



Senato della Repubblica

XVIII Legislatura

Fascicolo Iter

DDL S. 2437

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

1.4.2.4.1. 9ªCommissione permanente (Agricoltura e produzione agroalimentare) - Seduta n. 205 (ant.) del 03/11/2021	449
1.4.2.5. 10ª Commissione permanente (Industria, commercio, turismo)	454
1.4.2.5.1. 10ªCommissione permanente (Industria, commercio, turismo) - Seduta n. 186 (pom.) del 02/11/2021	455
1.4.2.5.2. 10ªCommissione permanente (Industria, commercio, turismo) - Seduta n. 187 (pom.) del 02/11/2021	458
1.4.2.6. 13ª Commissione permanente (Territorio, ambiente, beni ambientali)	462
1.4.2.6.1. 13ªCommissione permanente (Territorio, ambiente, beni ambientali) - Seduta n. 255 (pom.) del 02/11/2021	463
1.4.2.6.2. 13ªCommissione permanente (Territorio, ambiente, beni ambientali) - Seduta n. 256 (pom.) del 02/11/2021	464
1.4.2.6.3. 13ªCommissione permanente (Territorio, ambiente, beni ambientali) - Seduta n. 257 (pom.) del 02/11/2021	469
1.5. Trattazione in Assemblea	471
1.5.1. Sedute	472
1.5.2. Resoconti stenografici	473
1.5.2.1. Seduta n. 374 del 03/11/2021	474
1.5.2.2. Seduta n. 375 del 04/11/2021	618

1. DDL S. 2437 - XVIII Leg.

1.1. Dati generali

[collegamento al documento su www.senato.it](http://www.senato.it)

Disegni di legge
Atto Senato n. 2437
XVIII Legislatura

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

Iter

4 novembre 2021: approvato definitivamente. Legge

Successione delle letture parlamentari

[C.3278](#)

approvato

S.2437

approvato definitivamente. Legge

Legge n. [156/21](#) del 9 novembre 2021, GU n. 267 del 9 novembre 2021. Testo coordinato G.U. n. 267 del 9 novembre 2021. Testo ripubblicato G.U. n. 280 del 24 novembre 2021 (suppl. ord.).

Iniziativa Governativa

Pres. Consiglio [Mario Draghi](#) , Ministro delle infrastrutture e mobilità sostenibili [Enrico Giovannini](#) , Ministro della giustizia [Marta Cartabia](#) , Ministro dello sviluppo economico [Giancarlo Giorgetti](#) , Ministro senza portafoglio per il Sud e la coesione territoriale [Maria Rosaria Carfagna](#) , Ministro dell'economia e finanze [Daniele Franco](#) , Ministro senza portafoglio per gli affari regionali e le autonomie [Mariastella Gelmini](#) , Ministro senza portafoglio per l'innovazione tecnologica e la transizione digitale [Vittorio Colao](#) (Governo [Draghi-I](#))

Natura

di conversione del decreto-legge n. **121** del **10 settembre 2021**, G.U. n. 217 del 10 settembre 2021 , scadenza il 09 novembre 2021.

Relazione tecnica pervenuta il 3 novembre 2021.

Presentazione

Trasmesso in data **29 ottobre 2021**; annunciato nella seduta n. 373 del 2 novembre 2021.

Classificazione TESEO

INVESTIMENTI PUBBLICI , OPERE PUBBLICHE , TRASPORTI , CIRCOLAZIONE STRADALE , MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DELLA MOBILITA' SOSTENIBILI

Articoli

DIRITTO DELLA CIRCOLAZIONE STRADALE (Art.1), PREVENZIONE DEGLI INFORTUNI E INFORTUNISTICA (Artt.1, 4), PARCHEGGI (Art.1), POLIZIA STRADALE (Art.1), VIGILI DEL FUOCO (Art.1), MEZZI DI SOCCORSO (Art.1), PERSONE CON DISABILITA' (Artt.1, 1-bis), GRAVIDANZA E PUERPERIO (Art.1), DONNE (Art.1), AUTORIZZAZIONI (Art.1), GENITORI

(Art.1), MINORI (Art.1), LIMITI E VALORI DI RIFERIMENTO (Art.1), MEZZI DI TRASPORTO PUBBLICO SU STRADA (Art.1), TRASPORTO DI ALUNNI E STUDENTI (Art.1), PATENTE (Art.1), ABILITAZIONE PROFESSIONALE (Art.1), AUTISTI (Art.1), SANZIONI AMMINISTRATIVE (Art.1), TRASPORTI ECCEZIONALI E SPECIALI (Art.1), AFFISSIONE PUBBLICA (Art.1), DIVIETI (Art.1), SESSO DELLE PERSONE E SESSUALITA' (Art.1), EGUAGLIANZA (Art.1), RELAZIONI DI GENERE (Art.1), STRADE (Artt.1, 2, 16-bis), DECRETI MINISTERIALI (Artt.1, 1-bis, 2, 3, 4, 6, 10, 12, 15), DOCUMENTI DI CIRCOLAZIONE (Art.1), ASSICURAZIONE OBBLIGATORIA DELLA RESPONSABILITA' CIVILE (Art.1), COLLAUDI E VERIFICHE (Art.1), CONTROLLI DI QUALITA' (Art.1), ESAMI DI ABILITAZIONE (Art.1), MACCHINE AGRICOLE (Art.1), COLLEZIONI (Art.1), COMMISSIONI DI ESAME (Art.1), MINISTERO DELL' ECONOMIA E DELLE FINANZE (Artt.1, 1-bis, 3, 6, 10), REVOCA (Art.1), CENTRI URBANI (Art.1), GARE E MANIFESTAZIONI SPORTIVE (Art.1), AUTOSCUOLE (Art.1), UFFICI DELLA MOTORIZZAZIONE CIVILE (Art.1), TRASPORTI STRADALI (Art.1), TRASPORTI URBANI (Art.1), MINISTERO DELLA SALUTE (Art.1), EDUCAZIONE STRADALE (Art.1), FORMAZIONE PROFESSIONALE (Art.1), SICUREZZA STRADALE (Artt.1-ter), CICLI E MOTOVEICOLI (Artt.1-ter), EPIDEMIE (Artt.2, 7, 8), PROROGA DI TERMINI (Artt.2, 13-bis), MISURE CONTRO LA DISOCCUPAZIONE (Art.2), AUTOSTRADE (Artt.2, 2-bis), CONCESSIONI (Art.2), DISTRIBUTORI DI CARBURANTE (Art.2), STAZIONI DI SERVIZIO (Art.2), BAR E RISTORANTI (Art.2), FERROVIE E TRASPORTI FERROVIARI (Artt.2, 3, 3, 10), AZIENDA NAZIONALE AUTONOMA DELLE STRADE STATALI (ANAS) (Art.2), LIGURIA (Art.2), ROMA (Art.2), MANUTENZIONE (Art.2), ACCORDI E CONVENZIONI (Art.2), AUTORITA' DI REGOLAZIONE PER ENERGIA, RETI E AMBIENTE (ARERA) (Art.2), IMPIANTI IDRICI ED IDRAULICI (Art.2), APPROVVIGIONAMENTO IDRICO (Art.2), VIGILANZA (Art.2), PROGRAMMI E PIANI (Art.3), OMOLOGAZIONE DI PRODOTTI (Art.3), ATTESTATI E CERTIFICATI (Art.3), COSTRUZIONI FERROVIARIE (Art.3), AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE E DELLE INFRASTRUTTURE STRADALI E AUTOSTRADALI (ANSFISA) (Artt.3, 6), IMPRESE (Art.3), TIRANO (Art.3), SVIZZERA (Art.3), TERRITORIO NAZIONALE (Art.3), TRASPORTI MARITTIMI (Art.4), SERVIZI PORTUALI (Art.4), ENTI PORTUALI (Art.4), LINEE DI NAVIGAZIONE (Art.4), ABROGAZIONE DI NORME (Artt.4, 16), SARDEGNA (Artt.4, 16-bis), SICILIA (Art.4), MESSINA (Art.4), PENDOLARI E PENDOLARISMO (Art.4), CAPITANERIE DI PORTO E UFFICI MARITTIMI (Art.4), BASI DI DATI (Art.4), NAVI E NATANTI (Artt.4, 4-bis), PRODOTTI PETROLIFERI (Art.4), INNOVAZIONE TECNOLOGICA (Artt.5, 10, 12), STUDI E RICERCHE (Art.5), CONSIGLIO SUPERIORE DEI LAVORI PUBBLICI (Art.5), ISTITUZIONE DI SEDI ED UFFICI PUBBLICI (Art.5), LAVORATORI DIPENDENTI (Artt.5, 6), PERSONALE TECNICO (Art.5), RICERCATORI (Art.5), PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA (Artt.2, 5, 11, 12, 15), INDENNITA' SPECIALI (Art.5), STATUTI (Art.6), UFFICI E SERVIZI TECNICI (Art.6), TRASFERIMENTO DI PERSONALE (Art.6), DIRIGENTI E PRIMI DIRIGENTI (Art.6), TRASPORTI AEREI (Art.7), MILANO (Art.7), GRAN BRETAGNA (Art.7), AMMINISTRAZIONE STRAORDINARIA (Art.7), COMMISSARIO STRAORDINARIO (Artt.2, 7, 9, 16), LINEE AEREE ITALIANE, ALITALIA (Art.7), INDENNIZZI (Art.7), RENDICONTI (Artt.7, 10), COMMEMORAZIONI E CELEBRAZIONI (Artt.7-bis), TRASPORTO DI PASSEGGIERI (Artt.7-bis), GESTIONE DEI TRASPORTI (Artt.7-bis), ASSISTENZA E INCENTIVAZIONE ECONOMICA (Art.8), DECONTAMINAZIONE DALL' INQUINAMENTO (Art.8), AUTOVEICOLI (Artt.1-bis, 8), DISPOSITIVI DI EQUIPAGGIAMENTO DEI VEICOLI (Art.8), MINISTERO DELLO SVILUPPO ECONOMICO (Art.8), UFFICI GIUDIZIARI (Art.9), IMMOBILI DI ENTI ED UFFICI PUBBLICI (Art.9), BARI (Art.9), CONFERENZA DI SERVIZI (Art.9), MINISTERO DELLA GIUSTIZIA (Art.9), VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE (Artt.9, 12), VENTOTENE (Art.13), VALUTAZIONE E CLASSIFICAZIONE (Art.9), PROGETTI E PROGETTAZIONE (Artt.10, 12), NEXT GENERATION EU (Art.10), ENTI LOCALI (Art.10), PROVINCE AUTONOME (Art.10), PROCEDIMENTO AMMINISTRATIVO (Art.10),

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI (Artt.2, 10, 12, 15), DOCUMENTI DI RICONOSCIMENTO (Art.10), FONDI DI ROTAZIONE (Art.11), CREDITO AGEVOLATO (Art.11), IMPRESE MEDIE E PICCOLE (Art.11), ABRUZZI (Art.12), BASILICATA (Art.12), CALABRIA (Art.12), CAMPANIA (Art.12), MOLISE (Art.12), PUGLIA (Art.12), COMUNITA' AREE E ZONE MONTANE (Artt.12, 15), AGENZIA PER LA COESIONE TERRITORIALE (Art.12), TURISMO (Art.12), GIOVANI (Art.12), LAVORO (Art.12), AGENZIA DEL DEMANIO (Art.12), CAMPO NELL'ELBA (Art.13), CAPOLIVERI (Art.13), CAPRAIA ISOLA (Art.13), ISOLA DEL GIGLIO (Art.13), MARCIANA (Art.13), PONZA (Art.13), PORTO AZZURRO (Art.13), PORTOFERRAIO (Art.13), PORTOVENERE (Art.13), RIO NELL'ELBA (Art.13), ISOLE MINORI (Artt.13, 13-ter,15), PROTEZIONE CIVILE (Artt.13-ter), EDILIZIA SCOLASTICA (Art.14), COMMISSIONI CONSIGLI E COMITATI AMMINISTRATIVI (Art.14), ISOLE (Art.14), MEZZOGIORNO (Art.15), OSSERVATORI (Art.15), PUBBLICITA' DI ATTI E DOCUMENTI (Artt.16-ter)

Relatori

Relatore alla Commissione Sen. [Bruno Astorre \(PD\)](#) (dato conto della nomina il 2 novembre 2021) .
Relatore di maggioranza Sen. [Bruno Astorre \(PD\)](#) nominato nella seduta pom. n. 231 del 3 novembre 2021 .

Deliberata richiesta di autorizzazione alla relazione orale.

Assegnazione

Assegnato alla [8^a Commissione permanente \(Lavori pubblici, comunicazioni\)](#) in sede referente il 2 novembre 2021. Annuncio nella seduta n. 373 del 2 novembre 2021.

Pareri delle commissioni 1^a (Aff. costituzionali), 2^a (Giustizia), 5^a (Bilancio), 6^a (Finanze), 7^a (Pubbl. istruzione), 9^a (Agricoltura), 10^a (Industria), 13^a (Ambiente), 14^a (Unione europea), Questioni regionali

1.2. Testi

1.2.1. Testo DDL 2437

[collegamento al documento su www.senato.it](http://www.senato.it)

Senato della Repubblica XVIII LEGISLATURA

N. 2437

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal **Presidente del Consiglio dei ministri** (DRAGHI)
dal **Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili** (GIOVANNINI)
dal **Ministro della giustizia** (CARTABIA)
dal **Ministro dello sviluppo economico** (GIORGETTI)
dal **Ministro per il Sud e la coesione territoriale** (CARFAGNA)
dal **Ministro dell'economia e delle finanze** (FRANCO)
dal **Ministro per gli affari regionali e le autonomie** (GELMINI)
e dal **Ministro per l'innovazione tecnologica e la transizione digitale** (COLAO)

(V. Stampato Camera n. 3278)

approvato dalla Camera dei deputati il 28 ottobre 2021

Trasmesso dal Presidente della Camera dei deputati alla Presidenza
il 29 ottobre 2021

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

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

1. Il decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali, è convertito in legge con le modificazioni riportate in allegato alla presente legge.

2. La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

Allegato

MODIFICAZIONI APPORTATE IN SEDE DI CONVERSIONE AL DECRETO-LEGGE 10 SETTEMBRE 2021, N. 121

All'articolo 1:

al comma 1:

alla lettera a) sono premesse le seguenti:

« 0a) all'articolo 1, il comma 1 è sostituito dal seguente:

"1. La sicurezza e la tutela della salute delle persone nonché la tutela dell'ambiente, nella circolazione stradale, rientrano tra le finalità primarie di ordine sociale ed economico perseguite dallo Stato";

0b) all'articolo 3, comma 1, numero 53-bis), la parola: "debole" è sostituita dalla seguente:

"vulnerabile" e le parole: "disabili in carrozzella" sono sostituite dalle seguenti: "persone con disabilità"; conseguentemente, nel codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n.

285, le parole: "debole" e "deboli", ovunque ricorrono, sono sostituite, rispettivamente, dalle seguenti: "vulnerabile" e "vulnerabili";

0c) all'articolo 6, comma 4, lettera *b)*, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: ", con particolare riguardo a quelle che attraversano siti inseriti nella lista del patrimonio mondiale dell'Organizzazione delle Nazioni Unite per l'educazione, la scienza e la cultura (UNESCO)" »;

dopo la lettera a) sono inserite le seguenti:

« *a-bis)* all'articolo 10, comma 2, la lettera *b)* è sostituita dalla seguente:

"*b)* il trasporto eseguito con veicoli eccezionali di una cosa indivisibile, definita al comma 4, che per le sue dimensioni e per la sua massa determini eccedenza rispetto ai limiti stabiliti dagli articoli 61 e 62, ovvero che per la sua massa determini eccedenza rispetto ai limiti stabiliti dall'articolo 62. Nel caso di blocchi di pietra naturale, di elementi prefabbricati compositi e apparecchiature industriali complesse per l'edilizia nonché di prodotti siderurgici *coils* e laminati grezzi, il trasporto può essere effettuato integrando il carico con gli stessi generi merceologici autorizzati, comunque in numero non superiore a sei unità, fino al completamento della massa eccezionale complessiva posseduta dall'autoveicolo o dal complesso di veicoli. Qualora siano superati i limiti di cui all'articolo 62, ma nel rispetto dell'articolo 61, il carico può essere completato, con generi della stessa natura merceologica, per occupare l'intera superficie utile del piano di carico del veicolo o del complesso di veicoli, nell'osservanza dell'articolo 164 e della massa eccezionale a disposizione, fatta eccezione per gli elementi prefabbricati compositi e le apparecchiature industriali complesse per l'edilizia per i quali si applica sempre il limite delle sei unità. In entrambi i casi, purché almeno un carico delle cose indicate richieda l'impiego di veicoli eccezionali, la predetta massa complessiva non può essere superiore a 38 tonnellate se si tratta di autoveicoli isolati a tre assi, a 48 tonnellate se si tratta di autoveicoli isolati a quattro o più assi, a 72 tonnellate se si tratta di complessi di veicoli a cinque assi e a 86 tonnellate se si tratta di complessi di veicoli a sei o più assi. I richiamati limiti di massa possono essere superati nel solo caso in cui sia trasportato un unico pezzo indivisibile";

a-ter) all'articolo 15:

1) al comma 3, le parole: ", *h)* ed *i)*" sono sostituite dalle seguenti: « e *h)* »;

2) al comma 3-*bis*, le parole: "da euro 108 ad euro 433" sono sostituite dalle seguenti: "da euro 216 ad euro 866";

3) dopo il comma 3-*bis* è inserito il seguente:

"3-*ter*. Chiunque viola il divieto di cui al comma 1, lettera *i)*, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 52 ad euro 204";

a-quater) all'articolo 23:

1) dopo il comma 4 sono inseriti i seguenti:

"4-*bis*. È vietata sulle strade e sui veicoli qualsiasi forma di pubblicità il cui contenuto proponga messaggi sessisti o violenti o stereotipi di genere offensivi o messaggi lesivi del rispetto delle libertà individuali, dei diritti civili e politici, del credo religioso o dell'appartenenza etnica oppure discriminatori con riferimento all'orientamento sessuale, all'identità di genere o alle abilità fisiche e psichiche.

4-*ter*. Con decreto dell'autorità di Governo delegata per le pari opportunità, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e con il Ministro della giustizia, da emanare entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, sono stabilite le modalità di attuazione delle disposizioni del comma 4-*bis*.

4-*quater*. L'osservanza delle disposizioni del comma 4-*bis* è condizione per il rilascio dell'autorizzazione di cui al comma 4; in caso di violazione, l'autorizzazione rilasciata è immediatamente revocata";

2) dopo il comma 7 è inserito il seguente:

"7-*bis*. In deroga al divieto di cui al comma 1, terzo periodo, al centro delle rotatorie nelle quali vi è un'area verde, la cui manutenzione è affidata a titolo gratuito a società private o ad altri enti, è consentita l'installazione di un cartello indicante il nome dell'impresa o ente affidatario del servizio di manutenzione del verde, fissato al suolo e di dimensioni non superiori a 40 cm per lato. Per

l'installazione del cartello di cui al presente comma si applicano in ogni caso le disposizioni del comma 4";

3) al comma 13-*bis*, primo periodo, le parole: "dal comma 1" sono sostituite dalle seguenti: "dai commi 1, 4-*bis* e 7-*bis*" e sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: "; in caso di violazione del comma 4-*bis*, il termine è ridotto a cinque giorni e, nei casi più gravi, l'ente proprietario può disporre l'immediata rimozione del mezzo pubblicitario";

a-quinquies) all'articolo 25:

1) al comma 1-*bis*, dopo le parole: "le strutture che realizzano l'opera d'arte principale del sottopasso o sovrappasso, comprese le barriere di sicurezza nei sovrappassi, sono di titolarità" sono inserite le seguenti: ", ai fini della loro realizzazione e manutenzione anche straordinaria,";

2) il comma 1-*quater* è sostituito dal seguente:

"1-*quater*. Fermo restando quanto previsto dai commi 1-*bis* e 1-*ter* in relazione agli enti titolari delle strutture delle opere d'arte dei sottopassi e sovrappassi, comprese le barriere di sicurezza nei sovrappassi, gli enti proprietari e i gestori delle strade interessate dall'attraversamento a livello sfalsato provvedono a disciplinare mediante appositi atti convenzionali le modalità e gli oneri di realizzazione e manutenzione delle predette strutture";

a-sexies) all'articolo 40, comma 11, le parole: "che hanno iniziato l'attraversamento" sono sostituite dalle seguenti: "che si accingono ad attraversare la strada o che hanno iniziato l'attraversamento";

a-septies) all'articolo 50, comma 2, le parole: "3 m" sono sostituite dalle seguenti: "3,5 m";

a-octies) all'articolo 52, comma 1, lettera *a*), sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: ", o avente potenza non superiore a 4.000 watt, se ad alimentazione elettrica";

a-novies) all'articolo 60:

1) il comma 1 è sostituito dal seguente:

"1. Sono considerati appartenenti alla categoria dei veicoli con caratteristiche atipiche i motoveicoli, i ciclomotori, gli autoveicoli e le macchine agricole d'epoca, nonché i motoveicoli, gli autoveicoli e le macchine agricole di interesse storico e collezionistico";

2) al comma 2, le parole: "Rientrano nella categoria dei veicoli d'epoca i motoveicoli e gli autoveicoli" sono sostituite dalle seguenti: "Rientrano nella categoria dei veicoli d'epoca i motoveicoli, i ciclomotori, gli autoveicoli e le macchine agricole";

3) la rubrica è sostituita dalla seguente: "Motoveicoli, ciclomotori, autoveicoli e macchine agricole d'epoca e di interesse storico e collezionistico iscritti negli appositi registri" »;

alla lettera b), numero 1), le parole: « 18 m » sono sostituite dalle seguenti: « 18,75 m, ferma restando l'idoneità certificata dei rimorchi, o delle unità di carico ivi caricate, al trasporto intermodale strada-rotaia e strada-mare e »;

dopo la lettera b) sono inserite le seguenti:

« b-bis) all'articolo 62, comma 3, il secondo periodo è sostituito dal seguente: "Qualora si tratti di autobus o filobus a due assi, la massa complessiva a pieno carico non deve eccedere 19,5 t";

b-ter) all'articolo 68, il comma 2 è sostituito dal seguente:

"2. I dispositivi di segnalazione di cui alla lettera *c*) del comma 1 devono essere funzionanti da mezz'ora dopo il tramonto del sole a mezz'ora prima del suo sorgere e anche di giorno nelle gallerie, in caso di nebbia, di caduta di neve, di forte pioggia e in ogni altro caso di scarsa visibilità, durante la marcia sia nei centri abitati che fuori dai centri abitati" »;

dopo la lettera c) sono inserite le seguenti:

« c-bis) all'articolo 80 è aggiunto, in fine, il seguente comma:

"17-*bis*. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da emanare entro quarantacinque giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, sono stabilite le modalità di riqualificazione delle bombole approvate in conformità al regolamento n. 110 della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UNECE R 110) e sono individuati i soggetti preposti alla riqualificazione, al fine di semplificare l'esecuzione della riqualificazione stessa";

c-ter) all'articolo 86:

1) al comma 1, dopo la parola: "autovetture" sono inserite le seguenti: ", motocicli e velocipedi";

2) la rubrica è sostituita dalla seguente: "Servizio di piazza con autovetture, motocicli e velocipedi con conducente o taxi";

c-quater) all'articolo 100, comma 10, sono aggiunti, in fine, i seguenti periodi: "I motoveicoli impegnati in competizioni motoristiche fuori strada che prevedono trasferimenti su strada possono esporre, limitatamente ai giorni e ai percorsi di gara, in luogo delle targhe di cui ai commi 1 e 2, una targa sostitutiva costituita da un pannello auto-costruito che riproduce i dati di immatricolazione del veicolo. Il pannello deve avere fondo giallo, cifre e lettere nere e caratteristiche dimensionali identiche a quelle della targa che sostituisce ed è collocato in modo da garantire la visibilità e la posizione richieste dal regolamento per le targhe di immatricolazione. Sono autorizzati all'utilizzo della targa sostitutiva i partecipanti concorrenti muniti di regolare licenza sportiva della Federazione motociclistica italiana, esclusivamente per la durata della manifestazione e lungo il percorso indicato nel regolamento della manifestazione stessa";

c-quinquies) all'articolo 105, comma 1, le parole: "16,50 m" sono sostituite dalle seguenti: "18,75 m. I convogli che per specifiche necessità funzionali superano, da soli o compreso il loro carico, il limite di lunghezza di 18,75 m possono essere ammessi alla circolazione come trasporti eccezionali; a tali convogli si applicano le norme previste dall'articolo 104, comma 8";

c-sexies) all'articolo 110:

1) al comma 2 sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: "e commercianti di macchine agricole e, limitatamente alle macchine agricole indicate dall'articolo 57, comma 2, lettera *a*), numeri 1) e 2), aventi massa massima a pieno carico tecnicamente ammissibile non superiore a 6 t, e ai rimorchi agricoli di cui all'articolo 57, comma 2, lettera *b*), numero 2), aventi massa complessiva non superiore a 6 t, a nome di colui che si dichiara proprietario";

2) dopo il comma 2 è inserito il seguente:

"*2-bis*. Al fine di promuovere lo sviluppo delle reti di imprese di cui all'articolo 3 del decreto-legge 10 febbraio 2009, n. 5, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 aprile 2009, n. 33, e all'articolo 6-*bis*, comma 2, del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 116, alle reti costituite da imprenditori agricoli, singoli o associati, di cui all'articolo 2135 del codice civile, finalizzate anche all'acquisto di macchine agricole, è consentita l'immatricolazione ai sensi del comma 2 del presente articolo a nome della rete di imprese, identificata dal codice fiscale, richiesto dalle imprese partecipanti, e dal contratto di rete, redatto e iscritto ai sensi del citato articolo 3 del decreto-legge n. 5 del 2009, da cui risultino la sede, la denominazione e il programma della rete, previa individuazione di un'impresa della rete incaricata di svolgere le funzioni amministrative attribuite dalla legge al proprietario del veicolo" »;

alla lettera d), *dopo le parole*: « A1, A2 o A, nonché l'attestazione di avere frequentato con profitto un corso di formazione di primo soccorso » *sono inserite le seguenti*: « anche presso un'autoscuola di cui all'articolo 123 » *e sono aggiunte, in fine, le seguenti parole*: « anche presso un'autoscuola di cui all'articolo 123. Con decreto del Ministro della salute sono stabilite le modalità con cui anche gli istituti dedicati all'educazione stradale possono erogare la formazione sulle nozioni di primo soccorso prevista per i soggetti che intendono conseguire i certificati di abilitazione professionale di cui al secondo e al terzo periodo »;

dopo la lettera d) *sono inserite le seguenti*:

« *d-bis*) all'articolo 117, comma 2-*bis*, dopo il terzo periodo è inserito il seguente: "Le limitazioni di cui al presente comma non si applicano, inoltre, se a fianco del conducente si trova, in funzione di istruttore, persona di età non superiore a sessantacinque anni, munita di patente valida per la stessa categoria, conseguita da almeno dieci anni, ovvero valida per la categoria superiore";

d-ter) all'articolo 121, comma 11, secondo periodo, le parole: "per una volta soltanto" sono sostituite dalle seguenti: "per non più di due volte";

d-quater) all'articolo 122:

1) il comma 3 è sostituito dal seguente:

"3. Agli aspiranti autorizzati a esercitarsi per conseguire le patenti di categoria AM, A1, A2 e A, quando utilizzano veicoli nei quali non può prendere posto, a fianco del conducente, altra persona in

funzione di istruttore, non si applicano le disposizioni del comma 2";

2) il comma 5 è abrogato;

3) al comma 6, le parole: "sei mesi" sono sostituite dalle seguenti: "dodici mesi";

4) il comma 8 è sostituito dal seguente:

"8. Chiunque, essendo autorizzato per l'esercitazione, guida senza avere a fianco, ove previsto, in funzione di istruttore, persona provvista di patente valida ai sensi del comma 2, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 430 a euro 1.731. Alla violazione consegue la sanzione accessoria del fermo amministrativo del veicolo per tre mesi, secondo le norme del capo I, sezione II, del titolo VI";

d-quinquies) all'articolo 126-bis, il comma 3 è sostituito dal seguente:

"3. Ogni variazione di punteggio è comunicata tramite il portale dell'automobilista con le modalità indicate dal Dipartimento per la mobilità sostenibile - Direzione generale per la motorizzazione e per i servizi ai cittadini e alle imprese in materia di trasporti e navigazione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili";

d-sexies) all'articolo 138, dopo il comma 11 è aggiunto il seguente:

"11-bis. I veicoli in dotazione alla Protezione civile nazionale, alla protezione civile della regione Valle d'Aosta e delle province autonome di Trento e di Bolzano, agli enti locali e agli enti del Terzo settore, comunque immatricolati, utilizzati per fini istituzionali e servizi di pubblica utilità, possono essere dotati di rimorchio destinato al trasporto di cose, di larghezza massima superiore alla larghezza del veicolo trainante, fermi restando i limiti di cui agli articoli 61 e 62";

d-septies) all'articolo 142, comma 12-*quater*, dopo il primo periodo sono inseriti i seguenti: "Ciascun ente locale pubblica la relazione di cui al primo periodo in apposita sezione del proprio sito *internet* istituzionale entro trenta giorni dalla trasmissione al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e al Ministero dell'interno. A decorrere dal 1° luglio 2022, il Ministero dell'interno, entro sessanta giorni dalla ricezione, pubblica in apposita sezione del proprio sito *internet* istituzionale le relazioni pervenute ai sensi del primo periodo" e, al secondo periodo, le parole: "di cui al periodo precedente" sono sostituite dalle seguenti: "di cui al primo periodo";

d-octies) all'articolo 147:

1) dopo il comma 3 è inserito il seguente:

"3-bis. Il mancato rispetto di quanto stabilito dal comma 3 può essere rilevato anche tramite appositi dispositivi per l'accertamento e il rilevamento automatico delle violazioni, conformi alle caratteristiche specificate dall'articolo 192 del regolamento";

2) dopo il comma 6 è aggiunto il seguente:

"6-bis. I dispositivi di cui al comma 3-bis possono essere installati anche dal gestore dell'infrastruttura ferroviaria a sue spese" »;

alla lettera e), al numero 1) è premesso il seguente:

« 01) al comma 1, la lettera *h-bis*) è sostituita dalle seguenti:

"*h-bis*) negli spazi riservati alla fermata e alla sosta dei veicoli elettrici;

h-ter) negli spazi riservati alla ricarica dei veicoli elettrici. Tale divieto è previsto anche per i veicoli elettrici che non effettuano l'operazione di ricarica o che permangono nello spazio di ricarica oltre un'ora dopo il completamento della fase di ricarica. Tale limite temporale non trova applicazione dalle ore 23 alle ore 7, a eccezione dei punti di ricarica di potenza elevata di cui all'articolo 2, comma 1, lettera e), del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257" »;

dopo la lettera e) sono inserite le seguenti:

« *e-bis*) all'articolo 171, comma 2, secondo periodo, la parola: "minore" è soppressa e dopo la parola: "risponde" è inserita la seguente: "anche";

e-ter) all'articolo 173, comma 2, dopo le parole: "apparecchi radiotelefonici" sono inserite le seguenti: ", *smartphone*, *computer* portatili, *notebook*, *tablet* e dispositivi analoghi che comportino anche solo temporaneamente l'allontanamento delle mani dal volante";

e-quater) all'articolo 175, comma 2, la lettera *a*) è sostituita dalla seguente:

"*a*) velocipedi, ciclomotori, motocicli di cilindrata inferiore a 150 centimetri cubici se a motore

termico, ovvero di potenza inferiore a 11 kW se a motore elettrico, e motocarrozzette di cilindrata inferiore a 250 centimetri cubici se a motore termico";

e-quinquies) all'articolo 177, comma 1, dopo il primo periodo sono inseriti i seguenti: "L'uso dei predetti dispositivi è consentito altresì ai conducenti dei motoveicoli impiegati in interventi di emergenza sanitaria e, comunque, solo per l'espletamento di servizi urgenti di istituto. Entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, sono definite le tipologie di motoveicoli di cui al secondo periodo e le relative caratteristiche tecniche e sono individuati i servizi urgenti di istituto per i quali possono essere impiegati i dispositivi";

e-sexies) all'articolo 180, comma 8, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: "L'invito a presentarsi per esibire i documenti di cui al presente articolo non si applica nel caso in cui l'esistenza e la validità della documentazione richiesta possano essere accertate tramite consultazione di banche di dati o archivi pubblici o gestiti da amministrazioni dello Stato accessibili da parte degli organi di polizia stradale, ad eccezione delle ipotesi in cui l'accesso a tali banche di dati o archivi pubblici non sia tecnicamente possibile al momento della contestazione" »;

alla lettera f), al numero 1) è premesso il seguente:

« 01) dopo il comma 3 è inserito il seguente:

"3-bis. Ai veicoli al servizio di persone con disabilità, titolari del contrassegno speciale ai sensi dell'articolo 381, comma 2, del regolamento, è consentito sostare gratuitamente nelle aree di sosta o parcheggio a pagamento, qualora risultino già occupati o indisponibili gli stalli a loro riservati" »;

alla lettera g), capoverso Art. 188-bis, comma 3, le parole: « o ne faccia uso improprio, » sono sostituite dalle seguenti: « , o ne fa uso improprio »;

dopo la lettera g) sono aggiunte le seguenti:

« *g-bis*) all'articolo 191, il comma 1 è sostituito dal seguente:

"1. Quando il traffico non è regolato da agenti o da semafori, i conducenti devono dare la precedenza, rallentando gradualmente e fermandosi, ai pedoni che transitano sugli attraversamenti pedonali o si trovano nelle loro immediate prossimità. I conducenti che svoltano per inoltrarsi in un'altra strada al cui ingresso si trova un attraversamento pedonale devono dare la precedenza, rallentando gradualmente e fermandosi, ai pedoni che transitano sull'attraversamento medesimo o si trovano nelle sue immediate prossimità, quando a essi non sia vietato il passaggio. Resta fermo per i pedoni il divieto di cui all'articolo 190, comma 4";

g-ter) all'articolo 196, comma 1, secondo periodo, le parole: "risponde solidalmente il locatario e" sono sostituite dalle seguenti: "il locatario, in vece del proprietario, risponde solidalmente con l'autore della violazione o, per i ciclomotori, con l'intestatario del contrassegno di identificazione";

g-quater) all'articolo 203:

1) al comma 1, primo periodo, dopo le parole: "con raccomandata con ricevuta di ritorno" sono aggiunte le seguenti: "o per via telematica, a mezzo di posta elettronica certificata o di altro servizio elettronico di recapito certificato qualificato, secondo le modalità previste dall'articolo 65 del codice dell'amministrazione digitale, di cui al decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82";

2) al comma 1-bis, primo periodo, dopo le parole: "con raccomandata con avviso di ricevimento" sono aggiunte le seguenti: "o trasmesso per via telematica, a mezzo di posta elettronica certificata o di altro servizio elettronico di recapito certificato qualificato, secondo le modalità previste dall'articolo 65 del codice di cui al decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82";

g-quinquies) all'articolo 213:

1) al comma 3, terzo periodo, la parola: "trasmissione" è sostituita dalla seguente: "ricezione" e dopo le parole: "del provvedimento" sono aggiunte le seguenti: "adottato dal prefetto";

2) al comma 5:

2.1) al sesto periodo sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: "; la medesima comunicazione reca altresì l'avviso che, se l'avente diritto non assumerà la custodia del veicolo nei successivi cinque giorni, previo pagamento dei relativi oneri di recupero e custodia, il veicolo sarà alienato anche ai soli fini della sua rottamazione";

2.2) sono aggiunti, in fine, i seguenti periodi: "Nel caso di veicoli sequestrati in assenza dell'autore della violazione, per i quali non sia stato possibile rintracciare contestualmente il proprietario o altro obbligato in solido, e affidati a uno dei soggetti di cui all'articolo 214-*bis*, il verbale di contestazione, unitamente a quello di sequestro recante l'avviso ad assumerne la custodia, è notificato senza ritardo dall'organo di polizia che ha eseguito il sequestro. Contestualmente, il medesimo organo di polizia provvede altresì a dare comunicazione del deposito del veicolo presso il soggetto di cui all'articolo 214-*bis* mediante pubblicazione di apposito avviso nell'albo pretorio del comune ove è avvenuto l'accertamento della violazione. Qualora, per comprovate difficoltà oggettive, non sia stato possibile eseguire la notifica e il veicolo risulti ancora affidato a uno dei soggetti di cui all'articolo 214-*bis*, la notifica si ha per eseguita nel trentesimo giorno successivo a quello di pubblicazione della comunicazione di deposito del veicolo nell'albo pretorio del comune ove è avvenuto l'accertamento della violazione";

3) al comma 7, quinto periodo, la parola: "distrutto" è sostituita dalla seguente: "alienato";

4) dopo il comma 10 è aggiunto il seguente:

"10-*bis*. Il provvedimento con il quale è disposto il sequestro del veicolo è comunicato dall'organo di polizia procedente ai competenti uffici del Dipartimento per la mobilità sostenibile di cui al comma 10 per l'annotazione al PRA. In caso di dissequestro, il medesimo organo di polizia provvede alla comunicazione per la cancellazione dell'annotazione nell'Archivio nazionale dei veicoli e al PRA";

g-sexies) all'articolo 214, comma 5, secondo periodo, la parola: "sequestro" è sostituita dalle seguenti: "fermo amministrativo";

g-septies) all'articolo 215-*bis*:

1) al comma 1, secondo periodo, le parole: ", in cui, per ciascun veicolo, sono riportati altresì i dati identificativi del proprietario risultanti al pubblico registro automobilistico" sono soppresse;

2) al comma 4, le parole: "comunicazione, tra gli uffici interessati, dei dati necessari all'espletamento delle procedure di cui al" sono sostituite dalle seguenti: "attuazione delle disposizioni del";

3) alla rubrica, la parola: "rimossi," è soppressa;

g-octies) alla tabella dei punteggi previsti all'art. 126-*bis*:

1) al capoverso "Art. 158", alla voce "Comma 2", le parole: "lettere *d*), *g*) e *h*)" sono sostituite dalle seguenti: "lettere *d*) e *h*)" ed è aggiunta, in fine, la seguente voce: "Comma 2, lettera *g*) - 4";

2) il capoverso "Art. 188" è sostituito dal seguente: "Art. 188 - Comma 4 - 6 - Comma 5 - 3" »;

dopo il comma 1 sono inseriti i seguenti:

« 1-*bis*. Al fine di ridurre i tempi di sottoscrizione degli atti convenzionali previsti dall'articolo 25, commi 1-*quater* e 1-*quinquies*, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, adottato entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, è approvato, in relazione agli attraversamenti tra le strade di tipo A o di tipo B statali e le strade di classificazione inferiore ai sensi dell'articolo 2 del medesimo codice di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992, l'elenco delle strutture delle opere d'arte dei sottopassi e sovrappassi, comprese le barriere di sicurezza nei sovrappassi, con l'indicazione dei relativi enti titolari, ai sensi e per gli effetti dei commi 1-*bis* e 1-*ter* del medesimo articolo 25.

1-*ter*. Il comma 3-*bis* dell'articolo 188 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, introdotto dal comma 1, lettera *f*), numero 01), del presente articolo, si applica a decorrere dal 1° gennaio 2022. Nell'eventualità in cui dall'attuazione del comma 1, lettera *f*), derivino minori entrate per il bilancio degli enti locali, attestate dall'organo competente, gli enti stessi provvedono a rivedere le tariffe per la sosta o il parcheggio nelle aree a pagamento, al solo ed esclusivo fine di compensare le predette minori entrate »;

al comma 2, lettera *b*), dopo le parole: « dei trasporti » è inserito il seguente segno d'interpunzione: « , »;

dopo il comma 2 è inserito il seguente:

« 2-*bis*. Sono classificate d'interesse storico o collezionistico ai sensi dell'articolo 215 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, le macchine agricole la cui

data di costruzione è precedente di almeno quaranta anni a quella della richiesta di riconoscimento nella categoria in questione. Le caratteristiche tecniche devono comprendere almeno tutte quelle necessarie per la verifica di idoneità alla circolazione del motoveicolo o dell'autoveicolo ai sensi dei commi 5 e 6 del citato articolo 215 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 495 del 1992. Entro un mese dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, il Governo provvede ad apportare al citato articolo 215 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 495 del 1992 le modifiche necessarie al fine di adeguarlo a quanto disposto dal presente comma »;

al comma 3, terzo periodo, la parola: « ricorrono » è sostituita dalla seguente: « ricorran »;
dopo il comma 4 è inserito il seguente:

« 4-bis. Al fine di semplificare le attività degli uffici della motorizzazione civile, il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, con proprio decreto da adottare entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, è autorizzato a modificare l'allegato A al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 8 gennaio 2021, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 37 del 13 febbraio 2021, inserendo tra le modifiche ai veicoli per le quali l'aggiornamento della carta di circolazione non è subordinato a visita e prova ai sensi dell'articolo 78, comma 1, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, anche quelle riguardanti i sistemi ruota previsti dal regolamento di cui al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 10 gennaio 2013, n. 20 »;

dopo il comma 5 sono inseriti i seguenti:

« 5-bis. Dal 1° gennaio al 30 giugno 2022, ai giovani fino al trentacinquesimo anno d'età e ai soggetti che percepiscono il reddito di cittadinanza ovvero ammortizzatori sociali, a qualsiasi titolo e comunque denominati, è concesso, nei limiti delle risorse di cui al presente comma, un contributo, a titolo di rimborso delle spese sostenute e documentate per il conseguimento della patente e delle abilitazioni professionali per la guida di veicoli destinati all'attività di autotrasporto di merci per conto di terzi di cui al decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286, di importo pari a 1.000 euro e comunque non superiore al 50 per cento dell'importo di tali spese. Ai fini della concessione del contributo di cui al primo periodo, i richiedenti devono dimostrare di avere stipulato, entro tre mesi dal conseguimento della patente o dell'abilitazione professionale, un contratto di lavoro in qualità di conducente con un operatore economico del settore dell'autotrasporto di merci per conto di terzi, per un periodo di almeno sei mesi. Per le finalità di cui al presente comma è autorizzata la spesa di 1 milione di euro per l'anno 2022.

5-ter. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, adottato entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono indicati i termini e le modalità di presentazione delle domande per la concessione del contributo di cui al comma 5-bis, nonché le modalità di erogazione dello stesso.

5-quater. Agli oneri derivanti dall'attuazione del comma 5-bis, pari a 1 milione di euro per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di parte corrente di cui all'articolo 34-ter, comma 5, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, iscritto nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

5-quinquies. In deroga a quanto disposto dall'articolo 54, comma 1, lettera d), del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sugli autocarri è possibile la presenza a bordo, oltre che delle persone addette all'uso o al trasporto delle cose trasportate, anche di un soggetto neo-assunto, in possesso dei titoli professionali previsti per l'esercizio della professione, per un periodo di addestramento di durata massima di tre mesi.

5-sexies. Al decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 285, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 2, comma 1, la lettera a) è sostituita dalla seguente:

"a) servizi automobilistici interregionali di competenza statale, di seguito denominati 'servizi di linea': i servizi di trasporto di persone effettuati su strada mediante autobus, ad offerta indifferenziata, e aventi itinerari, orari e frequenze prestabiliti che si svolgono in modo continuativo o periodico su un percorso la cui lunghezza sia pari o superiore a 250 km e che collegano almeno due regioni, restando

ferma, per tali servizi di linea, la possibilità per i passeggeri di concludere il viaggio all'interno della stessa regione nella quale detto itinerario di viaggio è iniziato e, per le tratte all'interno della medesima regione e oggetto di contratto di servizio, la possibilità di servire relazioni di traffico limitate ai capoluoghi di provincia, nonché i servizi integrativi di cui al regio decreto-legge 21 dicembre 1931, n. 1575, convertito dalla legge 24 marzo 1932, n. 386, aventi le predette caratteristiche";

b) all'articolo 3:

1) al comma 1, le parole: "rilasciata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti," sono sostituite dalle seguenti: "rilasciata dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, nel rispetto della vigente normativa in materia di sicurezza, relativamente al percorso e alle aree di fermata del servizio di linea proposto e";

2) al comma 2:

2.1) la lettera g) è sostituita dalla seguente:

"g) proporre un servizio di linea nel rispetto della vigente normativa in materia di sicurezza, sul percorso e sulle aree di fermata del servizio di linea proposto";

2.2) la lettera m) è abrogata;

3) al comma 3, le parole: ", g) e m)" sono sostituite dalle seguenti: "e g)";

c) all'articolo 5, comma 2, la lettera c) è sostituita dalla seguente:

"c) tenere a bordo dell'autobus adibito al servizio la copia dell'autorizzazione rilasciata dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, certificata conforme da quest'ultimo oppure in formato digitale originato dall'applicazione informatica gestita dal medesimo Ministero, come disciplinato dal decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili adottato in attuazione dell'articolo 4, comma 1. La documentazione, redatta nella forma specificata nel citato decreto ministeriale, dalla quale risulti che il conducente abbia un regolare rapporto di lavoro secondo la normativa vigente, deve essere tenuta a bordo del veicolo".

5-septies. Le disposizioni di cui al comma *5-sexies*, lettera a), si applicano a decorrere dal 31 marzo 2022.

5-octies. Il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, provvede a modificare il regolamento di cui al decreto del Ministro dei trasporti 1° dicembre 2006, n. 316, anche al fine di semplificare il procedimento autorizzatorio, con particolare riferimento alla riduzione dei termini del medesimo procedimento e alla sua conclusione anche secondo le modalità di cui all'articolo 20 della legge 7 agosto 1990, n. 241 »;

al comma 6:

ai capoversi 4-nonies e 4-decies, la parola: « 4-nonies », ovunque ricorre, è sostituita dalla seguente: « 4-novies »;

al capoverso 4-undecies, primo periodo, le parole: « In relazione all'anno » sono sostituite dalle seguenti: « Per l'anno »;

dopo il comma 6 sono aggiunti i seguenti:

« *6-bis.* All'articolo 1, comma 48, della legge 27 dicembre 2019, n. 160, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: "Il Fondo finanzia altresì il 50 per cento del costo complessivo degli interventi posti in essere da comuni e unioni di comuni relativi a:

a) messa in sicurezza della mobilità ciclistica urbana, comprese l'istituzione di zone a velocità limitata, inferiore o uguale a 30 km/h, e l'installazione della relativa segnaletica;

b) realizzazione di stalli o aree di sosta per i velocipedi;

c) realizzazione della casa avanzata e delle corsie ciclabili di cui all'articolo 3, comma 1, numeri *7-bis*), *12-bis*) e *12-ter*), del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285".

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

a) al comma 1, le parole: "in favore delle persone fisicamente impedito o comunque a mobilità ridotta, con patologie accertate, anche se accompagnate, ovvero appartenenti a nuclei familiari più esposti agli effetti economici derivanti dall'emergenza epidemiologica da virus COVID-19 o in stato di bisogno"

sono sostituite dalle seguenti: "in favore delle persone fisicamente impedito, a mobilità ridotta anche se accompagnate, ovvero persone con invalidità o affette da malattie che necessitano di cure continuative, ovvero appartenenti a nuclei familiari più esposti agli effetti economici derivanti dall'emergenza epidemiologica da COVID-19 o in stato di bisogno, ovvero di donne in gravidanza, ovvero di persone di età pari o superiore a sessantacinque anni";

b) dopo il comma 4 sono inseriti i seguenti:

4-bis. Nei limiti delle risorse ad essi assegnate, i comuni possono prevedere il superamento del limite del 50 per cento della spesa sostenuta per persone in condizioni di particolare fragilità, anche economica, appartenenti alle categorie di cui al comma 1.

4-ter. Nell'ambito e nei limiti delle risorse loro assegnate, i comuni possono utilizzare una quota pari al 5 per cento delle medesime risorse anche per finanziare le spese necessarie per promuovere ed attivare la misura di cui al presente articolo".

6-quater. Al fine di sostenere le attività di trasformazione digitale dei servizi di motorizzazione resi a cittadini e imprese dagli uffici del Dipartimento per la mobilità sostenibile del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, nonché di garantire elevati livelli di sicurezza cibernetica in relazione al trattamento dei dati, è istituito, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, un apposito fondo con una dotazione pari a 25 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022, 2023 e 2024. Ai relativi oneri si provvede mediante corrispondente riduzione delle proiezioni dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2021-2023, nell'ambito del programma "Fondi di riserva e speciali" della missione "Fondi da ripartire" dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2021, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

6-quinquies. All'articolo 22, comma 6, lettera b), del decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286, il secondo periodo è soppresso.

6-sexies. In fase di progettazione ed esecuzione di infrastrutture di tipo stradale, autostradale e ferroviario devono essere previste infrastrutture complementari atte a consentire il passaggio in sicurezza di fauna selvatica nelle aree in cui è maggiore la loro presenza nel territorio.

6-septies. Le disposizioni del comma 6-sexies si applicano alle infrastrutture di tipo stradale, autostradale e ferroviario la cui attività di progettazione è avviata successivamente alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto.

6-octies. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro della transizione ecologica, sono definite le specifiche tecniche destinate ai gestori e finalizzate ad assicurare modalità standardizzate ai fini della progettazione di cui al comma 6-sexies.

6-novies. Dall'attuazione delle disposizioni dei commi 6-sexies, 6-septies e 6-octies non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

6-decies. All'articolo 18 del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, il comma 3-bis è abrogato ».

Dopo l'articolo 1 sono inseriti i seguenti:

« Art. 1-bis. - (*Semplificazioni nelle agevolazioni sui veicoli per le persone con disabilità*) - 1. Per il riconoscimento delle agevolazioni previste dall'articolo 8 della legge 27 dicembre 1997, n. 449, con riferimento all'acquisto di veicoli, i soggetti con ridotte o impedito capacità motorie permanenti, abilitati alla guida, presentano una copia semplice della patente posseduta, ove essa contenga l'indicazione di adattamenti, anche di serie, per il veicolo agevolabile da condurre, prescritti dalle commissioni mediche locali di cui all'articolo 119, comma 4, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

2. Con decreto di natura non regolamentare, il Ministro dell'economia e delle finanze, entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, provvede a modificare il decreto del Ministro delle finanze 16 maggio 1986, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 113 del 17 maggio 1986, per adeguarlo a quanto disposto dal comma 1.

Art. 1-ter. - (*Disposizioni per garantire la sicurezza della circolazione dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica*) - 1. All'articolo 1 della legge 27 dicembre 2019, n. 160, i commi da 75 a 75-septies sono sostituiti dai seguenti:

"75. I monopattini a propulsione prevalentemente elettrica possiedono i seguenti requisiti:

- a) le caratteristiche costruttive di cui all'allegato 1 annesso al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 4 giugno 2019, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 162 del 12 luglio 2019;
- b) assenza di posti a sedere;
- c) motore elettrico di potenza nominale continua non superiore a 0,50 kW;
- d) segnalatore acustico;
- e) regolatore di velocità configurabile in funzione dei limiti di cui al comma 75-quaterdecies;
- f) la marcatura 'CE' prevista dalla direttiva 2006/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 maggio 2006.

75-bis. A decorrere dal 1° luglio 2022, i monopattini a propulsione prevalentemente elettrica commercializzati in Italia devono essere dotati di indicatori luminosi di svolta e di freno su entrambe le ruote. Per i monopattini a propulsione prevalentemente elettrica già in circolazione prima di tale data, è fatto obbligo di adeguarsi entro il 1° gennaio 2024.

75-ter. Fermo restando quanto previsto dai commi da 75 a 75-vicies bis, i servizi di noleggio dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica, anche in modalità *free-floating*, possono essere attivati esclusivamente con apposita deliberazione della Giunta comunale, nella quale devono essere previsti, oltre al numero delle licenze attivabili e al numero massimo dei dispositivi in circolazione:

- a) l'obbligo di copertura assicurativa per lo svolgimento del servizio stesso;
- b) le modalità di sosta consentite per i dispositivi interessati;
- c) le eventuali limitazioni alla circolazione in determinate aree della città.

75-quater. È vietata la circolazione ai monopattini a motore con requisiti diversi da quelli di cui al comma 75.

75-quinquies. I monopattini a propulsione prevalentemente elettrica, per quanto non previsto dai commi da 75 a 75-vicies ter, sono equiparati ai velocipedi.

75-sexies. Da mezz'ora dopo il tramonto, durante tutto il periodo dell'oscurità, e di giorno, qualora le condizioni di visibilità lo richiedano, i monopattini a propulsione prevalentemente elettrica possono circolare su strada pubblica solo se provvisti anteriormente di luce bianca o gialla fissa e posteriormente di luce rossa fissa, entrambe accese e ben funzionanti. I monopattini elettrici sono altresì dotati posteriormente di catadiottri rossi.

75-septies. Da mezz'ora dopo il tramonto, durante tutto il periodo dell'oscurità, il conducente del monopattino a propulsione prevalentemente elettrica deve circolare indossando il giubbotto o le bretelle retroriflettenti ad alta visibilità, di cui al comma 4-ter dell'articolo 162 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

75-octies. I monopattini a propulsione prevalentemente elettrica possono essere condotti solo da utilizzatori che abbiano compiuto il quattordicesimo anno di età.

75-novies. I conducenti di età inferiore a diciotto anni hanno l'obbligo di indossare un idoneo casco protettivo conforme alle norme tecniche armonizzate UNI EN 1078 o UNI EN 1080.

75-decies. È vietato trasportare altre persone, oggetti o animali, di trainare veicoli, di condurre animali e di farsi trainare da un altro veicolo.

75-undecies. È vietata la circolazione dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica sui marciapiedi. Sui marciapiedi è consentita esclusivamente la conduzione a mano dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica. È altresì vietato circolare contromano, salvo che nelle strade con doppio senso ciclabile.

75-duodecies. I conducenti dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica devono avere libero l'uso delle braccia e delle mani e reggere il manubrio sempre con entrambe le mani, salvo che sia necessario segnalare la manovra di svolta sui mezzi privi indicatori di direzione.

75-terdecies. I monopattini a propulsione prevalentemente elettrica possono circolare esclusivamente su strade urbane con limite di velocità di 50 km/h, nelle aree pedonali, su percorsi pedonali e ciclabili,

su corsie ciclabili, su strade a priorità ciclabile, su piste ciclabili in sede propria e su corsia riservata ovvero dovunque sia consentita la circolazione dei velocipedi.

75-quaterdecies. I monopattini a propulsione prevalentemente elettrica non possono superare il limite di velocità di 6 km/h quando circolano nelle aree pedonali. Non possono superare il limite di 20 km/h in tutti gli altri casi di circolazione di cui al comma *75-terdecies*.

75-quinquiesdecies. È vietato sostare sul marciapiede, salvo che nelle aree individuate dai comuni. I comuni possono individuare tali aree, garantendo adeguata capillarità, privilegiando la scelta di localizzazioni alternative ai marciapiedi. Tali aree possono essere prive di segnaletica orizzontale e verticale, purché le coordinate GPS della loro localizzazione siano consultabili pubblicamente nel sito *internet* istituzionale del comune. Ai monopattini a propulsione prevalentemente elettrica è comunque consentita la sosta negli stalli riservati a velocipedi, ciclomotori e motoveicoli.

75-sexiesdecies. Gli operatori di noleggio di monopattini elettrici, al fine di prevenire la pratica diffusa del parcheggio irregolare dei loro mezzi, devono altresì prevedere l'obbligo di acquisizione della fotografia, al termine di ogni noleggio, dalla quale si desuma chiaramente la posizione dello stesso nella pubblica via.

75-septiesdecies. Gli operatori di noleggio di monopattini elettrici sono tenuti ad organizzare, in accordo con i comuni nei quali operano, adeguate campagne informative sull'uso corretto del monopattino elettrico e ad inserire nelle applicazioni digitali per il noleggio le regole fondamentali, impiegando tutti gli strumenti tecnologici utili a favorire il rispetto delle regole.

75-duodevicies. Chiunque viola le disposizioni di cui ai commi da *75-sexies* a *75-quaterdecies* è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 50 a euro 250.

75-undevicies. Chiunque circola con un monopattino a motore avente requisiti diversi da quelli di cui al comma 75 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 100 a euro 400.

75-vicies. Alla violazione delle disposizioni di cui al comma *75-quater* consegue la sanzione amministrativa accessoria della confisca del monopattino, ai sensi delle disposizioni del titolo VI, capo I, sezione II, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, quando il monopattino ha un motore termico o un motore elettrico avente potenza nominale continua superiore a 1 kW.

75-vicies semel. Nei casi di violazione della disposizione di cui al comma *75-quinquiesdecies* si applica la sanzione di cui all'articolo 158, comma 5, del codice di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, prevista per i ciclomotori e i motoveicoli.

75-vicies bis. Ai fini delle sanzioni di cui alle disposizioni dei commi da 75 a *75-vicies semel* si applicano le disposizioni del titolo VI del codice di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. Si considerano in circolazione i veicoli o i dispositivi di mobilità personale che sono condotti nelle aree e negli spazi individuati dal medesimo codice di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992.

75-vicies ter. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, in collaborazione con il Ministero dell'interno e con il Ministero dello sviluppo economico, avvia apposita istruttoria finalizzata alla verifica della necessità dell'introduzione dell'obbligo di assicurazione sulla responsabilità civile per i danni a terzi derivanti dalla circolazione dei monopattini elettrici. Il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili trasmette alle competenti Commissioni parlamentari una relazione sugli esiti dell'attività istruttoria di cui al primo periodo entro centottanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione" ».

All'articolo 2:

al comma 1, dopo le parole: « legge 28 febbraio 2020, n. 8, le parole » *sono inserite le seguenti:* « : "relative all'anno 2020 e all'anno 2021" sono sostituite dalle seguenti: "relative agli anni 2020 e 2021 e di quelle relative a tutte le annualità comprese nel nuovo periodo regolatorio" e le parole: »;

dopo il comma 1 sono inseriti i seguenti:

« *1-bis.* Al fine di accelerare la realizzazione delle infrastrutture autostradali e l'effettuazione degli interventi di manutenzione straordinaria, nonché di promuovere l'innovazione tecnologica e la sostenibilità delle medesime infrastrutture, l'affidamento delle concessioni relative alla tratta

autostradale di cui all'articolo 13-*bis*, comma 2, del decreto-legge 16 ottobre 2017, n. 148, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 dicembre 2017, n. 172, può avvenire, in deroga alle disposizioni del comma 1 del medesimo articolo 13-*bis*, anche facendo ricorso alle procedure previste dall'articolo 183 del codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, da concludere entro il 31 dicembre 2022. In caso di avvio della procedura di affidamento della concessione secondo le modalità di cui al primo periodo e nelle more del suo svolgimento, la società Autobrennero Spa, fermo restando quanto previsto dal citato articolo 13-*bis*, comma 2, del decreto-legge n. 148 del 2017, provvede, altresì, al versamento all'entrata del bilancio dello Stato, entro i termini di cui ai commi 3 e 4 del medesimo articolo 13-*bis*, di una somma corrispondente agli importi previsti dallo stesso comma 3 in relazione agli anni 2018, 2019, 2020 e 2021, a titolo di acconto delle somme dovute dalla medesima società in forza della delibera del Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE) 1° agosto 2019, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 255 del 30 ottobre 2019. In caso di affidamento della concessione a un operatore economico diverso dalla società Autobrennero Spa e qualora le somme effettivamente dovute da tale società in forza della citata delibera del CIPE 1° agosto 2019 risultino inferiori a quelle corrisposte ai sensi del secondo periodo del presente comma, il concessionario subentrante provvede a versare l'importo differenziale direttamente alla società Autobrennero Spa mediante riduzione delle somme dovute al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, in qualità di concedente, a titolo di prezzo della concessione.

1-*ter*. Per le medesime finalità di cui al comma 1-*bis* del presente articolo, all'articolo 13-*bis* del decreto-legge 16 ottobre 2017, n. 148, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 dicembre 2017, n. 172, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 2, il primo e il secondo periodo sono sostituiti dai seguenti: "La società Autobrennero Spa provvede al trasferimento all'entrata del bilancio dello Stato delle risorse accantonate in regime di esenzione fiscale fino alla data di entrata in vigore della presente disposizione nel fondo di cui all'articolo 55, comma 13, della legge 27 dicembre 1997, n. 449, mediante versamenti rateizzati di pari importo, da effettuare entro l'anno 2028. La società Autobrennero Spa provvede al versamento della prima rata entro il 15 dicembre 2021 e delle successive rate entro il 15 dicembre di ciascuno degli anni successivi";

b) al comma 4, le parole: "entro il 31 luglio 2021" sono sostituite dalle seguenti: "entro il 15 dicembre 2021" e le parole: "entro il 30 giugno 2021" sono sostituite dalle seguenti: "entro il 21 dicembre 2021" »;

dopo il comma 2 sono inseriti i seguenti:

« 2-*bis*. All'articolo 9-*tricies semel*, comma 1, del decreto-legge 24 ottobre 2019, n. 123, convertito, con modificazioni, dalla legge 12 dicembre 2019, n. 156, le parole: "31 ottobre 2021", ovunque ricorrono, sono sostituite dalle seguenti: "31 dicembre 2021".

2-*ter*. Al fine di ridurre i tempi di realizzazione dell'intervento viario Tarquinia-San Pietro in Palazzi, di cui all'articolo 35, comma 1-*ter*, quarto periodo, del decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8, nelle more della definizione del procedimento di revisione della concessione di cui al terzo periodo del medesimo articolo 35, comma 1-*ter*, è autorizzato l'acquisto da parte della società ANAS Spa dei progetti elaborati dalla società Autostrada tirrenica Spa relativi al predetto intervento viario, previo pagamento di un corrispettivo determinato avendo riguardo ai soli costi di progettazione e ai diritti sulle opere dell'ingegno di cui all'articolo 2578 del codice civile. Per le finalità di cui al primo periodo, la società ANAS Spa provvede ad acquisire preventivamente il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, che si pronuncia entro trenta giorni dalla data di ricezione della richiesta, in relazione alle eventuali integrazioni o modifiche da apportare ai predetti progetti, nonché all'entità del corrispettivo da riconoscere secondo i criteri di cui al primo periodo.

2-*quater*. Agli oneri derivanti dall'attuazione del comma 2-*ter*, pari a 36,5 milioni di euro per l'anno 2021, si provvede, quanto a 35,8 milioni di euro per l'anno 2021, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2021-2023, nell'ambito del programma "Fondi di riserva e speciali" della missione "Fondi da ripartire" dello

stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2021, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, e, quanto a 700.000 euro per l'anno 2021, mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 1016, della legge 27 dicembre 2006, n. 296. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

2-quinquies. Al fine di favorire il superamento della grave crisi derivante dalle complesse problematiche del traffico e della mobilità lungo la rete stradale e autostradale della regione Liguria, nelle more della definizione del contratto di programma tra il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e la società ANAS Spa relativo al periodo 2021-2025, è assegnato alla società ANAS Spa un contributo di 3 milioni di euro per l'anno 2022 e di 5 milioni di euro per l'anno 2023 da destinare alla redazione della progettazione di fattibilità tecnico-economica relativa all'adeguamento e alla messa in sicurezza della strada statale 1 via Aurelia nel tratto compreso tra il comune di Sanremo e il comune di Ventimiglia. Ai relativi oneri si provvede mediante corrispondente riduzione delle proiezioni per i medesimi anni dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2021-2023, nell'ambito del programma "Fondi di riserva e speciali" della missione "Fondi da ripartire" dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2021, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

2-sexies. Per l'esercizio dell'attività di gestione delle autostrade statali in regime di concessione mediante affidamenti *in house* ai sensi dell'articolo 5 del codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 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.

2-septies. Con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro dell'economia e delle finanze e del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, con riferimento alla società di cui al comma *2-sexies*, sono definiti l'atto costitutivo e lo statuto sociale, sono nominati gli organi sociali per il primo periodo di durata in carica, anche in deroga alle disposizioni del testo unico in materia di società a partecipazione pubblica, di cui al decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175, sono stabilite le remunerazioni degli stessi organi ai sensi dell'articolo 2389, primo comma, del codice civile e sono definiti i criteri, in riferimento al mercato, per la remunerazione degli amministratori investiti di particolari cariche da parte del consiglio di amministrazione ai sensi dell'articolo 2389, terzo comma, del codice civile, in deroga all'articolo *23-bis* del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214. Le successive modifiche allo statuto e le successive nomine dei componenti degli organi sociali sono deliberate a norma del codice civile.

2-octies. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sono definiti i contenuti e le modalità di esercizio del controllo analogo del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili sulla società di cui al comma *2-sexies*.

2-novies. La società di cui al comma *2-sexies* può, nei limiti delle risorse disponibili, stipulare, anche in deroga alla disciplina del codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, a eccezione delle norme che costituiscono attuazione delle disposizioni delle direttive 2014/24/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2014, e 2014/25/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2014, apposite convenzioni, anche a titolo oneroso, con società direttamente o indirettamente controllate dallo Stato ai fini dell'assistenza tecnica, operativa e gestionale nonché costituire società di gestione di autostrade statali ovvero acquisire partecipazioni nelle medesime società, secondo le modalità e le procedure definite dallo statuto di cui al comma *2-septies* e dal decreto di cui al comma *2-octies*.

2-decies. A decorrere dalla data di acquisto dell'efficacia del decreto di cui al comma *2-septies*, con esclusivo riguardo alle autostrade statali a pedaggio, le funzioni e le attività attribuite dalle vigenti

disposizioni alla società ANAS Spa sono trasferite alla società di cui al comma 2-*sexies*.

2-*undecies*. Dopo il comma 6 dell'articolo 49 del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, è inserito il seguente:

"6-*bis*. La società ANAS S.p.A. adotta sistemi di contabilità separata per le attività oggetto di diritti speciali o esclusivi, compresi le concessioni, le autorizzazioni, le licenze, i nulla osta e tutti gli altri provvedimenti amministrativi comunque denominati previsti dal comma 4, e per ciascuna attività. Le attività di cui al periodo precedente sono svolte sulla base del contratto di programma sottoscritto tra la società ANAS S.p.A. e il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili".

2-*duodecies*. All'articolo 1, comma 870, secondo periodo, della legge 28 dicembre 2015, n. 208, le parole: "definisce il corrispettivo annuale a fronte delle opere da realizzare e dei servizi da rendere" sono sostituite dalle seguenti: "individua le opere da realizzare e i servizi da rendere". Il comma 5 dell'articolo 13 del decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8, è abrogato.

2-*terdecies*. Le società di cui all'articolo 36, comma 2, lettera b), numero 4), del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, che non hanno provveduto, alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, ad avviare ovvero a concludere con un provvedimento di aggiudicazione le procedure di gara per l'affidamento delle autostrade di rilevanza regionale, sono sciolte e poste in liquidazione a decorrere dalla medesima data. Per lo svolgimento delle attività liquidatorie, con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, adottato entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, è nominato un commissario liquidatore. Con il decreto di nomina è determinato il compenso spettante al commissario liquidatore sulla base del decreto di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 4 febbraio 2010, n. 14. Gli oneri relativi al pagamento di tale compenso sono a carico delle società di cui al primo periodo. Resta ferma l'assegnazione al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili delle risorse già destinate alla realizzazione delle infrastrutture di rilevanza regionale di cui al primo periodo e ancora disponibili alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, da impiegare per le medesime finalità.

2-*quaterdecies*. All'articolo 36, comma 3-*bis*, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, sono aggiunti, in fine, i seguenti periodi: "Per i quadri economici approvati a decorrere dal 1° gennaio 2022, la quota di cui al precedente periodo non può superare il 9 per cento dello stanziamento destinato alla realizzazione dell'intervento. Entro il predetto limite, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, sulla base delle risultanze della contabilità analitica sulle spese effettivamente sostenute da parte dell'ANAS s.p.a., stabilisce la quota da riconoscere alla società con obiettivo di efficientamento dei costi".

2-*quindiesdecies*. Il Ministero dell'economia e delle finanze è autorizzato a partecipare al capitale sociale e a rafforzare la dotazione patrimoniale della società di cui al comma 2-*sexies* con un apporto complessivo di 52 milioni di euro, da sottoscrivere e versare, anche in più fasi e per successivi aumenti di capitale e della dotazione patrimoniale, nel limite di spesa di 2 milioni di euro per l'anno 2021, di 10 milioni di euro per l'anno 2022 e di 20 milioni di euro per ciascuno degli anni 2023 e 2024. Ai relativi oneri si provvede:

a) quanto a 2 milioni di euro per l'anno 2021, mediante versamento all'entrata del bilancio dello Stato, nel medesimo anno, di una corrispondente somma iscritta in conto residui nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, con riferimento all'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 27, comma 17, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77;

b) quanto a 10 milioni di euro per l'anno 2022 e a 20 milioni di euro per ciascuno degli anni 2023 e 2024, mediante corrispondente riduzione del Fondo di conto capitale di cui al comma 5 dell'articolo 34-*ter* della legge 31 dicembre 2009, n. 196, iscritto nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

2-*sexiesdecies*. L'apporto di cui al comma 2-*quindiesdecies* può essere incrementato fino a 528 milioni di euro per l'anno 2021 mediante versamento, nel medesimo anno, all'entrata del bilancio dello

Stato, e successiva riassegnazione al pertinente capitolo di spesa, di una corrispondente somma iscritta in conto residui nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, con riferimento all'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 27, comma 17, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77.

2-septiesdecies. Al fine di assicurare la realizzazione degli interventi urgenti per la messa in sicurezza e la manutenzione straordinaria delle strade comunali di Roma capitale, nonché di rimuovere le situazioni di emergenza connesse al traffico e alla mobilità nel territorio comunale derivanti dalle condizioni della piattaforma stradale delle strade comunali, Roma capitale è autorizzata a stipulare, entro quindici giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, nell'ambito dei rapporti di collaborazione con lo Stato di cui all'articolo 24, comma 6, della legge 5 maggio 2009, n. 42, apposita convenzione con la società ANAS Spa, in qualità di centrale di committenza, per l'affidamento di tali interventi, da realizzare entro novanta giorni dalla sottoscrizione della convenzione. Per le finalità di cui al primo periodo e limitatamente agli affidamenti di importo inferiore alle soglie di cui all'articolo 35 del codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, la selezione degli operatori economici da parte della società ANAS Spa può avvenire, nel rispetto del principio di rotazione, anche nell'ambito degli accordi quadro previsti dall'articolo 54 del citato codice di cui al decreto legislativo n. 50 del 2016, da essa conclusi, ancora efficaci alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto e in relazione ai quali non è intervenuta alla medesima data l'aggiudicazione degli appalti basati su tali accordi quadro ovvero non si è provveduto alla loro esecuzione nei modi previsti dai commi da 2 a 6 del medesimo articolo 54. Per le finalità di cui al presente comma, la società ANAS Spa è altresì autorizzata a utilizzare, ai sensi dell'articolo 1, comma 873, della legge 28 dicembre 2015, n. 208, le risorse già disponibili per interventi di manutenzione straordinaria nell'ambito del contratto di programma tra la società ANAS Spa e il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, nel limite di 5 milioni di euro »;

dopo il comma 4 sono aggiunti i seguenti:

« 4-bis. All'articolo 1 della legge 27 dicembre 2017, n. 205, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) il comma 516 è sostituito dal seguente:

"516. Per la programmazione e la realizzazione degli interventi necessari alla mitigazione dei danni connessi al fenomeno della siccità e per promuovere il potenziamento e l'adeguamento delle infrastrutture idriche, anche al fine di aumentare la resilienza dei sistemi idrici ai cambiamenti climatici e ridurre le dispersioni di risorse idriche, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con i Ministri della transizione ecologica, delle politiche agricole alimentari e forestali, della cultura e dell'economia e delle finanze, sentita l'Autorità di regolazione per energia, reti e ambiente, previa acquisizione dell'intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, entro il 30 giugno 2022 è adottato il Piano nazionale di interventi infrastrutturali e per la sicurezza nel settore idrico. Il Piano nazionale è aggiornato ogni tre anni, con le modalità di cui al primo periodo, tenuto conto dello stato di avanzamento degli interventi, come risultante dal monitoraggio di cui al comma 524. Il Piano nazionale è attuato attraverso successivi stralci che tengono conto dello stato di avanzamento degli interventi e della disponibilità delle risorse economiche nonché di eventuali modifiche resesi necessarie nel corso dell'attuazione degli stralci medesimi, approvati con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, sentiti i Ministri della transizione ecologica, delle politiche agricole alimentari e forestali, della cultura e dell'economia e delle finanze e l'Autorità di regolazione per energia, reti e ambiente, previa acquisizione dell'intesa in sede di Conferenza unificata";

b) dopo il comma 516 sono inseriti i seguenti:

"516-bis. Entro il 28 febbraio 2022, con uno o più decreti del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con i Ministri della transizione ecologica, delle politiche agricole alimentari e forestali, della cultura e dell'economia e delle finanze, sentita l'Autorità di regolazione per energia, reti e ambiente, previa acquisizione dell'intesa in sede di Conferenza unificata di cui

all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sono definiti le modalità e i criteri per la redazione e per l'aggiornamento del Piano nazionale di cui al comma 516 del presente articolo e della sua attuazione per successivi stralci secondo quanto previsto dal medesimo comma, tenuto conto dei piani di gestione delle acque dei bacini idrografici predisposti dalle Autorità di bacino distrettuali, ai sensi del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, e in particolare:

a) ai fini della definizione del Piano nazionale di cui al comma 516, le modalità con cui le Autorità di bacino distrettuali, gli Enti di governo dell'ambito e gli altri enti territoriali coinvolti trasferiscono al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili le informazioni e i documenti necessari alla definizione del Piano medesimo e i relativi criteri di priorità, tenuto anche conto della valutazione della qualità tecnica e della sostenibilità economico-finanziaria effettuata dall'Autorità di regolazione per energia, reti e ambiente per gli interventi proposti da soggetti da essa regolati;

b) i criteri per l'assegnazione delle risorse degli stralci, sulla base di indicatori di valutazione degli interventi, nonché le modalità di revoca dei finanziamenti nei casi di inadempienza o di dichiarazioni mendaci;

c) le modalità di attuazione e di rendicontazione degli interventi ammessi al finanziamento negli stralci.

516-ter. Gli interventi finanziati con i decreti del Presidente del Consiglio dei ministri 17 aprile 2019, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 148 del 26 giugno 2019, e 1° agosto 2019, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 226 del 26 settembre 2019, sono inseriti nel Piano nazionale di cui al comma 516 del presente articolo e sono attuati e monitorati secondo le modalità previste nei medesimi decreti. Al fine di garantire il rispetto del cronoprogramma previsto dal Piano nazionale di ripresa e resilienza di cui al regolamento (UE) 2021/241 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 febbraio 2021, fino all'adozione del Piano nazionale di cui al comma 516, le risorse economiche già disponibili alla data di entrata in vigore della presente disposizione per la realizzazione degli interventi previsti dal medesimo comma 516 sono utilizzate, tenuto conto dei procedimenti già avviati dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e dall'Autorità di regolazione per energia, reti e ambiente, per la programmazione di ulteriori stralci attuativi approvati con le modalità stabilite dal terzo periodo del citato comma 516";

c) i commi 517 e 518 sono abrogati;

d) al comma 519, le parole: "di cui alle sezioni 'acquedotti' e 'invasi' del Piano nazionale" sono sostituite dalle seguenti: "di cui al Piano nazionale di cui al comma 516";

e) il comma 520 è sostituito dal seguente:

"520. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, anche ai fini di quanto previsto dagli articoli 9, 10 e 12 del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, monitora l'andamento dell'attuazione degli interventi del Piano nazionale di cui al comma 516 del presente articolo e assicura il sostegno e le misure di accompagnamento ai soggetti attuatori per la risoluzione di eventuali criticità nella programmazione e nella realizzazione degli interventi";

f) al comma 524, le parole: "'Piano invasi' o 'Piano acquedotti' sulla base della sezione di appartenenza" sono sostituite dalle seguenti: "Piano nazionale di cui al comma 516";

g) il comma 525 è sostituito dal seguente:

"525. Fermo restando quanto previsto, in relazione agli interventi finanziati in tutto o in parte con le risorse del Piano nazionale di ripresa e resilienza di cui al regolamento (UE) 2021/241 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 febbraio 2021, ovvero del Piano nazionale complementare di cui all'articolo 1 del decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° luglio 2021, n. 101, dagli articoli 9, 10 e 12 del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, e dal titolo II del medesimo decreto-legge, nonché dal comma 520 del presente articolo, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili segnala i casi di inerzia e di inadempimento degli impegni previsti da parte degli enti di gestione e degli altri soggetti responsabili e, in caso di assenza del soggetto legittimato, propone gli interventi correttivi da adottare per il ripristino, comunicandoli alla Presidenza del Consiglio dei ministri. Il

Presidente del Consiglio dei ministri, previa diffida ad adempiere entro il termine di trenta giorni, su proposta del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, nomina, ai sensi dell'articolo 4 del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, un Commissario straordinario che esercita i necessari poteri sostitutivi di programmazione e di realizzazione degli interventi, e definisce le modalità, anche contabili, di intervento. Il Commissario straordinario opera in via sostitutiva anche per la realizzazione degli interventi previsti nel Piano nazionale di cui al comma 516 del presente articolo in mancanza del gestore legittimato a operare. Gli oneri per i compensi dei Commissari straordinari sono definiti dal decreto di nomina e sono posti a carico delle risorse destinate agli interventi. I compensi dei Commissari straordinari sono stabiliti in misura non superiore a quella indicata all'articolo 15, comma 3, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111".

4-ter. Al comma 155 dell'articolo 1 della legge 30 dicembre 2018, n. 145, le parole: ", di cui 60 milioni di euro annui per la sezione 'invasi'" sono soppresse.

4-quater. Il comma *4-bis* dell'articolo 6 della legge 1° agosto 2002, n. 166, è sostituito dai seguenti: "*4-bis.* Con il regolamento di cui all'articolo 2 del decreto-legge 8 agosto 1994, n. 507, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 ottobre 1994, n. 584, sono definite le modalità con cui il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili provvede alla vigilanza tecnica sulle operazioni di controllo eseguite dai concessionari e all'approvazione tecnica dei progetti delle opere di derivazione e adduzione connesse agli sbarramenti di ritenuta di cui all'articolo 1, comma 1, del citato decreto-legge n. 507 del 1994, aventi le seguenti caratteristiche:

- a)* in caso di utilizzo della risorsa idrica con restituzione in alveo: l'opera di presa e le opere comprese tra la presa e la restituzione in alveo naturale, escluse le centrali idroelettriche e di pompaggio e gli altri impianti industriali;
- b)* in caso di utilizzo della risorsa idrica senza restituzione in alveo: l'opera di presa e le opere successive alla presa, sino e compresa la prima opera idraulica in grado di regolare, dissipare o disconnettere il carico idraulico di monte rispetto alle opere di valle, ovvero la prima opera idraulica di ripartizione della portata derivata.

4-ter. All'approvazione tecnica dei progetti delle opere di derivazione e di adduzione non individuate ai sensi del comma *4-bis* e alla vigilanza tecnica sulle operazioni di controllo eseguite dai concessionari sulle medesime opere provvedono le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano.

4-quater. Nel caso di opere di derivazione e di adduzione di cui ai commi *4-bis* e *4-ter* tra loro interconnesse, i compiti e le funzioni di cui ai commi *4-bis* e *4-ter* sono svolti dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili ovvero dalle regioni e province autonome di Trento e di Bolzano sulla base di accordi sottoscritti ai sensi dell'articolo 15 della legge 7 agosto 1990, n. 241" ».

Dopo l'articolo 2 è inserito il seguente:

« Art. 2-*bis.* - (*Individuazione di nuovi siti per i caselli autostradali al servizio delle stazioni per l'alta velocità*) - 1. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, d'intesa con i concessionari delle tratte autostradali in concessione, procede alla valutazione, sulla base di un'analisi di fattibilità tecnico-economica, dei siti per l'ubicazione dei caselli autostradali funzionali all'accesso alle stazioni ferroviarie per l'alta velocità e per l'alta capacità di prossima realizzazione. I nuovi caselli, valutati sostenibili in relazione alla domanda di traffico, sono assentiti in concessione alle società e regolati mediante un *addendum* agli atti convenzionali vigenti ».

All'articolo 3:

al comma 1, primo periodo, le parole: « di seguito ERTMS » *sono sostituite dalle seguenti:* « di seguito denominato "sistema ERTMS" » *e le parole:* « sotto sistema » *sono sostituite dalla seguente:* « sottosistema »;

al comma 2, secondo periodo, le parole: « e soltanto nel caso che in cui » *sono sostituite dalle seguenti:* « , soltanto nel caso in cui »;

al comma 3, secondo periodo, le parole: « le tempistiche previste » *sono sostituite dalle seguenti:* « i tempi previsti »;

al comma 8, primo periodo, le parole: « si interseca con » sono sostituite dalle seguenti: « interseca il » e le parole: « e con i » sono sostituite dalle seguenti: « e i »;

al comma 9, le parole: « anno 2021 » sono sostituite dalle seguenti: « anno 2021, »;

dopo il comma 9 sono aggiunti i seguenti:

« 9-bis. In considerazione degli effetti negativi determinati dall'emergenza epidemiologica da COVID-19 sui fatturati degli operatori economici operanti nel settore del trasporto registrati nell'esercizio 2020, l'Autorità di regolazione dei trasporti è autorizzata, per l'esercizio finanziario 2022, a fare fronte alla copertura delle minori entrate derivanti dalla riduzione degli introiti connessi al contributo per il funzionamento dovuto ai sensi della lettera b) del comma 6 dell'articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, previste nella misura di 3,7 milioni di euro, mediante l'utilizzo della quota non vincolata dell'avanzo di amministrazione accertato alla data del 31 dicembre 2020. Alla compensazione dei maggiori oneri, in termini di fabbisogno e di indebitamento netto, pari a 3,7 milioni di euro annui per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per la compensazione degli effetti finanziari non previsti a legislazione vigente conseguenti all'attualizzazione di contributi pluriennali, di cui all'articolo 6, comma 2, del decreto-legge 7 ottobre 2008, n. 154, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 dicembre 2008, n. 189.

9-ter. All'articolo 19 della legge 12 novembre 2011, n. 183, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, dopo le parole: "tunnel di base" sono inserite le seguenti: "nonché delle opere connesse, comprese quelle di risoluzione delle interferenze,";

b) dopo il comma 1 è inserito il seguente:

"1-bis. Al fine di assicurare uniformità di disciplina rispetto al cantiere di cui al comma 1, le aree e i siti dei comuni di Bruzolo, Bussoleno, Giaglione, Salbertrand, San Didero, Susa e Torrazza Piemonte, individuati per l'installazione dei cantieri della sezione transfrontaliera della parte comune e delle opere connesse, comprese quelle di risoluzione delle interferenze, costituiscono aree di interesse strategico nazionale";

c) al comma 2, le parole: "di cui al comma 1" sono sostituite dalle seguenti: "di cui ai commi 1 e 1-bis" ».

All'articolo 4:

dopo il comma 1 sono inseriti i seguenti:

« 1-bis. Ai fini dell'attuazione del regolamento (UE) 2019/1239 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2019, che istituisce un sistema di interfaccia unica marittima europea e abroga la direttiva 2010/65/UE, l'amministrazione di cui all'articolo 2, comma 1, lettera m), del decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196, responsabile per l'istituzione dell'interfaccia unica marittima nazionale ai sensi del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221, è designata autorità nazionale competente che agisce come coordinatore nazionale per l'interfaccia unica marittima europea ed esercita le funzioni di cui agli articoli 5, 12 e 18 del citato regolamento (UE) 2019/1239.

1-ter. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con i Ministri dell'interno, dell'economia e delle finanze e della salute, da adottare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 24 agosto 1988, n. 400, sono definite le modalità di esercizio delle funzioni di coordinamento spettanti all'autorità nazionale designata ai sensi del comma 1-bis per l'applicazione del regolamento (UE) 2019/1239 da parte delle autorità interne competenti e le forme della loro cooperazione per assicurare la distribuzione dei dati e la connessione con i pertinenti sistemi delle altre autorità competenti a livello nazionale e dell'Unione europea.

1-quater. Per la realizzazione e l'aggiornamento dell'interfaccia unica marittima europea di cui al regolamento (UE) 2019/1239 nonché per l'ammodernamento della componente informatica e al fine di assicurare protocolli e misure di cybersicurezza del sistema è assegnato all'amministrazione di cui al comma 1-bis un contributo di 8 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2022 al 2024 e di 12 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2025 al 2036.

1-quinquies. Agli oneri derivanti dal comma *1-quater*, pari a 8 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2022 al 2024 e a 12 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2025 al 2036, si provvede, per 8 milioni di euro per l'anno 2022 e 12 milioni di euro a decorrere dall'anno 2023, mediante corrispondente riduzione delle proiezioni dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2021-2023, nell'ambito del programma "Fondi di riserva e speciali" della missione "Fondi da ripartire" dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2021, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

1-sexies. All'articolo 1 della legge 30 dicembre 2020, n. 178, dopo il comma 730 sono inseriti i seguenti:

730-bis. Per le finalità di cui al comma 729, per 'nave abbandonata' si intende qualsiasi nave per la quale, verificata l'assenza di gravami registrati, di crediti privilegiati non registrati e di procedure fallimentari o altre procedure di natura concorsuale pendenti, l'armatore e l'eventuale proprietario non ponga in essere alcun atto, previsto dalla legge, relativamente agli obblighi verso lo Stato costiero, il raccomandatario marittimo e l'equipaggio e siano decorsi sessanta giorni dalla notifica della diffida adottata dall'autorità marittima, ai sensi dell'articolo 73, primo comma, del codice della navigazione nei casi di unità che rappresentano un pericolo per la sicurezza della navigazione e per l'ambiente marino, ovvero, in tutti gli altri casi, dall'Autorità di sistema portuale nella cui circoscrizione territoriale è collocata la nave.

730-ter. Per le finalità di cui al comma 729, per 'relitto' si intende una nave sommersa o semisommersa, o qualsiasi parte di essa, compresi gli arredi".

1-septies. All'articolo 5 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, sono apportate le seguenti modificazioni:
a) i commi da 1 a *1-sexies* sono sostituiti dai seguenti:

"*1.* Le Autorità di sistema portuale redigono un documento di programmazione strategica di sistema (DPSS), coerente con il Piano generale dei trasporti e della logistica e con gli orientamenti europei in materia di portualità, logistica e reti infrastrutturali nonché con il Piano strategico nazionale della portualità e della logistica. Il DPSS:

- a)* definisce gli obiettivi di sviluppo dell'Autorità di sistema portuale;
- b)* individua gli ambiti portuali, intesi come delimitazione geografica dei singoli porti amministrati dall'Autorità di sistema portuale che comprendono, oltre alla circoscrizione territoriale dell'Autorità di sistema portuale, le ulteriori aree, pubbliche e private, assoggettate alla giurisdizione dell'Autorità di sistema portuale;
- c)* ripartisce gli ambiti portuali in aree portuali, retro-portuali e di interazione tra porto e città;
- d)* individua i collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio di tipo viario e ferroviario con i singoli porti del sistema esterni all'ambito portuale nonché gli attraversamenti dei centri urbani rilevanti ai fini dell'operatività dei singoli porti del sistema.

1-bis. Il DPSS è adottato dal Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale; è sottoposto, mediante conferenza dei servizi, ai sensi dell'articolo 14-*bis* della legge 7 agosto 1990, n. 241, indetta dall'Autorità di sistema portuale, al parere di ciascun comune e regione territorialmente interessati, che si esprimono entro quarantacinque giorni dal ricevimento dell'atto, decorsi i quali si intende espresso parere non ostativo, ed è approvato dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, che si esprime sentita la Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale di cui all'articolo 11-*ter* della presente legge. Il documento di programmazione strategica di sistema non è assoggettato alla procedura di valutazione ambientale strategica (VAS).

1-ter. Nei singoli porti amministrati dalle Autorità di sistema portuale l'ambito e l'assetto delle aree portuali e retro-portuali, individuati e delimitati nel DPSS, sono disegnati e specificati nel piano regolatore portuale (PRP), che individua analiticamente anche le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate nonché i beni sottoposti al vincolo preordinato all'esproprio nel rispetto 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. Se la

realizzazione di un'opera pubblica o di pubblica utilità non è prevista dal PRP, il vincolo preordinato all'esproprio, ai sensi dell'articolo 10, comma 1, del citato testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 327 del 2001, può essere disposto dall'Autorità di sistema portuale, mediante una conferenza di servizi ai sensi dell'articolo 14-*ter* della legge 7 agosto 1990, n. 241. Si applica quanto previsto dall'articolo 13 del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120.

1-quater. Le funzioni ammesse dai PRP nelle aree portuali sono esclusivamente quelle previste dall'articolo 4, comma 3; nelle aree retro-portuali possono essere ammesse attività accessorie alle funzioni previste dal citato articolo 4, comma 3.

1-quinquies. La pianificazione delle aree portuali e retro-portuali è competenza esclusiva dell'Autorità di sistema portuale, che vi provvede mediante l'approvazione del PRP. La pianificazione delle aree con funzione di interazione porto-città è di competenza del comune e della regione, secondo quanto previsto dalle disposizioni di legge applicabili, che vi provvedono previa acquisizione del parere dell'Autorità di sistema portuale. Ai fini dell'adozione degli strumenti urbanistici relativi ai collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio di tipo viario e ferroviario nonché agli attraversamenti del centro urbano rilevanti ai fini dell'operatività del porto individuati nel DPSS, l'ente competente vi provvede previa acquisizione dell'intesa con l'Autorità di sistema portuale. Le Autorità di sistema portuale indicano al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e alle regioni le aree portuali e retro-portuali potenzialmente destinabili all'ubicazione delle piattaforme logistiche intermodali e all'ubicazione dei punti di scambio intermodale, nonché le aree potenzialmente destinabili alla costruzione di caselli autostradali funzionali alle nuove stazioni ferroviarie dell'alta velocità e dell'alta capacità.

1-sexies. Nel caso dei porti in cui siano tuttora in vigore PRP approvati antecedentemente all'entrata in vigore della presente legge, nelle more dell'approvazione del nuovo PRP, laddove il Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale ravvisi la necessità di realizzare opere in via d'urgenza, il piano operativo triennale di cui all'articolo 9, comma 5, lettera *b*), può definire, in via transitoria, la destinazione funzionale di alcune aree sulla base delle funzioni ammesse dall'articolo 4, comma 3. In tale caso il piano operativo triennale è soggetto a specifica approvazione da parte del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e alla procedura di verifica di assoggettabilità a VAS, ai sensi dell'articolo 12 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152.

1-septies. Gli ambiti portuali come delimitati dal DPSS, ovvero, laddove lo stesso non sia ancora stato approvato, dai vigenti PRP, anche se approvati prima della data di entrata in vigore della presente legge, sono equiparati alle zone territoriali omogenee B previste dal decreto del Ministro per i lavori pubblici 2 aprile 1968, n. 1444, ai fini dell'applicabilità 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. Le regioni adeguano il proprio piano territoriale paesistico regionale entro il termine perentorio di quarantacinque giorni dall'approvazione del DPSS";

b) i commi da 2 a 2-*sexies* sono sostituiti dai seguenti:

"2. I PRP di cui al comma 1-*ter* sono redatti in attuazione del Piano strategico nazionale della portualità e della logistica e del DPSS nonché in conformità alle Linee guida emanate dal Consiglio superiore dei lavori pubblici e approvate dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. I PRP specificano gli obiettivi, le previsioni, gli elementi, i contenuti e le strategie di ciascuno scalo marittimo, delineando anche l'assetto complessivo delle opere di grande infrastrutturazione.

2-*bis.* Nei porti di cui al comma 1-*ter*, in cui è istituita l'Autorità di sistema portuale, il PRP, corredato del rapporto ambientale di cui al decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, è:

a) adottato dal Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale;

b) inviato successivamente per il parere, limitatamente alla coerenza di quanto previsto con riguardo alle aree portuali e retro-portuali perimetrali con i contenuti degli strumenti di pianificazione urbanistica vigenti relativi alle aree contigue a quelle portuali e retro-portuali sulle quali le previsioni del PRP potrebbero avere impatto, al comune e alla regione interessati, che si esprimono entro quarantacinque giorni dal ricevimento dell'atto, decorsi i quali si intende espresso parere non ostativo,

nonché al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili per il parere sulla coerenza di quanto previsto con il DPSS e al Consiglio superiore dei lavori pubblici per il parere di competenza, che si esprimono entro novanta giorni dal ricevimento dell'atto, decorsi i quali si intende espresso parere non ostativo;

c) approvato, esaurita la procedura di cui al presente comma e quella di cui al comma 3-ter, dal Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale entro quaranta giorni decorrenti dalla conclusione della procedura di VAS.

2-ter. Il PRP è un piano territoriale di rilevanza statale e rappresenta l'unico strumento di pianificazione e di governo del territorio nel proprio perimetro di competenza";

c) il comma 3 è sostituito dal seguente:

"3. Nei porti di cui alla categoria II, classe III, con esclusione di quelli aventi le funzioni di cui all'articolo 4, comma 3, lettera e), l'ambito e l'assetto complessivo del porto sono specificati dal PRP, che individua, altresì, le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate";

d) il comma 4-ter è sostituito dal seguente:

"4-ter. Le varianti-stralcio di cui al comma 4 relative ai porti compresi in un'Autorità di sistema portuale, la cui competenza ricade in più regioni, sono approvate con atto della regione nel cui territorio è ubicato il porto oggetto di variante-stralcio, sentite le regioni nel cui territorio sono compresi gli altri porti amministrati dalla medesima Autorità di sistema portuale";

e) il comma 5 è sostituito dal seguente:

"5. Le modifiche che non alterano in modo sostanziale la struttura del PRP in termini di obiettivi, scelte strategiche e caratterizzazione funzionale delle aree portuali, relativamente al singolo scalo marittimo, costituiscono adeguamenti tecnico-funzionali del piano regolatore portuale. Gli adeguamenti tecnico-funzionali sono adottati dal Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale, è successivamente acquisito il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, che si esprime entro quarantacinque giorni, decorrenti dalla ricezione della proposta di adeguamento tecnico-funzionale. Decorso tale termine, il parere si intende espresso positivamente";

f) la rubrica è sostituita dalla seguente: "Documento di programmazione strategica di sistema. Piano regolatore portuale".

1-octies. Le modifiche all'articolo 5 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, di cui al comma 1-septies del presente articolo non si applicano ai documenti di programmazione strategica di sistema approvati prima della data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto.

1-novies. Le regioni adeguano i propri ordinamenti alle disposizioni dell'articolo 5 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, come da ultimo modificato dal comma 1-septies del presente articolo, entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto. Le disposizioni del citato articolo 5 si applicano nelle regioni a statuto speciale compatibilmente con i rispettivi statuti e con le relative norme di attuazione »;

al comma 2:

alla lettera b), dopo le parole: « Porto Isola di Gela » sono aggiunte le seguenti: « nonché Porto di Licata »;

dopo la lettera b) è aggiunta la seguente:

« b-bis) al punto 15-bis), le parole: "e Reggio Calabria" sono sostituite dalle seguenti: ", Reggio Calabria e Saline" »;

dopo il comma 3 sono inseriti i seguenti:

« 3-bis. In tutto il territorio nazionale è vietata la circolazione di veicoli a motore delle categorie M2 e M3, adibiti a servizi di trasporto pubblico locale, alimentati a benzina o gasolio con caratteristiche antinquinamento Euro 1 a decorrere dal 30 giugno 2022, Euro 2 a decorrere dal 1° gennaio 2023 ed Euro 3 a decorrere dal 1° gennaio 2024. Con uno o più decreti del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili sono disciplinati i casi di esclusione dal predetto divieto per particolari caratteristiche di veicoli di carattere storico o destinati a usi particolari.

3-ter. Al fine di contribuire al rinnovo, per l'acquisto di mezzi su gomma ad alimentazione alternativa da adibire ai servizi di trasporto pubblico locale, è autorizzata la spesa di 5 milioni di euro per l'anno

2022 e di 7 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2023 al 2035.

3-quater. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da adottare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sono stabiliti i criteri e le modalità per l'assegnazione e il riparto dei contributi di cui al comma *3-ter* del presente articolo in favore delle regioni e delle province autonome, che tengano conto dell'effettiva capacità di utilizzo delle risorse. Con il medesimo decreto sono altresì stabiliti i cronoprogrammi di utilizzo e le modalità di revoca delle risorse in caso di mancato rispetto dei termini di utilizzo previsti.

3-quinquies. Agli oneri derivanti dall'attuazione del comma *3-ter*, pari a 5 milioni di euro per l'anno 2022 e a 7 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2023 al 2035, si provvede mediante corrispondente riduzione delle proiezioni dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2021-2023, nell'ambito del programma "Fondi di riserva e speciali" della missione "Fondi da ripartire" dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2021, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio »;

dopo il comma 4 sono inseriti i seguenti:

« *4-bis.* All'articolo 88, comma 1, del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126, le parole: "alle imprese armatoriali delle unità o navi iscritte nei registri nazionali che esercitano attività di cabotaggio, di rifornimento dei prodotti petroliferi necessari alla propulsione ed ai consumi di bordo delle navi, nonché adibite a deposito ed assistenza alle piattaforme petrolifere nazionali" sono sostituite dalle seguenti: "alle imprese armatoriali con sede legale ovvero aventi stabile organizzazione nel territorio italiano che utilizzano navi iscritte nei registri degli Stati dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo e che esercitano attività di cabotaggio, di rifornimento dei prodotti petroliferi necessari alla propulsione e ai consumi di bordo delle navi, nonché adibite a deposito e ad assistenza alle piattaforme petrolifere nazionali, relativamente al personale marittimo avente i requisiti di cui all'articolo 119 del codice della navigazione e imbarcato sulle unità navali suddette".

4-ter. All'articolo 1 della legge 18 luglio 1957, n. 614, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) le parole: "nominato dal Ministro per i trasporti fra i funzionari dell'Amministrazione dello Stato in attività di servizio od a riposo" sono sostituite dalle seguenti: "nominato dal Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e scelto, fatto salvo quanto previsto dal comma *1-bis*, fra i funzionari dell'Amministrazione dello Stato in servizio, per un periodo di tre anni rinnovabile per una sola volta";

b) è aggiunto, in fine, il seguente comma:

"Ai fini della determinazione del trattamento economico riconosciuto al gestore si applicano le disposizioni dell'articolo *23-ter*, comma 1, del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214".

4-quater. Al fine di potenziare il servizio pubblico di navigazione sui laghi Maggiore, di Garda e di Como svolto dalla Gestione governativa navigazione laghi, necessario per garantire la mobilità dei pendolari e degli studenti a seguito dell'interruzione per lavori urgenti della strada statale 340 "Regina", cosiddetta "variante della Tremezzina", è riconosciuto alla Gestione governativa medesima un contributo di 2.500.000 euro per l'anno 2021. Agli oneri derivanti dall'attuazione del presente comma si provvede mediante corrispondente riduzione, per l'anno 2021, dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo *19-ter*, comma 16, del decreto-legge 25 settembre 2009, n. 135, convertito, con modificazioni, dalla legge 20 novembre 2009, n. 166 »;

al comma 5:

alla lettera a), numero 3), le parole: « 31 luglio 2021 », *ovunque ricorrono, sono sostituite dalle seguenti:* « 15 dicembre 2021 »;

alla lettera d), capoverso 10-sexies, secondo periodo, dopo le parole: « Ministero delle infrastrutture e

» è inserita la seguente: « della »;

dopo il comma 5 sono inseriti i seguenti:

« 5-bis. Per le finalità di cui all'articolo 199, comma 1, lettera b), del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, l'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure occidentale è autorizzata a corrispondere al soggetto fornitore di lavoro portuale di cui all'articolo 17 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, un ulteriore contributo, nel limite massimo di spesa di 1 milione di euro per l'anno 2021, pari a 90 euro per ogni lavoratore in relazione a ciascuna giornata di lavoro prestata in meno nell'anno 2020 rispetto al corrispondente mese dell'anno 2019, per cause riconducibili alle mutate condizioni economiche degli scali del sistema portuale italiano in conseguenza dell'emergenza epidemiologica da COVID-19.

5-ter. Agli oneri derivanti dall'attuazione del comma 5-bis, pari a 1 milione di euro per l'anno 2021, si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2021-2023, nell'ambito del programma "Fondi di riserva e speciali" della missione "Fondi da ripartire" dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2021, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

5-quater. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio »;

dopo il comma 6 sono aggiunti i seguenti:

« 6-bis. Al comma 278 dell'articolo 1 della legge 28 dicembre 2015, n. 208, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al primo periodo, dopo le parole: "con una dotazione di 10 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2016 al 2020" sono inserite le seguenti: "nonché di 10 milioni di euro per ciascuno degli anni 2021 e 2022";

b) dopo il terzo periodo è inserito il seguente: "Delle risorse del predetto fondo possono avvalersi anche le Autorità di sistema portuale soccombenti in sentenze esecutive, o comunque parti debitorie in verbali di conciliazione giudiziale, aventi a oggetto risarcimenti liquidati in favore di superstiti di coloro che sono deceduti per patologie asbesto-correlate, compresi coloro che non erano dipendenti diretti delle cessate organizzazioni portuali".

6-ter. Agli oneri derivanti dal comma 6-bis, pari a 10 milioni di euro per ciascuno degli anni 2021 e 2022, si provvede mediante riduzione, per 15 milioni di euro per ciascuno degli anni 2021 e 2022, del Fondo sociale per occupazione e formazione, di cui all'articolo 18, comma 1, lettera a), del decreto-legge 29 novembre 2008, n. 185, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 gennaio 2009, n. 2. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

6-quater. All'articolo 184-quater del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, sono aggiunti, in fine, i seguenti commi:

"5-bis. Al fine di promuovere investimenti a favore di progetti di economia circolare, di favorire l'innovazione tecnologica e di garantire la sicurezza del trasporto marittimo, le amministrazioni competenti possono autorizzare, previa caratterizzazione, eventualmente anche per singole frazioni granulometriche, dei materiali derivanti dall'escavo di fondali di aree portuali e marino-costiere condotta secondo la disciplina vigente in materia, di cui all'articolo 109 del presente decreto legislativo e all'articolo 5-bis della legge 28 gennaio 1994, n. 84, e salve le ulteriori specificazioni tecniche definite ai sensi del comma 5-ter del presente articolo, il riutilizzo dei predetti materiali in ambienti terrestri e marino-costieri anche per singola frazione granulometrica ottenuta a seguito di separazione con metodi fisici.

5-ter. Entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, con decreto del Ministro della transizione ecologica, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, sono adottate le norme tecniche che disciplinano le opzioni di riutilizzo dei sedimenti di dragaggio e di ogni loro singola frazione granulometrica secondo le migliori tecnologie disponibili" ».

Dopo l'articolo 4 è inserito il seguente:

« Art. 4-bis. - (Disposizioni in materia di servizio di trasporto pubblico non di linea a mezzo di natanti) - 1. All'articolo 200, comma 6-bis, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, dopo le parole: "le autovetture a uso di terzi di cui all'articolo 82, comma 5, lettera b), del medesimo codice della strada di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992" sono aggiunte le seguenti: "nonché i natanti che svolgono servizio di trasporto pubblico non di linea ai sensi dell'articolo 1, comma 2, della legge 15 gennaio 1992, n. 21" ».

All'articolo 5:

al comma 1:

al primo periodo, le parole: « di seguito CISMI » sono sostituite dalle seguenti: « di seguito denominato "CISMI" »;

al secondo periodo, le parole: « collocato in fuori ruolo » sono sostituite dalle seguenti: « collocato fuori ruolo »;

al quarto periodo, le parole: « euro per l'anno » sono sostituite dalle seguenti: « per l'anno » e le parole: « può avvalersi fino ad un massimo di » sono sostituite dalle seguenti: « può avvalersi di non più di »;

al comma 2, dopo le parole: « pubblici e privati » è inserito il seguente segno d'interpunzione: « , »;

al comma 4:

alla lettera a), le parole: « e delle finanze, » sono sostituite dalle seguenti: « e delle finanze »;

alla lettera b), le parole: « rimborso spese » sono sostituite dalle seguenti: « rimborso delle spese »;

al comma 5, secondo periodo, dopo le parole: « per l'anno 2021 » è inserito il seguente segno d'interpunzione: « , » ed è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio »;

al comma 11:

alla lettera a), dopo le parole: « per ciascuna » sono inserite le seguenti: « , ovunque ricorrono, »;

alla lettera b), le parole: « punto 7 » sono sostituite dalle seguenti: « numero 7) ».

All'articolo 6:

al comma 5, ultimo periodo, le parole: « decreto ministeriale » sono sostituite dalle seguenti: « decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti »;

al comma 8, lettera b), le parole: « e, al secondo periodo » sono sostituite dalle seguenti: « e le parole: "da un rappresentante dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali," sono soppresse e, al secondo periodo » e la parola: « autostradali » è sostituita dalle seguenti: « autostradali, nel rispetto del principio della parità di genere »;

alla rubrica, dopo le parole: « dell'Agenzia nazionale per la sicurezza » sono inserite le seguenti: « delle ferrovie e ».

All'articolo 7:

al comma 2:

alla lettera a), capoverso 4, primo periodo, le parole: « che possono procedere » sono sostituite dalle seguenti: « ; i commissari straordinari possono procedere »;

alla lettera b), capoverso 9, quarto periodo, le parole: « della presente norma » sono sostituite dalle seguenti: « del presente comma »;

dopo la lettera b) è aggiunta la seguente:

« b-bis) dopo il comma 9 è inserito il seguente:

"9-bis. Anche ai fini della salvaguardia dei livelli occupazionali e del reintegro dei servizi esternalizzati, quali la gestione aeroportuale dei servizi di assistenza a terra e di manutenzione, il Ministro dell'economia e delle finanze riferisce annualmente alle Commissioni parlamentari competenti sull'attuazione del piano industriale e sul programma di investimenti della società di cui all'articolo 79, comma 4-bis, del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 aprile 2020, n. 27, sullo stato delle relazioni industriali e sugli aumenti di capitale deliberati. In sede di prima applicazione il Ministro riferisce entro il 31 marzo 2022" ».

Dopo l'articolo 7 è inserito il seguente:

« Art. 7-bis. - (Istituzione della Giornata nazionale "Per non dimenticare"). - 1. Al fine di promuovere

la sicurezza dei mezzi di trasporto con riguardo alla tutela dell'incolumità delle persone e dei beni coinvolti nelle operazioni di trasporto dei passeggeri, la Repubblica riconosce il giorno 8 ottobre come Giornata nazionale "Per non dimenticare".

2. La Giornata nazionale di cui al comma 1 non determina gli effetti civili di cui alla legge 27 maggio 1949, n. 260, non comporta riduzioni dell'orario di lavoro negli uffici pubblici né, qualora cada in giorno feriale, costituisce giorno di vacanza o comporta riduzione di orario per le scuole di ogni ordine e grado, ai sensi degli articoli 2 e 3 della legge 5 marzo 1977, n. 54.

3. In occasione della Giornata nazionale di cui al comma 1, le istituzioni che hanno competenza nel settore dei trasporti nonché le scuole di ogni ordine e grado, anche in coordinamento con le associazioni e con gli organismi operanti nel settore, possono organizzare cerimonie, iniziative e incontri al fine di ricordare le vittime degli incidenti e di sensibilizzare l'opinione pubblica in relazione alla sicurezza nel trasporto, alla centralità del passeggero, al rispetto della dignità umana e del valore della vita di ciascun individuo.

4. Dall'attuazione del presente articolo non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica ».

All'articolo 8:

dopo il comma 1 sono inseriti i seguenti:

« 1-*bis*. Alla lettera *b-bis*) del comma 1031 dell'articolo 1 della legge 30 dicembre 2018, n. 145, le parole da: "a chi omologa in Italia" fino a: "decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 1° dicembre 2015, n. 219" sono sostituite dalle seguenti: "ai proprietari dei veicoli delle categorie internazionali M1, M1G, M2, M2G, M3, M3G, N1 e N1G, immatricolati originariamente con motore termico, che installano su tali veicoli, entro il 31 dicembre 2021, un sistema di riqualificazione elettrica, omologato ai sensi del regolamento di cui al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 1° dicembre 2015, n. 219".

1-*ter*. Il comma 2 dell'articolo 74-*bis* del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126, è sostituito dal seguente:

"2. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dello sviluppo economico, sono adottate le disposizioni applicative per il riconoscimento dei contributi previsti dalle disposizioni della lettera *b-bis*) del comma 1031 dell'articolo 1 della legge 30 dicembre 2018, n. 145" »;

al comma 2, primo periodo, le parole: « e di un termine di scadenza » sono sostituite dalle seguenti: « e con termine di scadenza »;

al comma 3, primo e secondo periodo, le parole: « legge 23 luglio 2021, n. 123 » sono sostituite dalle seguenti: « legge 23 luglio 2021, n. 106 »;

dopo il comma 3 sono aggiunti i seguenti:

« 3-*bis*. All'articolo 1 della legge 30 dicembre 2020, n. 178, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) il comma 77 è sostituito dal seguente:

"77. Per l'anno 2021, è concesso un contributo, alternativo e non cumulabile con altri contributi statali previsti dalla normativa vigente, nella misura del 40 per cento delle spese sostenute e rimaste a carico del compratore, per l'acquisto in Italia, entro il 31 dicembre 2021, anche in locazione finanziaria, di un solo veicolo nuovo di fabbrica alimentato esclusivamente ad energia elettrica, di potenza inferiore o uguale a 150 kW, di categoria M1, di cui all'articolo 47, comma 2, lettera *b*), del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, che abbia un prezzo risultante dal listino prezzi ufficiale della casa automobilistica produttrice inferiore a euro 30.000 al netto dell'imposta sul valore aggiunto";

b) il comma 78 è sostituito dai seguenti:

"78. Il contributo di cui al comma 77 è concesso ad un solo soggetto per nucleo familiare con indicatore della situazione economica equivalente (ISEE) inferiore a euro 30.000 e nel limite complessivo massimo di spesa di 20 milioni di euro per l'anno 2021. A tal fine, nello stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico è istituito un apposito fondo con una dotazione di 20 milioni di euro per l'anno 2021.

78-bis. Il contributo di cui al comma 77 è corrisposto all'acquirente dal venditore mediante compensazione con il prezzo di acquisto. Le imprese costruttrici o importatrici del veicolo nuovo rimborsano al venditore l'importo del contributo e recuperano tale importo in forma di credito d'imposta, utilizzabile esclusivamente in compensazione ai sensi dell'articolo 17 del decreto legislativo 9 luglio 1997, n. 241, senza applicazione dei limiti di cui all'articolo 34 della legge 23 dicembre 2000, n. 388, e all'articolo 1, comma 53, della legge 24 dicembre 2007, n. 244, presentando il modello F24 esclusivamente tramite i servizi telematici messi a disposizione dall'Agenzia delle entrate.

78-ter. Fino al 31 dicembre del quinto anno successivo a quello in cui è stata emessa la fattura di vendita, le imprese costruttrici o importatrici conservano copia della fattura di vendita e dell'atto di acquisto, che deve essere ad esse trasmessa dal venditore";

c) il comma 79 è sostituito dai seguenti:

"79. Ai fini dell'attuazione dei commi 77, 78, 78-bis e 78-ter, si applicano, in quanto compatibili, le disposizioni del decreto del Ministro dello sviluppo economico 20 marzo 2019, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 82 del 6 aprile 2019.

79-bis. L'efficacia dei commi 77, 78, 78-bis e 78-ter è subordinata all'autorizzazione della Commissione europea ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 3, del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea" ».

All'articolo 9:

al comma 1, secondo periodo, le parole: « conferenza dei servizi » sono sostituite dalle seguenti: « conferenza di servizi »;

al comma 2:

al primo periodo, la parola: « altresì, » è sostituita dalla seguente: « , altresì »;

al secondo periodo, le parole: « n. 32, convertito con modificazioni » sono sostituite dalle seguenti: « , n. 32, convertito, con modificazioni »;

al comma 3, secondo periodo, le parole: « di cui dell'articolo » sono sostituite dalle seguenti: « di cui all'articolo ».

All'articolo 10:

al comma 4 sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: « del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 giugno 2021. Ove possibile, la modalità semplificata di cui al primo periodo è altresì estesa alla contabilizzazione e alla rendicontazione delle spese sostenute nell'ambito dei Piani di sviluppo e coesione di cui all'articolo 44 del decreto- legge 30 aprile 2019, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 giugno 2019, n. 58 »;

al comma 5, le parole: « regolamento UE 241/2021 » sono sostituite dalle seguenti: « regolamento (UE) 2021/241 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 febbraio 2021 »;

al comma 6, le parole: « di regioni, province autonome » sono sostituite dalle seguenti: « delle regioni, delle province autonome »;

al comma 7, le parole da: « All'articolo 66-bis » fino a: « "è sostituito dal seguente: ' » sono sostituite dalle seguenti: « All'articolo 64 del codice dell'amministrazione digitale, di cui al decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82, è aggiunto, in fine, il seguente comma: " », le parole: « e la digitalizzazione » sono sostituite dalle seguenti: « e la transizione digitale » e la parola: « on-line.!" » è sostituita dalla seguente: « on-line" »;

dopo il comma 7 sono aggiunti i seguenti:

« 7-bis. Dopo l'articolo 48 del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, è inserito il seguente:

"Art. 48-bis. - (Interventi sulle infrastrutture energetiche lineari) - 1. Per gli interventi infrastrutturali ferroviari rientranti nelle disposizioni di cui agli articoli 44 e 48, che ai fini della loro funzionalità necessitano di connessione alle infrastrutture lineari energetiche, le procedure autorizzatorie di cui ai predetti articoli possono applicarsi anche alla progettazione degli interventi di modifica, potenziamento, rifacimento totale o parziale o nuova realizzazione di tali infrastrutture, ove queste siano strettamente connesse e funzionali all'infrastruttura ferroviaria. In tali casi, il procedimento si svolge mediante unica conferenza di servizi alla quale partecipano tutte le amministrazioni competenti

all'adozione di provvedimenti, pareri, visti, nulla osta e intese relativi all'infrastruttura ferroviaria e alle opere di connessione. La determinazione conclusiva della conferenza dispone l'approvazione del progetto ferroviario e l'autorizzazione alla costruzione e all'esercizio delle opere di connessione elettriche in favore del soggetto gestore dell'infrastruttura lineare energetica, ai sensi degli articoli 52-*bis* e seguenti 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. Con tale determinazione, le connessioni elettriche alle infrastrutture di cui al primo periodo sono dichiarate di pubblica utilità e inamovibili ai sensi dell'articolo 52-*quater*, commi 1 e 5, del citato testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 327 del 2001 e la loro localizzazione, in caso di difformità dallo strumento urbanistico vigente, ha effetto di variante con contestuale imposizione del vincolo preordinato all'esproprio, con attribuzione del relativo potere espropriativo al soggetto gestore dell'infrastruttura lineare energetica".

7-*ter*. All'articolo 53, comma 2, del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, dopo le parole: "finalizzati a garantire" sono inserite le seguenti: ", limitatamente alle sole infrastrutture già in esercizio".

7-*quater*. Al primo periodo del comma 17-*bis* dell'articolo 13 del decreto-legge 31 dicembre 2020, n. 183, convertito, con modificazioni, dalla legge 26 febbraio 2021, n. 21, dopo le parole: "da parte dei gestori e delle imprese ferroviarie" sono aggiunte le seguenti: ", nonché a definire i tempi di adeguamento a dette prescrizioni da parte dei gestori e delle imprese ferroviarie".

7-*quinquies*. Al fine di assicurare l'efficace e tempestiva attuazione degli interventi pubblici previsti dal Piano nazionale di ripresa e resilienza, di cui al regolamento (UE) 2021/241 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 febbraio 2021, fino al 31 dicembre 2026 le amministrazioni di cui all'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, possono avvalersi direttamente della società Cassa depositi e prestiti Spa e di società da essa direttamente o indirettamente controllate per attività di assistenza e supporto tecnico-operativo, per la gestione di fondi e per attività a queste connesse, strumentali o accessorie. I rapporti tra le parti sono regolati sulla base di apposite convenzioni, anche in relazione alla remunerazione dell'attività svolta, concluse sulla base e in conformità all'accordo quadro stipulato tra il Ministero dell'economia e delle finanze e la società Cassa depositi e prestiti Spa. Le amministrazioni possono sottoscrivere le suddette convenzioni nei limiti delle risorse finanziarie disponibili a legislazione vigente nell'ambito dei rispettivi bilanci, anche a valere sui quadri economici degli investimenti che concorrono a realizzare.

7-*sexies*. Per le medesime finalità di cui al comma 7-*quinquies* nonché al fine di rafforzare il settore del *venture capital*, il Ministero dello sviluppo economico, nel rispetto delle condizioni previste dalla sezione 2.1 della comunicazione della Commissione europea 2014/C 19/04, concernente gli orientamenti sugli aiuti di Stato destinati a promuovere gli investimenti per il finanziamento del rischio, è autorizzato a sottoscrivere, fino a un ammontare pari a 2 miliardi di euro, secondo la disciplina dei relativi regolamenti di gestione, quote o azioni di uno o più fondi per il *venture capital*, come definiti dall'articolo 31, comma 2, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, o di uno o più fondi che investono in fondi per il *venture capital*, comprese quote o azioni di fondi per il *venture debt* o di uno o più fondi che investono in fondi per il *venture debt*, istituiti dalla società che gestisce anche le risorse di cui all'articolo 1, comma 116, della legge 30 dicembre 2018, n. 145, a condizione che altri investitori professionali, compresa la società Cassa depositi e prestiti Spa in qualità di istituto nazionale di promozione ai sensi dell'articolo 1, comma 826, della legge 28 dicembre 2015, n. 208, sottoscrivano risorse aggiuntive per almeno il 30 per cento dell'ammontare della sottoscrizione del Ministero medesimo e fermo restando il rispetto della richiamata sezione della comunicazione della Commissione europea 2014/C 19/04. A tal fine è autorizzato il versamento all'entrata del bilancio dello Stato, entro il 31 dicembre 2021, dell'importo di 2 miliardi di euro delle somme iscritte in conto residui nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, con riferimento all'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 27, comma 17, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, per la successiva riassegnazione al pertinente capitolo di spesa dello stato di

previsione del Ministero dello sviluppo economico relativo all'articolo 1, comma 209, della citata legge n. 145 del 2018. La normativa di attuazione recante le modalità di investimento del Ministero dello sviluppo economico attraverso il fondo di sostegno al *venture capital* disciplina anche le conseguenze del mancato investimento di almeno il 60 per cento del patrimonio del fondo entro cinque anni dalla chiusura, anche parziale, del primo periodo di sottoscrizione.

7-septies. Per le medesime finalità di cui al comma *7-quinquies*, limitatamente agli strumenti e agli interventi in favore delle piccole e medie imprese, le amministrazioni di cui all'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, possono avvalersi anche della società Mediocredito centrale Spa.

7-octies. All'articolo 8, comma *2-bis*, terzo periodo, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: ", anche per evitare qualsiasi effetto decadenziale" ».

All'articolo 11:

al comma 3, lettera a), dopo le parole: « regolamento (UE) 2021/241 » sono inserite le seguenti: « del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 febbraio 2021 » e le parole: « regolamento (UE) 2020/285 » sono sostituite dalle seguenti: « regolamento (UE) 2020/852 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 giugno 2020 ».

All'articolo 12, comma 1:

alla lettera a), capoverso Art. 6-quater:

al comma 1:

al primo periodo, dopo le parole: « delle regioni » sono inserite le seguenti: « Umbria, Marche, », le parole: « Fondo sviluppo e coesione » sono sostituite dalle seguenti: « Fondo per lo sviluppo e la coesione », dopo la parola: « (PNRR) » è inserito il seguente segno d'interpunzione: « , » e le parole: « 123.515.175 euro di cui 12.351.518 euro per il 2021 e 111.163.658 euro per il 2022 » sono sostituite dalle seguenti: « 161.515.175 euro, di cui 16.151.518 euro per il 2021 e 145.363.657 euro per il 2022 »;

al secondo periodo, le parole: « legge 31 dicembre 2020, n. 178 » sono sostituite dalle seguenti: « legge 30 dicembre 2020, n. 178 »;

al comma 2, dopo la parola: « abitanti, » sono inserite le seguenti: « le Città metropolitane e le Province, »;

al comma 3:

al primo periodo, le parole: « sono ripartite ai singoli enti » sono sostituite dalle seguenti: « sono ripartite tra i singoli enti » e le parole: « in tabella A » sono sostituite dalle seguenti: « nella Tabella A allegata al presente decreto »;

al secondo periodo, le parole: « e non oltre » sono soppresse e le parole: « Capo IV, Titolo VI del » sono sostituite dalle seguenti: « capo IV del titolo VI della parte II del codice di cui al »;

al comma 6:

al primo periodo, le parole: « , come definiti da apposite linee guida adottate entro il 30 ottobre 2021 » sono sostituite dalle seguenti: « e siano state predisposte secondo apposite linee guida, in materia di progettazione infrastrutturale, adottate entro il 15 novembre 2021 »;

al secondo periodo sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: « e ad accrescere la partecipazione delle donne al mercato del lavoro »;

al terzo periodo, le parole: « all'abusivismo » sono sostituite dalle seguenti: « dell'abusivismo »;

al quinto periodo, le parole: « del medesimo predetto » sono sostituite dalle seguenti: « del medesimo »;

al comma 7, la parola: « comunitarie » è sostituita dalle seguenti: « dell'Unione europea »;

dopo il comma 8 è inserito il seguente:

« 8-bis. Ove gli enti beneficiari, con popolazione fino a 5.000 abitanti, abbiano elaborato un documento di indirizzo della progettazione, le risorse di cui al comma 1 possono essere in via alternativa impegnate mediante l'affidamento di incarichi per la redazione di studi di fattibilità tecnica ed economica, secondo le modalità di cui all'articolo 1 del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, purché coerenti con gli obiettivi

di cui al comma 6 del presente articolo »;

al comma 11, le parole: « della Conferenza unificata » *sono sostituite dalle seguenti:* « in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281 »;

dopo il comma 12 sono aggiunti i seguenti:

« *12-bis.* Al fine di consentire a tutti gli enti territoriali di condividere la programmazione delle politiche per la coesione territoriale, all'articolo 10, comma 4, sesto periodo, del decreto-legge 31 agosto 2013, n. 101, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 ottobre 2013, n. 125, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: "attraverso la designazione di quattro componenti da parte della Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, di cui due in rappresentanza delle regioni e due in rappresentanza delle autonomie locali".

12-ter. Al fine di garantire il rispetto dei tempi di attuazione del PNRR e il pieno utilizzo dei relativi fondi, nonché di favorire una riduzione degli oneri per le imprese coinvolte, all'articolo 32 del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 90, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 114, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1:

1) alla lettera *b)*, dopo le parole: "straordinaria e temporanea gestione dell'impresa" è inserita la seguente: "anche";

2) dopo la lettera *b)* è aggiunta la seguente:

"*b-bis)* di ordinare alla stazione appaltante che i pagamenti all'operatore economico, anche nei casi di cui alla lettera *a)*, siano disposti al netto dell'utile derivante dalla conclusione del contratto, quantificato nel 10 per cento del corrispettivo, da accantonare, ai sensi del comma 7, in un apposito fondo";

b) al comma 7, dopo le parole: "in via presuntiva dagli amministratori," sono inserite le seguenti: "o dalle stazioni appaltanti nei casi di cui al comma 1, lettera *b-bis)*,";

c) al comma 8, dopo le parole: "medesimo comma" sono inserite le seguenti: ", anche laddove sia stato concluso e interamente eseguito il contratto di appalto" e dopo le parole: "gli esperti forniscono all'impresa" sono inserite le seguenti: ", ovvero anche alle imprese che sulla medesima esercitano un controllo ai sensi dell'articolo 2359 del codice civile, ove coinvolte nelle indagini, nonché alle imprese dalle stesse controllate," »;

alla lettera b), la tabella A è sostituita dalla seguente:

Classi demografiche	Importo complessivo da ripartire tra gli enti beneficiari
Fino a 1.000 abitanti	€ 21.431.924,65
Tra 1.001 e 5.000 abitanti	€ 47.598.642,81
Tra 5.001 e 10.000 abitanti	€ 27.019.124,25
Tra 10.001 e 20.000 abitanti	€ 23.952.225,54
Tra 20.001 e 30.000 abitanti	€ 9.631.582,75
Province	€ 19.000.000,00
Città metropolitane	€ 7.000.000,00
Premialità di cui al comma 3	€ 5.881.675,00
Totale	€ 161.515.175,00

»;

dopo il comma 1 è aggiunto il seguente:

« *1-bis.* In relazione agli interventi di cui all'allegato IV annesso al decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, per i quali, alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, il progetto di fattibilità tecnica ed economica è stato già trasmesso all'autorità competente ai fini dell'effettuazione della valutazione d'impatto ambientale di cui alla parte seconda del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, le procedure di valutazione d'impatto ambientale sono svolte nei tempi previsti per i progetti di cui al comma *2-bis* dell'articolo 8 del citato decreto legislativo n. 152 del 2006 dalla Commissione tecnica di verifica

dell'impatto ambientale VIA e VAS di cui all'articolo 8, comma 1, del medesimo decreto. Nella trattazione dei procedimenti di sua competenza ai sensi della normativa vigente, la Commissione di cui al presente comma dà precedenza, su ogni altro progetto, agli interventi di cui al citato allegato IV annesso al decreto-legge n. 77 del 2021, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 108 del 2021 ».

All'articolo 13:

al comma 1, dopo le parole: « del Centro-Nord » sono aggiunte le seguenti: « , nonché alle isole minori lagunari e lacustri »;

dopo il comma 1 è inserito il seguente:

« 1-bis. All'articolo 1, comma 10, 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 primo periodo, dopo le parole: "ivi compresi i servizi turistici" sono aggiunte le seguenti: ", nonché le attività del commercio, ivi compresa la vendita dei beni prodotti nell'attività di impresa";

b) il secondo periodo è soppresso »;

al comma 2:

alla lettera a), le parole: « 15 ottobre » sono sostituite dalle seguenti: « 31 dicembre »;

alla lettera b), le parole: « 15 novembre 2021 » sono sostituite dalle seguenti: « 31 gennaio 2022 »;

dopo la lettera b) è aggiunta la seguente:

« b-bis) al comma 54 è aggiunto, in fine, il seguente periodo: "A decorrere dall'anno 2022, almeno il 40 per cento delle risorse è assicurato agli enti locali delle regioni del Mezzogiorno" »;

dopo il comma 2 sono aggiunti i seguenti:

« 2-bis. All'articolo 1 della legge 30 dicembre 2018, n. 145, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 140, dopo il primo periodo è aggiunto il seguente: "Per il contributo riferito all'anno 2022, il termine di cui al primo periodo è fissato al 15 febbraio 2022";

b) al comma 141 è aggiunto, in fine, il seguente periodo: "Per il contributo riferito all'anno 2022, il termine di cui al primo periodo è prorogato al 28 febbraio 2022".

2-ter. All'articolo 39, comma 3, del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126, le parole: "a decorrere dall'anno 2022", ovunque ricorrono, sono sostituite dalle seguenti: "a decorrere dall'anno 2023" ».

Dopo l'articolo 13 sono inseriti i seguenti:

« Art. 13-bis. - (Proroga dell'utilizzo delle risorse straordinarie connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19) - 1. Le variazioni di bilancio riguardanti le risorse trasferite agli enti locali connesse alle certificazioni di cui all'articolo 1, comma 827, della legge 30 dicembre 2020, n. 178, e all'articolo 39, comma 2, del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126, possono essere deliberate sino al 31 dicembre 2021 con deliberazione dell'organo esecutivo, fatte salve in ogni caso le specifiche limitazioni di utilizzo previste dalle norme di riferimento.

Art. 13-ter. - (Disposizioni in materia di protezione civile nelle isole minori) - 1. Fermo restando quanto previsto dal codice della protezione civile, di cui al decreto legislativo 2 gennaio 2018, n. 1, per l'esercizio delle funzioni ad essi spettanti in qualità di autorità territoriale di protezione civile ai sensi dell'articolo 6 del citato codice, i sindaci dei comuni delle isole minori nel cui territorio hanno sede uno o più comuni possono, anche congiuntamente in forma intercomunale, istituire un apposito organismo consultivo per l'esercizio delle attribuzioni di cui al citato articolo 6. I sindaci, nell'ambito dell'organismo consultivo, possono designare i rappresentanti delle rispettive amministrazioni e possono essere coadiuvati nelle attività di cui al presente comma da soggetti dotati di competenze scientifiche tecniche e amministrative dirette alla identificazione degli scenari di rischio connessi con i rispettivi territori. Ai componenti dei predetti organismi non spetta alcun compenso, indennità, gettone di presenza, rimborso di spese o altro emolumento comunque denominato.

2. Per favorire il tempestivo intervento in vista o in occasione degli eventi emergenziali di cui all'articolo 7 del codice della protezione civile, di cui al decreto legislativo 2 gennaio 2018, n. 1, i comuni delle isole minori possono prevedere la costituzione di un fondo per le attività di protezione civile di competenza comunale di cui all'articolo 2 del medesimo decreto legislativo.

3. Entro centottanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, i comuni delle isole minori che non vi abbiano ancora provveduto predispongono il piano di protezione civile, con il supporto della regione competente.

4. I comuni provvedono alle attività di cui al presente articolo e all'eventuale costituzione del fondo di cui al comma 2 nell'ambito delle risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente nei rispettivi bilanci.

5. I sindaci dei comuni delle isole minori, il cui territorio ricade in ambiti interessati dal rischio vulcanico, sentite le autorità di protezione civile nazionale e regionale e le locali autorità marittime, in caso di crisi vulcaniche possono regolamentare ovvero contingentare l'accesso alle stesse, al fine di assicurare le condizioni di sicurezza dei cittadini, anche in riferimento alle capacità di accoglienza delle isole e dei rispettivi ambiti portuali.

6. All'attuazione del presente articolo si provvede nei limiti delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente e comunque senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica ».

All'articolo 15, comma 1:

al capoverso 1:

al primo periodo, le parole: « e non oltre » sono soppresse, le parole: « competenti, le strutture » sono sostituite dalle seguenti: « competenti e le strutture » e le parole: « aeroportuali, idriche » sono sostituite dalle seguenti: « aeroportuali e idriche »;

al terzo periodo, le parole: « è trasmessa alle regioni e alle province autonome di Trento e di Bolzano entro il 30 novembre 2021 che la trasmettono » sono sostituite dalle seguenti: « è trasmessa entro il 30 novembre 2021 alle regioni e alle province autonome di Trento e di Bolzano, che la trasmettono » e dopo le parole: « e delle province autonome » sono aggiunte le seguenti: « e all'Agenzia per la coesione territoriale »;

al quarto periodo, le parole: « e non oltre » sono soppresse;

al capoverso 1-bis, primo periodo, le parole: « si individuano » sono sostituite dalle seguenti: « sono individuati » e dopo le parole: « decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, » sono inserite le seguenti: « convertito, con modificazioni, dalla legge 1° luglio 2021, n. 101, »;

al capoverso 1-ter, terzo periodo, dopo le parole: « del Consiglio dei ministri » è inserito il seguente segno d'interpunzione: « , » e dopo le parole: « nel limite massimo » sono inserite le seguenti: « di spesa »;

al capoverso 1-quater, primo periodo, le parole: « dal decreto » sono sostituite dalle seguenti: « dalla data di entrata in vigore del decreto », le parole: « d'intesa » sono sostituite dalle seguenti: « , di concerto » e la parola: « comunitari » è sostituita dalle seguenti: « dell'Unione europea »;

al capoverso 1-sexies, primo periodo, le parole: « dal comma 1-ter » sono sostituite dalle seguenti: « dal terzo periodo del comma 1-ter ».

All'articolo 16:

al comma 2, lettera a), sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: « . Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio »;

dopo il comma 2 è inserito il seguente:

« 2-bis. All'articolo 7 del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1 sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: ", nonché, ai soli fini delle semplificazioni di cui al comma 2, agli ulteriori siti retroportuali individuati con le modalità di cui al comma 1-bis";

b) il comma 1-bis è sostituito dal seguente:

"1-bis. Entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, da adottare su proposta del Ministro per il Sud e la coesione territoriale, di concerto con il Ministro per le infrastrutture e la mobilità sostenibili, su proposta delle regioni interessate, possono essere individuati ulteriori siti retroportuali. La proposta è corredata di un piano di sviluppo strategico che specifica la delimitazione delle zone interessate, in coerenza con le zone portuali" »;

dopo il comma 3 sono aggiunti i seguenti:

« *3-bis.* Al fine di assicurare la tempestiva realizzazione, entro il 31 dicembre 2024, degli interventi di adeguamento della pista olimpica di *bob* e slittino "Eugenio Monti" di Cortina d'Ampezzo, l'amministratore delegato della società di cui all'articolo 3 del decreto-legge 11 marzo 2020, n. 16, convertito, con modificazioni, dalla legge 8 maggio 2020, n. 31, è nominato 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 restando quanto previsto dai commi 2, 3, *3-bis* e 4 del citato articolo 4 del decreto-legge n. 32 del 2019, al commissario straordinario sono altresì attribuiti i poteri e le facoltà di cui all'articolo 3, comma *2-bis*, del predetto decreto-legge n. 16 del 2020. Per lo svolgimento delle attività di cui al presente comma, al commissario straordinario non spetta alcun compenso, gettone di presenza, indennità comunque denominata o rimborso di spese.

3-ter. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da adottare entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono stabilite la quota percentuale del quadro economico degli interventi di cui al comma *3-bis* eventualmente da destinare alle spese di supporto tecnico e la tipologia delle spese ammissibili. Per il supporto tecnico, il commissario straordinario di cui al comma *3-bis* si può avvalere, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, di strutture dell'amministrazione centrale o territoriale interessata, nonché di società controllate direttamente o indirettamente dallo Stato, dalle regioni o da altri soggetti di cui all'articolo 1, comma 2, della legge 31 dicembre 2009, n. 196; i relativi oneri sono posti a carico dei quadri economici degli interventi da realizzare nell'ambito della percentuale individuata ai sensi del primo periodo. Il commissario straordinario può nominare un sub-commissario. L'eventuale compenso del sub-commissario, da determinare in misura non superiore a quella indicata all'articolo 15, comma 3, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, è posto a carico del quadro economico dell'intervento da realizzare, nell'ambito della quota percentuale individuata ai sensi del primo periodo del presente comma. Il quadro economico, nonché le ulteriori informazioni di tipo anagrafico, finanziario, fisico e procedurale, devono essere desumibili dal sistema di cui al decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229. Gli interventi devono essere identificati dal codice unico di progetto ai sensi dell'articolo 11 della legge 16 gennaio 2003, n. 3.

3-quater. Alle controversie relative alle procedure di progettazione, approvazione e realizzazione degli interventi di cui al comma *3-bis* si applicano le previsioni dell'articolo 3, comma *12-ter*, del decreto-legge 11 marzo 2020, n. 16, convertito, con modificazioni, dalla legge 8 maggio 2020, n. 31.

3-quinquies. Per l'avvio dell'attività di progettazione e di realizzazione degli interventi di cui al comma *3-bis* del presente articolo è concesso un contributo pari a complessivi 24,5 milioni di euro, di cui euro 500.000 per l'anno 2021 ed euro 12 milioni per ciascuno degli anni 2022 e 2023. Ai relativi oneri si provvede mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 773, della legge 30 dicembre 2020, n. 178. Il Dipartimento per lo sport della Presidenza del Consiglio dei ministri pone in essere le iniziative necessarie a garantire il completamento del finanziamento degli interventi di cui al comma *3-bis* entro il 30 giugno 2022.

3-sexies. Nelle more del recupero della piena funzionalità tecnica della Funivia Savona-San Giuseppe di Cairo, per garantire il mantenimento degli attuali livelli occupazionali, ai lavoratori di cui all'articolo 94-*bis*, comma 1, del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 aprile 2020, n. 27, può essere concessa dall'Istituto nazionale della previdenza sociale, dal 16 novembre 2021 al 31 agosto 2022, un'ulteriore indennità pari al trattamento straordinario di integrazione salariale, comprensiva della relativa contribuzione figurativa, in continuità con l'indennità di cui al medesimo articolo 94-*bis*, comma 1. Entro il limite di durata massima di cui al primo periodo, l'indennità di cui al presente comma continua ad essere erogata anche in caso di sopravvenuta risoluzione del rapporto di lavoro dovuta alla cessazione dell'attuale concessione. La misura di cui al presente comma è incompatibile con i trattamenti di integrazione salariale, compresi quelli a carico dei fondi di solidarietà di cui al titolo II del decreto legislativo 14 settembre 2015, n. 148, e con l'indennità NASpI di cui al decreto legislativo 4 marzo 2015, n. 22, ed è riconosciuta nel limite massimo di spesa

di 187.500 euro per l'anno 2021 e di 1 milione di euro per l'anno 2022. Agli oneri derivanti dal terzo periodo del presente comma, pari a 187.500 euro per l'anno 2021 e a 1 milione di euro per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente utilizzo delle risorse finanziarie disponibili a legislazione vigente nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili destinate alle sovvenzioni per l'esercizio di ferrovie, tramvie extraurbane, funivie e ascensori in servizio pubblico e autolinee non di competenza delle regioni.

3-septies. All'articolo 3 del decreto-legge 11 marzo 2020, n. 16, convertito, con modificazioni, dalla legge 8 maggio 2020, n. 31, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 6 è aggiunto, in fine, il seguente periodo: "Non si applicano le disposizioni di cui all'articolo 2397, primo comma, secondo periodo, del codice civile";

b) al comma 11 è aggiunto, in fine, il seguente periodo: "Le somme previste nei quadri economici destinate ai servizi di ingegneria e architettura restano nella disponibilità della Società, che può svolgere direttamente i suddetti servizi o affidarli a soggetti terzi, secondo le procedure previste dal codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50";

c) dopo il comma 11 è inserito il seguente:

"11-bis. Con uno o più decreti del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con l'autorità di Governo competente in materia di sport, possono essere individuati gli interventi, tra quelli ricompresi nel piano predisposto dalla Società ai sensi del comma 2, caratterizzati da elevata complessità progettuale o procedurale, sottoposti alla procedura di cui all'articolo 44 del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108".

3-octies. All'articolo 44 del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 7, le parole: "definitivo e del progetto esecutivo" sono sostituite dalle seguenti: "da porre a base della procedura di affidamento" e le parole: "definitivo ovvero del progetto esecutivo" sono sostituite dalle seguenti: "posto a base della procedura di affidamento nonché dei successivi livelli progettuali";

b) dopo il comma 7 è inserito il seguente:

"7-bis. Le disposizioni dell'articolo 48, comma 5, primo, terzo e quarto periodo, si applicano anche ai fini della realizzazione degli interventi di cui al comma 1 del presente articolo".

3-novies. Al comma 3 dell'articolo 1-*septies* del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 luglio 2021, n. 106, dopo le parole: "e contabilizzate dal direttore dei lavori" sono inserite le seguenti: ", ovvero annotate sotto la responsabilità del direttore dei lavori nel libretto delle misure," ».

Dopo l'articolo 16 sono inseriti i seguenti:

« Art. 16-*bis.* - *(Misure urgenti per il completamento della strada statale 291 della Nurra in Sardegna)* - 1. Al fine di evitare la revoca dei finanziamenti per lo sblocco di opere indifferibili, urgenti e cantierabili per il rilancio dell'economia, al comma 3-*bis* dell'articolo 3 del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: "Le disposizioni del precedente periodo si applicano anche al completamento della strada statale 291 della Nurra in Sardegna".

Art. 16-*ter.* - *(Modifica all'articolo 48 del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108)* - 1. All'articolo 48, comma 3, del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: "Al solo scopo di assicurare la trasparenza, le stazioni appaltanti danno evidenza dell'avvio delle procedure negoziate di cui al presente comma mediante i rispettivi siti *internet* istituzionali. La pubblicazione di cui al periodo precedente non costituisce ricorso a invito, avviso o bando di gara a seguito del quale qualsiasi operatore economico può presentare un'offerta" ».

Nel titolo, dopo le parole: « dell'Agenzia nazionale per la sicurezza » sono inserite le seguenti: « delle ferrovie e ».

Decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121,

*pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 217 del 10
settembre 2021.*

Testo del decreto-legge

Disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Visti gli articoli 77 e 87, quinto comma, della Costituzione;

Visto il decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, recante: « Nuovo codice della strada »;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, recante: « Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada »;

Vista la legge 28 gennaio 1994, n. 84, recante: « Riordino della legislazione in materia portuale »;

Visto il decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, recante: « Norme generali sull'ordinamento del lavoro alle dipendenze delle amministrazioni pubbliche »;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 24 novembre 2001, n. 474, recante: « Regolamento di semplificazione del procedimento di autorizzazione alla circolazione di prova dei veicoli »;

Visto il decreto-legge 8 luglio 2002, n. 138, convertito, con modificazioni, dalla legge 8 agosto 2002, n. 178, recante: « Interventi urgenti in materia tributaria, di privatizzazioni, di contenimento della spesa farmaceutica e per il sostegno dell'economia anche nelle aree svantaggiate »;

Vista la legge 23 dicembre 2005, n. 266, recante: « Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2006) »;

Visto il decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante: « Norme in materia ambientale »;

Visto il decreto-legge 3 ottobre 2006, n. 262, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 novembre 2006, n. 286, recante: « Disposizioni urgenti in materia tributaria e finanziaria »;

Visto il decreto legislativo 5 ottobre 2006, n. 264, recante: « Attuazione della direttiva 2004/54/CEE in materia di sicurezza per le gallerie della rete stradale transeuropea »;

Testo del decreto-legge comprendente le modificazioni apportate dalla Camera dei deputati
Disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali

Vista la legge 5 maggio 2009, n. 42, recante: « Delega al Governo in materia di federalismo fiscale, in attuazione dell'articolo 119 della Costituzione »;

Visto il decreto legislativo 2 marzo 2011, n. 53, recante « Attuazione della direttiva 2009/16/CE recante le norme internazionali per la sicurezza delle navi, la prevenzione dell'inquinamento e le condizioni di vita e di lavoro a bordo per le navi che approdano nei porti comunitari e che navigano nelle acque sotto la giurisdizione degli Stati membri »;

Visto il decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, recante: « Disposizioni urgenti per la stabilizzazione finanziaria »;

Visto il decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n.135, recante: « Disposizioni urgenti per la revisione della spesa pubblica con invarianza dei servizi ai cittadini nonché misure di rafforzamento patrimoniale delle imprese del settore bancario » e, in particolare, l'articolo 16-*bis*;

Visto il decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, recante: « Codice dei contratti pubblici »;

Visto il decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175, recante: « Testo unico in materia di società a partecipazione pubblica »;

Visto il decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, recante: « Disposizioni urgenti in materia finanziaria, iniziative a favore degli enti territoriali, ulteriori interventi per le zone colpite da eventi sismici e misure per lo sviluppo »;

Visto il decreto-legge 16 ottobre 2017, n. 148, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 dicembre 2017, n. 172, recante: « Disposizioni urgenti in materia finanziaria e per esigenze indifferibili »;

Visto il decreto legislativo 3 novembre 2017, n. 229, recante: « Revisione ed integrazione del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, recante codice della nautica da diporto ed attuazione della direttiva 2003/44/CE, a norma dell'articolo 6 della legge 8 luglio 2003, n. 172, in attuazione dell'articolo 1 della legge 7 ottobre 2015, n. 167 »;

Visto il decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130, recante: « Disposizioni urgenti per la città di Genova, la sicurezza della rete nazionale delle infrastrutture e dei trasporti, gli eventi sismici del 2016 e 2017, il lavoro e le altre emergenze »;

Visto il decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, recante: « Disposizioni urgenti per il rilancio del settore dei contratti pubblici, per l'accelerazione degli interventi infrastrutturali, di rigenerazione urbana e di ricostruzione a seguito di eventi sismici »;

Visto il decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50, recante: « Attuazione della direttiva 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, sulla sicurezza delle ferrovie »;

Visto il decreto-legge 24 ottobre 2019, n. 123, convertito, con modificazioni, dalla legge 12 dicembre 2019, n. 156, recante: « Disposizioni urgenti per l'accelerazione e il completamento delle ricostruzioni in corso nei territori colpiti da eventi sismici »;

Visto il decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8, recante: « Disposizioni urgenti in materia di proroga di termini legislativi, di organizzazione delle pubbliche amministrazioni, nonché di innovazione tecnologica »;

Visto il decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 aprile 2020, n. 27, recante: « Misure di potenziamento del Servizio sanitario nazionale e di sostegno economico per famiglie, lavoratori e imprese connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19 »;

Visto il decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, recante: « Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all'economia, nonché di politiche sociali connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19 »;

Visto il decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104 convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126, recante: « Misure urgenti per il sostegno e il rilancio dell'economia. »;

Visto il decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° luglio 2021, n. 101, recante: « Misure urgenti relative al Fondo complementare al Piano nazionale di ripresa e resilienza e altre misure urgenti per gli investimenti »;

Visto il decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, recante: « *Governance* del Piano nazionale di ripresa e resilienza e prime misure di rafforzamento delle strutture amministrative e di accelerazione e snellimento

delle procedure »;

Considerata la straordinaria necessità e urgenza di adottare disposizioni finalizzate a favorire l'attuazione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, la realizzazione di investimenti volti a migliorare la mobilità tra le diverse regioni e a ridurre il divario infrastrutturale esistente, a promuovere le attività di studio, di ricerca e di sviluppo nel settore della sostenibilità delle infrastrutture e della mobilità, anche incentivando l'acquisto di veicoli meno inquinanti, nonché l'innovazione tecnologica, organizzativa e dei materiali, assicurando, al contempo, nuove forme di intermodalità e di servizi di rete;

Considerata altresì la straordinaria necessità e urgenza di adottare disposizioni finalizzate ad incrementare ulteriormente la sicurezza della circolazione e delle infrastrutture ferroviarie, autostradali, stradali e idriche, dei servizi di trasporto pubblico locale ad impianti fissi e dei servizi ferroviari regionali, l'efficienza dei servizi di trasporto aereo e la funzionalità della realizzazione di edifici adibiti ad uffici giudiziari; Viste le deliberazioni del Consiglio dei ministri, adottate nelle riunioni del 2 settembre 2021 e 9 settembre 2021;

Sulla proposta del Presidente del Consiglio dei ministri e dei Ministri delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, della giustizia, dello sviluppo economico, per il sud e la coesione territoriale, dell'economia e delle finanze, per gli affari regionali e le autonomie e per l'innovazione tecnologica e la transizione digitale;

emana

il seguente decreto-legge:

Articolo 1.

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

1. Al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono apportate le seguenti modificazioni:

Articolo 1.

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

1. *Identico:*

0a) all'articolo 1, il comma 1 è sostituito dal seguente:

« 1. La sicurezza e la tutela della salute delle persone nonché la tutela dell'ambiente, nella circolazione stradale, rientrano tra le finalità primarie di ordine sociale ed economico perseguite dallo Stato »;

0b) all'articolo 3, comma 1, numero 53-bis), la parola: « debole » è sostituita dalla seguente: « vulnerabile » e le parole: « disabili in carrozzella » sono sostituite dalle seguenti: « persone con disabilità »; conseguentemente,

ovunque ricorrono nel codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, le parole: « debole » e « deboli » sono sostituite, rispettivamente, dalle seguenti: « vulnerabile » e « vulnerabili »;
0c) all'articolo 6, comma 4, lettera b), sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: « , con particolare riguardo a quelle che attraversano siti inseriti nella lista del patrimonio mondiale dell'Organizzazione delle Nazioni Unite per l'educazione, la scienza e la cultura (UNESCO)

»;

a) all'articolo 7, comma 1, la lettera d) è sostituita dalla seguente:

« d) riservare limitati spazi alla sosta, a carattere permanente o temporaneo, ovvero anche solo per determinati periodi, giorni e orari:

1) dei veicoli degli organi di polizia stradale di cui all'articolo 12, dei vigili del fuoco e dei servizi di soccorso;

2) dei veicoli adibiti al servizio di persone con disabilità, munite del contrassegno di cui all'articolo 381, comma 2, del regolamento;

3) dei veicoli al servizio delle donne in stato di gravidanza o di genitori con un bambino di età non superiore a due anni, munite di contrassegno speciale, denominato "permesso rosa";

4) dei veicoli elettrici;

5) dei veicoli per il carico e lo scarico delle merci nelle ore stabilite;

6) dei veicoli adibiti a servizi di linea per lo stazionamento ai capilinea;

7) dei veicoli adibiti al trasporto scolastico nelle ore stabilite; »;

a) *identica*;

a-bis) all'articolo 10, comma 2, la lettera b) è sostituita dalla seguente:

« b) il trasporto eseguito con veicoli eccezionali di una cosa indivisibile, definita al comma 4, che per le sue dimensioni e per la sua massa determini eccedenza rispetto ai limiti stabiliti dagli articoli 61 e 62, ovvero che per la sua massa determini eccedenza rispetto ai limiti stabiliti dall'articolo 62. Nel caso di blocchi di pietra naturale, di elementi prefabbricati compositi e apparecchiature industriali complesse per l'edilizia nonché di prodotti siderurgici *coils* e laminati grezzi, il trasporto può essere effettuato integrando il carico con gli stessi generi merceologici autorizzati, comunque in numero non superiore a sei unità, fino al completamento della massa eccezionale complessiva posseduta dall'autoveicolo o dal complesso di veicoli. Qualora siano superati i

limiti di cui all'articolo 62, ma nel rispetto dell'articolo 61, il carico può essere completato, con generi della stessa natura merceologica, per occupare l'intera superficie utile del piano di carico del veicolo o del complesso di veicoli, nell'osservanza dell'articolo 164 e della massa eccezionale a disposizione, fatta eccezione per gli elementi prefabbricati compositi e le apparecchiature industriali complesse per l'edilizia per i quali si applica sempre il limite delle sei unità. In entrambi i casi, purché almeno un carico delle cose indicate richieda l'impiego di veicoli eccezionali, la predetta massa complessiva non può essere superiore a 38 tonnellate se si tratta di autoveicoli isolati a tre assi, a 48 tonnellate se si tratta di autoveicoli isolati a quattro o più assi, a 72 tonnellate se si tratta di complessi di veicoli a cinque assi e a 86 tonnellate se si tratta di complessi di veicoli a sei o più assi. I richiamati limiti di massa possono essere superati nel solo caso in cui sia trasportato un unico pezzo indivisibile »;

***a-ter)* all'articolo 15:**

1) al comma 3, le parole: « , *h*) ed *i*) » sono sostituite dalle seguenti: « e *h*) »;

2) al comma 3-*bis*, le parole: « da euro 108 ad euro 433 » sono sostituite dalle seguenti: « da euro 216 ad euro 866 »;

3) dopo il comma 3-*bis* è inserito il seguente: « 3-*ter*. Chiunque viola il divieto di cui al comma 1, lettera *i*), è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 52 ad euro 204 »;

***a-quater)* all'articolo 23:**

1) dopo il comma 4 sono inseriti i seguenti: « 4-*bis*. È vietata sulle strade e sui veicoli qualsiasi forma di pubblicità il cui contenuto proponga messaggi sessisti o violenti o stereotipi di genere offensivi o messaggi lesivi del rispetto delle libertà individuali, dei diritti civili e politici, del credo religioso o dell'appartenenza etnica oppure discriminatori con riferimento all'orientamento sessuale, all'identità di genere o alle abilità fisiche e psichiche.

4-*ter*. Con decreto dell'autorità di Governo delegata per le pari opportunità, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e con il Ministro della giustizia, da emanare entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, sono stabilite le modalità di attuazione delle disposizioni del comma 4-*bis*. 4-*quater*. L'osservanza delle disposizioni del

comma *4-bis* è condizione per il rilascio dell'autorizzazione di cui al comma 4; in caso di violazione, l'autorizzazione rilasciata è immediatamente revocata »;

2) dopo il comma 7 è inserito il seguente:

« *7-bis*. In deroga al divieto di cui al comma 1, terzo periodo, al centro delle rotatorie nelle quali vi è un'area verde, la cui manutenzione è affidata a titolo gratuito a società private o ad altri enti, è consentita l'installazione di un cartello indicante il nome dell'impresa o ente affidatario del servizio di manutenzione del verde, fissato al suolo e di dimensioni non superiori a 40 cm per lato. Per l'installazione del cartello di cui al presente comma si applicano in ogni caso le disposizioni del comma 4 »;

3) al comma *13-bis*, primo periodo, le parole: « dal comma 1 » sono sostituite dalle seguenti: « dai commi 1, *4-bis* e *7-bis* » e sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: « ; in caso di violazione del comma *4-bis*, il termine è ridotto a cinque giorni e, nei casi più gravi, l'ente proprietario può disporre l'immediata rimozione del mezzo pubblicitario »;

a-quinquies) all'articolo 25:

1) al comma *1-bis*, dopo le parole: « le strutture che realizzano l'opera d'arte principale del sottopasso o sovrappasso, comprese le barriere di sicurezza nei sovrappassi, sono di titolarità » sono inserite le seguenti: « , ai fini della loro realizzazione e manutenzione anche straordinaria, »;

2) il comma *1-quater* è sostituito dal seguente: « *1-quater*. Fermo restando quanto previsto dai commi *1-bis* e *1-ter* in relazione agli enti titolari delle strutture delle opere d'arte dei sottopassi e sovrappassi, comprese le barriere di sicurezza nei sovrappassi, gli enti proprietari e i gestori delle strade interessate dall'attraversamento a livello sfalsato provvedono a disciplinare mediante appositi atti convenzionali le modalità e gli oneri di realizzazione e manutenzione delle predette strutture »;

a-sexies) all'articolo 40, comma 11, le parole: « che hanno iniziato l'attraversamento » sono sostituite dalle seguenti: « che si accingono ad attraversare la strada o che hanno iniziato l'attraversamento »;

a-septies) all'articolo 50, comma 2, le parole: « 3 m » sono sostituite dalle seguenti: « 3,5 m »;

a-octies) all'articolo 52, comma 1, lettera *a*), sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: « , o

avente potenza non superiore a 4.000 watt, se ad alimentazione elettrica »;

***a-novies)* all'articolo 60:**

1) il comma 1 è sostituito dal seguente:

« 1. Sono considerati appartenenti alla categoria dei veicoli con caratteristiche atipiche i motoveicoli, i ciclomotori, gli autoveicoli e le macchine agricole d'epoca, nonché i motoveicoli, gli autoveicoli e le macchine agricole di interesse storico e collezionistico »;

2) al comma 2, le parole: « Rientrano nella categoria dei veicoli d'epoca i motoveicoli e gli autoveicoli » sono sostituite dalle seguenti: « Rientrano nella categoria dei veicoli d'epoca i motoveicoli, i ciclomotori, gli autoveicoli e le macchine agricole »;

3) la rubrica è sostituita dalla seguente: « Motoveicoli, ciclomotori, autoveicoli e macchine agricole d'epoca e di interesse storico e collezionistico iscritti negli appositi registri »;

b) identico:

1) al comma 2, le parole « 16,50 m » sono sostituite dalle seguenti: « 18,75 m , ferma restando l'idoneità certificata dei rimorchi, o delle unità di carico ivi caricate, al trasporto intermodale strada-rotaia e strada-mare e »;

2) identico;

***b)* all'articolo 61:**

1) al comma 2, le parole « 16,50 m » sono sostituite dalle seguenti: « 18 m »;

2) dopo il comma 2 è inserito il seguente: « 2-bis. Gli autosnodati e i filosnodati destinati a sistemi di trasporto rapido di massa possono raggiungere la lunghezza massima di 24 m su itinerari in corsia riservata autorizzati dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. »;

***b-bis)* all'articolo 62, comma 3, il secondo periodo è sostituito dal seguente: « Qualora si tratti di autobus o filobus a due assi, la massa complessiva a pieno carico non deve eccedere 19,5 t »;**

***b-ter)* all'articolo 68, il comma 2 è sostituito dal seguente:**

« 2. I dispositivi di segnalazione di cui alla lettera c) del comma 1 devono essere funzionanti da mezz'ora dopo il tramonto del sole a mezz'ora prima del suo sorgere e anche di giorno nelle gallerie, in caso di nebbia, di caduta di neve, di forte pioggia e in ogni altro caso di scarsa visibilità, durante la marcia sia nei centri abitati che fuori dai centri abitati »;

c) identica;

***c)* all'articolo 80, comma 8, dopo le parole « temperatura controllata (ATP) » sono inserite le seguenti: « e dei relativi rimorchi e semirimorchi »;**

***c-bis)* all'articolo 80 è aggiunto, in fine, il seguente comma:**

« 17-bis. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da emanare entro quarantacinque giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, sono stabilite le modalità di riqualificazione delle bombole approvate in conformità al regolamento n. 110 della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UNECE R 110) e sono individuati i soggetti preposti alla riqualificazione, al fine di semplificare l'esecuzione della riqualificazione stessa »;
***c-ter*) all'articolo 86:**
1) al comma 1, dopo la parola: « autovetture » sono inserite le seguenti: « , motocicli e velocipedi »;
2) la rubrica è sostituita dalla seguente: « Servizio di piazza con autovetture, motocicli e velocipedi con conducente o taxi »;
***c-quater*) all'articolo 100, comma 10, sono aggiunti, in fine, i seguenti periodi: « I motoveicoli impegnati in competizioni motoristiche fuori strada che prevedono trasferimenti su strada possono esporre, limitatamente ai giorni e ai percorsi di gara, in luogo delle targhe di cui ai commi 1 e 2, una targa sostitutiva costituita da un pannello auto-costruito che riproduce i dati di immatricolazione del veicolo. Il pannello deve avere fondo giallo, cifre e lettere nere e caratteristiche dimensionali identiche a quelle della targa che sostituisce ed è collocato in modo da garantire la visibilità e la posizione richieste dal regolamento per le targhe di immatricolazione. Sono autorizzati all'utilizzo della targa sostitutiva i partecipanti concorrenti muniti di regolare licenza sportiva della Federazione motociclistica italiana, esclusivamente per la durata della manifestazione e lungo il percorso indicato nel regolamento della manifestazione stessa »;**
***c-quinquies*) all'articolo 105, comma 1, le parole: « 16,50 m » sono sostituite dalle seguenti: « 18,75 m. I convogli che per specifiche necessità funzionali superano, da soli o compreso il loro carico, il limite di lunghezza di 18,75 m possono essere ammessi alla circolazione come trasporti eccezionali; a tali convogli si applicano le norme previste dall'articolo 104, comma 8 »;**
***c-sexies*) all'articolo 110:**
1) al comma 2 sono aggiunte, in fine, le seguenti

parole: « e commercianti di macchine agricole e, limitatamente alle macchine agricole indicate dall'articolo 57, comma 2, lettera a), numeri 1) e 2), aventi massa massima a pieno carico tecnicamente ammissibile non superiore a 6 t, e ai rimorchi agricoli di cui all'articolo 57, comma 2, lettera b), numero 2), aventi massa complessiva non superiore a 6 t, a nome di colui che si dichiara proprietario »;

2) dopo il comma 2 è inserito il seguente: « 2-bis. Al fine di promuovere lo sviluppo delle reti di imprese di cui all'articolo 3 del decreto-legge 10 febbraio 2009, n. 5, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 aprile 2009, n. 33, e all'articolo 6-bis, comma 2, del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 116, alle reti costituite da imprenditori agricoli, singoli o associati, di cui all'articolo 2135 del codice civile, finalizzate anche all'acquisto di macchine agricole, è consentita l'immatricolazione ai sensi del comma 2 del presente articolo a nome della rete di imprese, identificata dal codice fiscale, richiesto dalle imprese partecipanti, e dal contratto di rete, redatto e iscritto ai sensi del citato articolo 3 del decreto-legge n. 5 del 2009, da cui risultino la sede, la denominazione e il programma della rete, previa individuazione di un'impresa della rete incaricata di svolgere le funzioni amministrative attribuite dalla legge al proprietario del veicolo »;

d) all'articolo 116, comma 9, il secondo periodo è sostituito dai seguenti: « Ai fini del conseguimento del certificato di abilitazione professionale di tipo KA è necessario che il conducente abbia la patente di categoria A1, A2 o A, nonché l'attestazione di avere frequentato con profitto un corso di formazione di primo soccorso. Ai fini del conseguimento del certificato di abilitazione professionale di tipo KB è necessario che il conducente abbia almeno la patente di categoria B1, nonché l'attestazione di avere frequentato con profitto un corso di formazione di primo soccorso. »;

d) all'articolo 116, comma 9, il secondo periodo è sostituito dai seguenti: « Ai fini del conseguimento del certificato di abilitazione professionale di tipo KA è necessario che il conducente abbia la patente di categoria A1, A2 o A, nonché l'attestazione di avere frequentato con profitto un corso di formazione di primo soccorso **anche presso un'autoscuola di cui all'articolo 123.** Ai fini del conseguimento del certificato di abilitazione professionale di tipo KB è necessario che il conducente abbia almeno la patente di categoria B1, nonché l'attestazione di avere frequentato con profitto un corso di formazione di primo soccorso **anche presso un'autoscuola di cui all'articolo 123. Con decreto del Ministro della salute sono stabilite le modalità con cui anche gli istituti dedicati all'educazione stradale possono erogare la formazione sulle nozioni di primo soccorso prevista per i soggetti che intendono conseguire i certificati di abilitazione**

professionale di cui al secondo e al terzo periodo »;
***d-bis*) all'articolo 117, comma 2-*bis*, dopo il terzo periodo è inserito il seguente: « Le limitazioni di cui al presente comma non si applicano, inoltre, se a fianco del conducente si trova, in funzione di istruttore, persona di età non superiore a sessantacinque anni, munita di patente valida per la stessa categoria, conseguita da almeno dieci anni, ovvero valida per la categoria superiore »;**
***d-ter*) all'articolo 121, comma 11, secondo periodo, le parole: « per una volta soltanto » sono sostituite dalle seguenti: « per non più di due volte »;**
***d-quater*) all'articolo 122:**
1) il comma 3 è sostituito dal seguente: « 3. Agli aspiranti autorizzati a esercitarsi per conseguire le patenti di categoria AM, A1, A2 e A, quando utilizzano veicoli nei quali non può prendere posto, a fianco del conducente, altra persona in funzione di istruttore, non si applicano le disposizioni del comma 2 »;
2) il comma 5 è abrogato;
3) al comma 6, le parole: « sei mesi » sono sostituite dalle seguenti: « dodici mesi »;
4) il comma 8 è sostituito dal seguente: « 8. Chiunque, essendo autorizzato per l'esercitazione, guida senza avere a fianco, ove previsto, in funzione di istruttore, persona provvista di patente valida ai sensi del comma 2, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 430 a euro 1.731. Alla violazione consegue la sanzione accessoria del fermo amministrativo del veicolo per tre mesi, secondo le norme del capo I, sezione II, del titolo VI »;
***d-quinquies*) all'articolo 126-*bis*, il comma 3 è sostituito dal seguente: « 3. Ogni variazione di punteggio è comunicata tramite il portale dell'automobilista con le modalità indicate dal Dipartimento per la mobilità sostenibile - Direzione generale per la motorizzazione e per i servizi ai cittadini e alle imprese in materia di trasporti e navigazione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili »;**
***d-sexies*) all'articolo 138, dopo il comma 11 è aggiunto il seguente: « 11-*bis*. I veicoli in dotazione alla Protezione civile nazionale, alla protezione civile della regione Valle d'Aosta e delle province autonome di Trento e di Bolzano, agli enti locali**

e agli enti del Terzo settore, comunque immatricolati, utilizzati per fini istituzionali e servizi di pubblica utilità, possono essere dotati di rimorchio destinato al trasporto di cose, di larghezza massima superiore alla larghezza del veicolo trainante, fermi restando i limiti di cui agli articoli 61 e 62 »;

d-septies) all'articolo 142, comma 12-*quater*, dopo il primo periodo sono inseriti i seguenti: « Ciascun ente locale pubblica la relazione di cui al primo periodo in apposita sezione del proprio sito *internet* istituzionale entro trenta giorni dalla trasmissione al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e al Ministero dell'interno. A decorrere dal 1° luglio 2022, il Ministero dell'interno, entro sessanta giorni dalla ricezione, pubblica in apposita sezione del proprio sito *internet* istituzionale le relazioni pervenute ai sensi del primo periodo » e, al secondo periodo, le parole: « di cui al periodo precedente » sono sostituite dalle seguenti: « di cui al primo periodo »;

d-octies) all'articolo 147:

1) dopo il comma 3 è inserito il seguente: « 3-*bis*. Il mancato rispetto di quanto stabilito dal comma 3 può essere rilevato anche tramite appositi dispositivi per l'accertamento e il rilevamento automatico delle violazioni, conformi alle caratteristiche specificate dall'articolo 192 del regolamento »;

2) dopo il comma 6 è aggiunto il seguente: « 6-*bis*. I dispositivi di cui al comma 3-*bis* possono essere installati anche dal gestore dell'infrastruttura ferroviaria a sue spese »;

e) all'articolo 158:

e) identico:

01) al comma 1, la lettera *h-bis*) è sostituita dalle seguenti: « *h-bis*) negli spazi riservati alla fermata e alla sosta dei veicoli elettrici; *h-ter*) negli spazi riservati alla ricarica dei veicoli elettrici. Tale divieto è previsto anche per i veicoli elettrici che non effettuano l'operazione di ricarica o che permangono nello spazio di ricarica oltre un'ora dopo il completamento della fase di ricarica. Tale limite temporale non trova applicazione dalle ore 23 alle ore 7, a eccezione dei punti di ricarica di potenza elevata di cui all'articolo 2, comma 1, lettera e), del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257 »;

1) al comma 2:

1.1. dopo la lettera d) è inserita la seguente: « d-*bis*) negli spazi riservati allo stazionamento e alla

1) *identico*;

fermata dei veicoli adibiti al trasporto scolastico;

»;

1.2. dopo la lettera g) è inserita la seguente: « g-bis) negli spazi riservati alla sosta dei veicoli a servizio delle donne in stato di gravidanza o di genitori con un bambino di età non superiore a due anni muniti di permesso rosa; »;

2) dopo il comma 4 è inserito il seguente: « 4-bis. 2) *identico*;

Chiunque viola le disposizioni di cui al comma 2, lettera g), è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 80 ad euro 328 per i ciclomotori e i motoveicoli a due ruote e da euro 165 ad euro 660 per i restanti veicoli. »;

3) al comma 5, le parole « lettere d), g) e h) » sono 3) *identico*;
sostituite dalle seguenti: « lettere d), h) e i) »;

***e-bis)* all'articolo 171, comma 2, secondo periodo, la parola: « minore » è soppressa e dopo la parola: « risponde » è inserita la seguente: « anche »;**

***e-ter)* all'articolo 173, comma 2, dopo le parole: « apparecchi radiotelefonici » sono inserite le seguenti: « , *smartphone, computer portatili, notebook, tablet* e dispositivi analoghi che comportino anche solo temporaneamente l'allontanamento delle mani dal volante »;**

***e-quater)* all'articolo 175, comma 2, la lettera a) è sostituita dalla seguente:**

« a) velocipedi, ciclomotori, motocicli di cilindrata inferiore a 150 centimetri cubici se a motore termico, ovvero di potenza inferiore a 11 kW se a motore elettrico, e motocarrozzette di cilindrata inferiore a 250 centimetri cubici se a motore termico »;

***e-quinquies)* all'articolo 177, comma 1, dopo il primo periodo sono inseriti i seguenti: « L'uso dei predetti dispositivi è consentito altresì ai conducenti dei motoveicoli impiegati in interventi di emergenza sanitaria e, comunque, solo per l'espletamento di servizi urgenti di istituto. Entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, sono definite le tipologie di motoveicoli di cui al secondo periodo e le relative caratteristiche tecniche e sono individuati i servizi urgenti di istituto per i quali possono essere impiegati i dispositivi »;**

***e-sexies)* all'articolo 180, comma 8, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « L'invito a presentarsi per esibire i documenti di cui al presente articolo non si applica nel caso in cui l'esistenza e la validità della documentazione richiesta possano essere accertate tramite**

f) all'articolo 188:

1) al comma 4, le parole « una somma da euro 87 a euro 344 » sono sostituite dalle seguenti: « una somma da euro 168 ad euro 672 »;

2) al comma 5, le parole « una somma da euro 42 a euro 173 » sono sostituite dalle seguenti: « una somma da euro 87 ad euro 344 »;

g) dopo l'articolo 188, è inserito il seguente:
« Art. 188-bis (Sosta dei veicoli al servizio delle donne in stato di gravidanza o di genitori con un bambino di età non superiore a due anni). - 1. Per la sosta dei veicoli al servizio delle donne in stato di gravidanza o di genitori con un bambino di età non superiore a due anni gli enti proprietari della strada possono allestire spazi per la sosta, mediante la segnaletica necessaria, per consentire ed agevolare la mobilità di tali soggetti secondo le modalità stabilite nel regolamento.

2. Per usufruire delle strutture di cui al comma 1, le donne in stato di gravidanza o i genitori con un bambino di età non superiore a due anni sono autorizzati dal comune di residenza, nei casi e con le modalità, relativi al rilascio del permesso rosa, stabiliti dal regolamento.

3. Chiunque usufruisce delle strutture di cui al comma 1, senza avere l'autorizzazione prescritta dal comma 2 o ne faccia uso improprio, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 87 a euro 344.

4. Chiunque, pur avendone diritto, usa delle strutture di cui al comma 1 non osservando le condizioni ed i limiti indicati nell'autorizzazione prescritta dal comma 2, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 42 a euro 173. ».

consultazione di banche di dati o archivi pubblici o gestiti da amministrazioni dello Stato accessibili da parte degli organi di polizia stradale, ad eccezione delle ipotesi in cui l'accesso a tali banche di dati o archivi pubblici non sia tecnicamente possibile al momento della contestazione »;

f) *identico*:

**01) dopo il comma 3 è inserito il seguente:
« 3-bis. Ai veicoli al servizio di persone con disabilità, titolari del contrassegno speciale ai sensi dell'articolo 381, comma 2, del regolamento, è consentito sostare gratuitamente nelle aree di sosta o parcheggio a pagamento, qualora risultino già occupati o indisponibili gli stalli a loro riservati »;**

1) *identico*;

2) *identico*;

g) *identico*:

« Art. 188-bis (Sosta dei veicoli al servizio delle donne in stato di gravidanza o di genitori con un bambino di età non superiore a due anni). - 1.

Identico.

2. *Identico.*

3. Chiunque usufruisce delle strutture di cui al comma 1, senza avere l'autorizzazione prescritta dal comma 2, o ne fa uso improprio è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 87 a euro 344.

4. *Identico.* »;

g-bis) all'articolo 191, il comma 1 è sostituito dal seguente:

« 1. Quando il traffico non è regolato da agenti

o da semafori, i conducenti devono dare la precedenza, rallentando gradualmente e fermandosi, ai pedoni che transitano sugli attraversamenti pedonali o si trovano nelle loro immediate prossimità. I conducenti che svoltano per inoltrarsi in un'altra strada al cui ingresso si trova un attraversamento pedonale devono dare la precedenza, rallentando gradualmente e fermandosi, ai pedoni che transitano sull'attraversamento medesimo o si trovano nelle sue immediate prossimità, quando a essi non sia vietato il passaggio. Resta fermo per i pedoni il divieto di cui all'articolo 190, comma 4 »;

***g-ter)* all'articolo 196, comma 1, secondo periodo, le parole: « risponde solidalmente il locatario e » sono sostituite dalle seguenti: « il locatario, in vece del proprietario, risponde solidalmente con l'autore della violazione o, per i ciclomotori, con l'intestatario del contrassegno di identificazione; »;**

***g-quater)* all'articolo 203:**

1) al comma 1, primo periodo, dopo le parole: « con raccomandata con ricevuta di ritorno » sono aggiunte le seguenti: « o per via telematica, a mezzo di posta elettronica certificata o di altro servizio elettronico di recapito certificato qualificato, secondo le modalità previste dall'articolo 65 del codice dell'amministrazione digitale, di cui al decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82 »;

2) al comma 1-bis, primo periodo, dopo le parole: « con raccomandata con avviso di ricevimento » sono aggiunte le seguenti: « o trasmesso per via telematica, a mezzo di posta elettronica certificata o di altro servizio elettronico di recapito certificato qualificato, secondo le modalità previste dall'articolo 65 del codice di cui al decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82 »;

***g-quinquies)* all'articolo 213:**

1) al comma 3, terzo periodo, la parola: « trasmissione » è sostituita dalla seguente: « ricezione » e dopo le parole: « del provvedimento » sono aggiunte le seguenti: « adottato dal prefetto »;

2) al comma 5:

2.1) al sesto periodo sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: « ; la medesima comunicazione reca altresì l'avviso che, se l'avente diritto non assumerà la custodia del veicolo nei successivi cinque giorni, previo pagamento dei relativi oneri di recupero e custodia, il veicolo sarà alienato

anche ai soli fini della sua rottamazione »;

2.2) sono aggiunti, in fine, i seguenti periodi: « Nel caso di veicoli sequestrati in assenza dell'autore della violazione, per i quali non sia stato possibile rintracciare contestualmente il proprietario o altro obbligato in solido, e affidati a uno dei soggetti di cui all'articolo 214-bis, il verbale di contestazione, unitamente a quello di sequestro recante l'avviso ad assumerne la custodia, è notificato senza ritardo dall'organo di polizia che ha eseguito il sequestro. Contestualmente, il medesimo organo di polizia provvede altresì a dare comunicazione del deposito del veicolo presso il soggetto di cui all'articolo 214-bis mediante pubblicazione di apposito avviso nell'albo pretorio del comune ove è avvenuto l'accertamento della violazione. Qualora, per comprovate difficoltà oggettive, non sia stato possibile eseguire la notifica e il veicolo risulti ancora affidato a uno dei soggetti di cui all'articolo 214-bis, la notifica si ha per eseguita nel trentesimo giorno successivo a quello di pubblicazione della comunicazione di deposito del veicolo nell'albo pretorio del comune ove è avvenuto l'accertamento della violazione »;

3) al comma 7, quinto periodo, la parola: « distrutto » è sostituita dalla seguente: « alienato »;

4) dopo il comma 10 è aggiunto il seguente: « 10-bis. Il provvedimento con il quale è disposto il sequestro del veicolo è comunicato dall'organo di polizia procedente ai competenti uffici del Dipartimento per la mobilità sostenibile di cui al comma 10 per l'annotazione al PRA. In caso di dissequestro, il medesimo organo di polizia provvede alla comunicazione per la cancellazione dell'annotazione nell'Archivio nazionale dei veicoli e al PRA »;

***g-sexies*) all'articolo 214, comma 5, secondo periodo, la parola: « sequestro » è sostituita dalle seguenti: « fermo amministrativo »;**

***g-septies*) all'articolo 215-bis:**

1) al comma 1, secondo periodo, le parole: « , in cui, per ciascun veicolo, sono riportati altresì i dati identificativi del proprietario risultanti al pubblico registro automobilistico » sono soppresse;

2) al comma 4, le parole: « comunicazione, tra gli uffici interessati, dei dati necessari all'espletamento delle procedure di cui al » sono sostituite dalle seguenti: « attuazione delle disposizioni del »;

3) alla rubrica, la parola: « rimossi, » è soppresa;

g-octies) alla tabella dei punteggi previsti

all'art. 126-*bis*:

1) al capoverso « Art. 158 », alla voce « Comma 2 », le parole: « lettere *d*), *g*) e *h*) » sono sostituite dalle seguenti: « lettere *d*) e *h*) » ed è aggiunta, in fine, la seguente voce: « Comma 2, lettera *g*) - 4 »;

2) il capoverso « Art. 188 » è sostituito dal seguente: « Art. 188 - Comma 4 - 6 - Comma 5 - 3 ».

1-*bis*. Al fine di ridurre i tempi di sottoscrizione degli atti convenzionali previsti dall'articolo 25, commi 1-*quater* e 1-*quinquies*, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, adottato entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, è approvato, in relazione agli attraversamenti tra le strade di tipo A o di tipo B statali e le strade di classificazione inferiore ai sensi dell'articolo 2 del medesimo codice di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992, l'elenco delle strutture delle opere d'arte dei sottopassi e sovrappassi, comprese le barriere di sicurezza nei sovrappassi, con l'indicazione dei relativi enti titolari, ai sensi e per gli effetti dei commi 1-*bis* e 1-*ter* del medesimo articolo 25.

1-*ter*. Il comma 3-*bis* dell'articolo 188 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, introdotto dal comma 1, lettera *f*), numero 01), del presente articolo, si applica a decorrere dal 1° gennaio 2022.

Nell'eventualità in cui dall'attuazione del comma 1, lettera *f*), derivino minori entrate per il bilancio degli enti locali, attestate dall'organo competente, gli enti stessi provvedono a rivedere le tariffe per la sosta o il parcheggio nelle aree a pagamento, al solo ed esclusivo fine di compensare le predette minori entrate.

2. *Identico*:

a) *identica*;

2. All'articolo 1 della legge 30 dicembre 2020, n. 178, sono apportate le seguenti modificazioni:
a) al comma 819, le parole « 30 giugno 2021 » sono sostituite dalle seguenti: « 15 ottobre 2021 » e le parole « di persone con limitata o impedita capacità motoria muniti di contrassegno speciale ovvero delle donne in stato di gravidanza » sono sostituite dalle seguenti: « delle donne in stato di gravidanza o di genitori con un bambino di età non superiore a due anni ovvero a prevedere la gratuità della sosta dei veicoli adibiti al servizio di persone con limitata o impedita capacità motoria

muniti di contrassegno speciale, nelle aree di sosta o di parcheggio a pagamento, qualora risultino già occupati o indisponibili gli stalli a loro riservati »;
b) al comma 820, le parole « Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze » sono sostituite dalle seguenti: « Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con i Ministri dell'economia e delle finanze e per le disabilità ».

b) al comma 820, le parole « Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze » sono sostituite dalle seguenti: « Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con i Ministri dell'economia e delle finanze e per le disabilità ».
2-bis. Sono classificate d'interesse storico o collezionistico ai sensi dell'articolo 215 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, le macchine agricole la cui data di costruzione è precedente di almeno quaranta anni a quella della richiesta di riconoscimento nella categoria in questione. Le caratteristiche tecniche devono comprendere almeno tutte quelle necessarie per la verifica di idoneità alla circolazione del motoveicolo o dell'autoveicolo ai sensi dei commi 5 e 6 del citato articolo 215 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 495 del 1992. Entro un mese dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, il Governo provvede ad apportare al citato articolo 215 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 495 del 1992 le modifiche necessarie al fine di adeguarlo a quanto disposto dal presente comma.

3. L'autorizzazione alla circolazione di prova di cui all'articolo 1 del decreto del Presidente della Repubblica 24 novembre 2001, n. 474, può essere utilizzata per la circolazione su strada dei veicoli non immatricolati e di quelli già muniti della carta di circolazione di cui agli articoli 93, 110 e 114 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 o del certificato di circolazione di cui all'articolo 97 del predetto decreto legislativo, anche in deroga agli obblighi previsti dall'articolo 80 del decreto legislativo n. 285 del 1992, qualora detti veicoli circolino su strada per esigenze connesse a prove tecniche, sperimentali o costruttive, dimostrazioni o trasferimenti, anche per ragioni di vendita o di allestimento. Ai fini della circolazione di cui al primo periodo, resta comunque fermo l'obbligo di copertura assicurativa da parte del titolare dell'autorizzazione alla circolazione di prova, ai sensi delle vigenti disposizioni in materia di responsabilità civile verso terzi. Dei danni cagionati dal veicolo in circolazione di prova,

3. L'autorizzazione alla circolazione di prova di cui all'articolo 1 del decreto del Presidente della Repubblica 24 novembre 2001, n. 474, può essere utilizzata per la circolazione su strada dei veicoli non immatricolati e di quelli già muniti della carta di circolazione di cui agli articoli 93, 110 e 114 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 o del certificato di circolazione di cui all'articolo 97 del predetto decreto legislativo, anche in deroga agli obblighi previsti dall'articolo 80 del decreto legislativo n. 285 del 1992, qualora detti veicoli circolino su strada per esigenze connesse a prove tecniche, sperimentali o costruttive, dimostrazioni o trasferimenti, anche per ragioni di vendita o di allestimento. Ai fini della circolazione di cui al primo periodo, resta comunque fermo l'obbligo di copertura assicurativa da parte del titolare dell'autorizzazione alla circolazione di prova, ai sensi delle vigenti disposizioni in materia di responsabilità civile verso terzi. Dei danni cagionati dal veicolo in circolazione di prova,

anche se munito della carta o del certificato di circolazione, risponde, ove ne ricorrono i presupposti, l'assicuratore dell'autorizzazione alla circolazione di prova.

4. Entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, si provvede all'aggiornamento del decreto del Presidente della Repubblica 24 novembre 2001, n. 474, anche al fine di stabilire le condizioni e il numero massimo di autorizzazioni alla circolazione di prova rilasciabili ad ogni titolare in ragione del tipo di attività esercitata e del numero di addetti.

anche se munito della carta o del certificato di circolazione, risponde, ove ne **ricorrono** i presupposti, l'assicuratore dell'autorizzazione alla circolazione di prova.

4. *Identico.*

4-bis. Al fine di semplificare le attività degli uffici della motorizzazione civile, il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, con proprio decreto da adottare entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, è autorizzato a modificare l'allegato A al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 8 gennaio 2021, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 37 del 13 febbraio 2021, inserendo tra le modifiche ai veicoli per le quali l'aggiornamento della carta di circolazione non è subordinato a visita e prova ai sensi dell'articolo 78, comma 1, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, anche quelle riguardanti i sistemi ruota previsti dal regolamento di cui al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 10 gennaio 2013, n. 20.

5. *Identico.*

5. Al decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 14, comma 1, dopo le parole « per mezzo dei veicoli » sono inserite le seguenti: « adibiti al trasporto di cose e di passeggeri »;

b) all'articolo 22:

1) il comma 1 è sostituito dal seguente: « 1. Ai fini del possesso della carta di qualificazione del conducente da parte di titolare di patente di guida rilasciata in Italia, la qualificazione iniziale e la formazione periodica sono comprovate mediante l'apposizione sulla medesima patente del codice unionale armonizzato "95", secondo le modalità di cui ai commi 2 e 3. »;

2) al comma 3-*bis*, le parole « formazione periodica di » sono sostituite dalle seguenti: « formazione periodica conseguite in Italia ai sensi dell'articolo 21 da » e le parole « dei trasporti, Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici » sono sostituite

dalle seguenti: « della mobilità sostenibili, Dipartimento per i trasporti e la navigazione »;
3) al comma 6:
3.1. all'alinea, le parole « diverso dall'Italia » sono soppresse;
3.2. alla lettera b), le parole « Con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti » sono sostituite dalle seguenti: « Nel caso in cui l'impresa sia stabilita in Italia, con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili »;
4) al comma 7, alinea, le parole « diverso dall'Italia » sono soppresse.

5-bis. Dal 1° gennaio al 30 giugno 2022, ai giovani fino al trentacinquesimo anno d'età e ai soggetti che percepiscono il reddito di cittadinanza ovvero ammortizzatori sociali, a qualsiasi titolo e comunque denominati, è concesso, nei limiti delle risorse di cui al presente comma, un contributo, a titolo di rimborso delle spese sostenute e documentate per il conseguimento della patente e delle abilitazioni professionali per la guida di veicoli destinati all'attività di autotrasporto di merci per conto di terzi di cui al decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286, di importo pari a 1.000 euro e comunque non superiore al 50 per cento dell'importo di tali spese. Ai fini della concessione del contributo di cui al primo periodo, i richiedenti devono dimostrare di avere stipulato, entro tre mesi dal conseguimento della patente o dell'abilitazione professionale, un contratto di lavoro in qualità di conducente con un operatore economico del settore dell'autotrasporto di merci per conto di terzi, per un periodo di almeno sei mesi. Per le finalità di cui al presente comma è autorizzata la spesa di 1 milione di euro per l'anno 2022.

5-ter. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, adottato entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono indicati i termini e le modalità di presentazione delle domande per la concessione del contributo di cui al comma 5-bis, nonché le modalità di erogazione dello stesso.

5-quater. Agli oneri derivanti dall'attuazione del comma 5-bis, pari a 1 milione di euro per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di parte corrente di cui all'articolo 34-ter, comma 5, della legge 31

dicembre 2009, n. 196, iscritto nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

5-quinquies. In deroga a quanto disposto dall'articolo 54, comma 1, lettera *d*), del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sugli autocarri è possibile la presenza a bordo, oltre che delle persone addette all'uso o al trasporto delle cose trasportate, anche di un soggetto neo-assunto, in possesso dei titoli professionali previsti per l'esercizio della professione, per un periodo di addestramento di durata massima di tre mesi.

5-sexies. Al decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 285, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 2, comma 1, la lettera *a*) è sostituita dalla seguente:

« *a*) servizi automobilistici interregionali di competenza statale, di seguito denominati "servizi di linea": i servizi di trasporto di persone effettuati su strada mediante autobus, ad offerta indifferenziata, e aventi itinerari, orari e frequenze prestabiliti che si svolgono in modo continuativo o periodico su un percorso la cui lunghezza sia pari o superiore a 250 km e che collegano almeno due regioni, restando ferma, per tali servizi di linea, la possibilità per i passeggeri di concludere il viaggio all'interno della stessa regione nella quale detto itinerario di viaggio è iniziato e, per le tratte all'interno della medesima regione e oggetto di contratto di servizio, la possibilità di servire relazioni di traffico limitate ai capoluoghi di provincia, nonché i servizi integrativi di cui al regio decreto-legge 21 dicembre 1931, n. 1575, convertito dalla legge 24 marzo 1932, n. 386, aventi le predette caratteristiche »;

b) all'articolo 3:

1) al comma 1, le parole: « rilasciata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, » sono sostituite dalle seguenti: « rilasciata dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, nel rispetto della vigente normativa in materia di sicurezza, relativamente al percorso e alle aree di fermata del servizio di linea proposto e »;

2) al comma 2:

2.1) la lettera *g*) è sostituita dalla seguente:

« *g*) proporre un servizio di linea nel rispetto della vigente normativa in materia di sicurezza, sul percorso e sulle aree di fermata del servizio di linea proposto »;

2.2) la lettera m) è abrogata;
3) al comma 3, le parole: « , g) e m) » sono sostituite dalle seguenti: « e g) »;
c) all'articolo 5, comma 2, la lettera c) è sostituita dalla seguente:
« c) tenere a bordo dell'autobus adibito al servizio la copia dell'autorizzazione rilasciata dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, certificata conforme da quest'ultimo oppure in formato digitale originato dall'applicazione informatica gestita dal medesimo Ministero, come disciplinato dal decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili adottato in attuazione dell'articolo 4, comma 1. La documentazione, redatta nella forma specificata nel citato decreto ministeriale, dalla quale risulti che il conducente abbia un regolare rapporto di lavoro secondo la normativa vigente, deve essere tenuta a bordo del veicolo ».

5-septies. Le disposizioni di cui al comma 5-sexies, lettera a), si applicano a partire dal 31 marzo 2022.

5-octies. Il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, provvede a modificare il regolamento di cui al decreto del Ministro dei trasporti 1° dicembre 2006, n. 316, anche al fine di semplificare il procedimento autorizzatorio, con particolare riferimento alla riduzione dei termini del medesimo procedimento e alla sua conclusione anche secondo le modalità di cui all'articolo 20 della legge 7 agosto 1990, n. 241.

6. *Identico*:

6. All'articolo 92 del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 aprile 2020, n. 27, dopo il comma 4-septies, sono aggiunti i seguenti:
« 4-octies. Il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, con decreto da adottarsi entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, individua il numero e la composizione delle commissioni di esame, nonché i requisiti e le modalità di nomina dei relativi componenti ai fini degli esami di abilitazione degli ispettori che svolgono gli accertamenti periodici dei veicoli a motore e dei loro rimorchi di cui al comma 4-septies. Per la determinazione della misura dei compensi a favore dei componenti delle commissioni si applica la disciplina prevista dal decreto di cui all'articolo 3, comma 13, della

« 4-octies. *Identico*.

legge 19 giugno 2019, n. 56.

4-nonies. Le spese per la partecipazione agli esami di cui al comma *4-octies*, per la prima iscrizione e per l'aggiornamento dell'iscrizione nel registro degli ispettori di cui al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 11 dicembre 2019, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana n. 22 del 28 gennaio 2020, nonché quelle per il funzionamento delle commissioni esaminatrici e le indennità da corrispondere ai componenti delle commissioni medesime sono a carico dei richiedenti.

4-decies. Gli importi e le modalità di versamento dei diritti di cui al comma *4-nonies* sono determinati secondo le modalità previste dai provvedimenti adottati in attuazione dell'articolo 11, commi 12 e 13, del decreto legislativo 27 gennaio 2010, n. 35. Le relative somme sono versate all'entrata del bilancio dello Stato per essere riassegnate, con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, ad apposito capitolo istituito nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e destinate al finanziamento delle spese di funzionamento delle commissioni esaminatrici di cui al comma *4-nonies* e delle indennità da corrispondere ai componenti delle medesime commissioni.

4-undecies. In relazione all'anno 2021, al fine di consentire l'avvio delle attività delle commissioni esaminatrici di cui al comma *4-octies* è autorizzata la spesa di euro 200.000, cui si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2021-2023, nell'ambito del programma "Fondi di riserva e speciali" della missione "Fondi da ripartire" dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2021, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio. ».

4-novies. Le spese per la partecipazione agli esami di cui al comma *4-octies*, per la prima iscrizione e per l'aggiornamento dell'iscrizione nel registro degli ispettori di cui al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 11 dicembre 2019, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana n. 22 del 28 gennaio 2020, nonché quelle per il funzionamento delle commissioni esaminatrici e le indennità da corrispondere ai componenti delle commissioni medesime sono a carico dei richiedenti.

4-decies. Gli importi e le modalità di versamento dei diritti di cui al comma *4-novies* sono determinati secondo le modalità previste dai provvedimenti adottati in attuazione dell'articolo 11, commi 12 e 13, del decreto legislativo 27 gennaio 2010, n. 35. Le relative somme sono versate all'entrata del bilancio dello Stato per essere riassegnate, con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, ad apposito capitolo istituito nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e destinate al finanziamento delle spese di funzionamento delle commissioni esaminatrici di cui al comma *4-novies* e delle indennità da corrispondere ai componenti delle medesime commissioni.

4-undecies. **Per** l'anno 2021, al fine di consentire l'avvio delle attività delle commissioni esaminatrici di cui al comma *4-octies* è autorizzata la spesa di euro 200.000, cui si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2021-2023, nell'ambito del programma "Fondi di riserva e speciali" della missione "Fondi da ripartire" dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2021, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio. ».

6-bis. All'articolo 1, comma 48, della legge 27 dicembre 2019, n. 160, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « Il Fondo finanzia altresì il 50 per cento del costo complessivo degli interventi posti in essere da comuni e unioni di comuni relativi a:
a) messa in sicurezza della mobilità ciclistica urbana, comprese l'istituzione di zone a velocità

limitata, inferiore o uguale a 30 km/h, e l'installazione della relativa segnaletica;
b) realizzazione di stalli o aree di sosta per i velocipedi;
c) realizzazione della casa avanzata e delle corsie ciclabili di cui all'articolo 3, comma 1, numeri 7-*bis*), 12-*bis*) e 12-*ter*), del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 ».

6-ter. All'articolo 200-*bis* del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, sono apportate le seguenti modificazioni:
a) al comma 1, le parole: « in favore delle persone fisicamente impedite o comunque a mobilità ridotta, con patologie accertate, anche se accompagnate, ovvero appartenenti a nuclei familiari più esposti agli effetti economici derivanti dall'emergenza epidemiologica da virus COVID-19 o in stato di bisogno » sono sostituite dalle seguenti: « in favore delle persone fisicamente impedite, a mobilità ridotta anche se accompagnate, ovvero persone con invalidità o affette da malattie che necessitano di cure continuative, ovvero appartenenti a nuclei familiari più esposti agli effetti economici derivanti dall'emergenza epidemiologica da COVID-19 o in stato di bisogno, ovvero di donne in gravidanza, ovvero di persone di età pari o superiore a sessantacinque anni »;
b) dopo il comma 4 sono inseriti i seguenti:
« *4-bis.* Nei limiti delle risorse ad essi assegnate, i comuni possono prevedere il superamento del limite del 50 per cento della spesa sostenuta per persone in condizioni di particolare fragilità, anche economica, appartenenti alle categorie di cui al comma 1.

4-ter. Nell'ambito e nei limiti delle risorse loro assegnate, i comuni possono utilizzare una quota pari al 5 per cento delle medesime risorse anche per finanziare le spese necessarie per promuovere ed attivare la misura di cui al presente articolo ».

6-quater. Al fine di sostenere le attività di trasformazione digitale dei servizi di motorizzazione resi a cittadini e imprese dagli uffici del Dipartimento per la mobilità sostenibile del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, nonché di garantire elevati livelli di sicurezza cibernetica in relazione al trattamento dei dati, è istituito, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, un

apposito fondo con una dotazione pari a 25 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022, 2023 e 2024. Ai relativi oneri si provvede mediante corrispondente riduzione delle proiezioni dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2021-2023, nell'ambito del programma « Fondi di riserva e speciali » della missione « Fondi da ripartire » dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2021, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

6-quinquies. All'articolo 22, comma 6, lettera b), del decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286, il secondo periodo è soppresso.

6-sexies. In fase di progettazione ed esecuzione di infrastrutture di tipo stradale, autostradale e ferroviario devono essere previste infrastrutture complementari atte a consentire il passaggio in sicurezza di fauna selvatica nelle aree in cui è maggiore la loro presenza nel territorio.

6-septies. Le disposizioni del comma 6-sexies si applicano alle infrastrutture di tipo stradale, autostradale e ferroviario la cui attività di progettazione è avviata successivamente alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto.

6-octies. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro della transizione ecologica, sono definite le specifiche tecniche destinate ai gestori e finalizzate ad assicurare modalità standardizzate ai fini della progettazione di cui al comma 6-sexies.

6-novies. Dall'attuazione delle disposizioni dei commi 6-sexies, 6-septies e 6-octies non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

6-decies. All'articolo 18 del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, il comma 3-bis è abrogato.

Articolo 1-bis.
(Semplificazioni nelle agevolazioni sui veicoli per le persone con disabilità)

1. Per il riconoscimento delle agevolazioni previste dall'articolo 8 della legge 27 dicembre 1997, n. 449, con riferimento all'acquisto di

veicoli, i soggetti con ridotte o impedito capacità motorie permanenti, abilitati alla guida presentano una copia semplice della patente posseduta, ove essa contenga l'indicazione di adattamenti, anche di serie, per il veicolo agevolabile da condurre, prescritti dalle commissioni mediche locali di cui all'articolo 119, comma 4, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

2. Con decreto di natura non regolamentare, il Ministro dell'economia e delle finanze, entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, provvede a modificare il decreto del Ministro delle finanze 16 maggio 1986, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 113 del 17 maggio 1986, per adeguarlo a quanto disposto dal comma 1.

Articolo 1-ter.

(Disposizioni per garantire la sicurezza della circolazione dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica)

1. All'articolo 1 della legge 27 dicembre 2019, n. 160, i commi da 75 a 75-septies sono sostituiti dai seguenti:

« 75. I monopattini a propulsione prevalentemente elettrica possiedono i seguenti requisiti:

a) le caratteristiche costruttive di cui all'allegato 1 annesso al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 4 giugno 2019, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 162 del 12 luglio 2019;

b) assenza di posti a sedere;

c) motore elettrico di potenza nominale continua non superiore a 0,50 kW;

d) segnalatore acustico;

e) regolatore di velocità configurabile in funzione dei limiti di cui al comma 75-*quaterdecies*;

f) la marcatura "CE" prevista dalla direttiva 2006/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 maggio 2006.

75-bis. A decorrere dal 1° luglio 2022, i monopattini a propulsione prevalentemente elettrica commercializzati in Italia devono essere dotati di indicatori luminosi di svolta e di freno su entrambe le ruote. Per i monopattini a propulsione prevalentemente elettrica già in circolazione prima di tale data, è fatto obbligo di adeguarsi entro il 1° gennaio 2024.

75-ter. Fermo restando quanto previsto dai commi da 75 a 75-*vicies bis*, i servizi di noleggio dei monopattini a propulsione prevalentemente

elettrica, anche in modalità *free-floating*, possono essere attivati esclusivamente con apposita deliberazione della Giunta comunale, nella quale devono essere previsti, oltre al numero delle licenze attivabili e al numero massimo dei dispositivi in circolazione:

a) l'obbligo di copertura assicurativa per lo svolgimento del servizio stesso;

b) le modalità di sosta consentite per i dispositivi interessati;

c) le eventuali limitazioni alla circolazione in determinate aree della città.

75-quater. È vietata la circolazione ai monopattini a motore con requisiti diversi da quelli di cui al comma 75.

75-quinquies. I monopattini a propulsione prevalentemente elettrica, per quanto non previsto dai commi da 75 a *75-vicies ter*, sono equiparati ai velocipedi.

75-sexies. Da mezz'ora dopo il tramonto, durante tutto il periodo dell'oscurità, e di giorno, qualora le condizioni di visibilità lo richiedano, i monopattini a propulsione prevalentemente elettrica possono circolare su strada pubblica solo se provvisti anteriormente di luce bianca o gialla fissa e posteriormente di luce rossa fissa, entrambe accese e ben funzionanti. I monopattini elettrici sono altresì dotati posteriormente di catadiottri rossi.

75-septies. Da mezz'ora dopo il tramonto, durante tutto il periodo dell'oscurità, il conducente del monopattino a propulsione prevalentemente elettrica deve circolare indossando il giubbotto o le bretelle retroriflettenti ad alta visibilità, di cui al comma 4-*ter* dell'articolo 162 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

75-octies. I monopattini a propulsione prevalentemente elettrica possono essere condotti solo da utilizzatori che abbiano compiuto il quattordicesimo anno di età.

75-novies. I conducenti di età inferiore a diciotto anni hanno l'obbligo di indossare un idoneo casco protettivo conforme alle norme tecniche armonizzate UNI EN 1078 o UNI EN 1080.

75-decies. È vietato trasportare altre persone, oggetti o animali, di trainare veicoli, di condurre animali e di farsi trainare da un altro veicolo.

75-undecies. È vietata la circolazione dei monopattini a propulsione prevalentemente

elettrica sui marciapiedi. Sui marciapiedi è consentita esclusivamente la conduzione a mano dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica. È altresì vietato circolare contromano, salvo che nelle strade con doppio senso ciclabile.
75-duodecies. I conducenti dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica devono avere libero l'uso delle braccia e delle mani e reggere il manubrio sempre con entrambe le mani, salvo che sia necessario segnalare la manovra di svolta sui mezzi privi indicatori di direzione.

75-terdecies. I monopattini a propulsione prevalentemente elettrica possono circolare esclusivamente su strade urbane con limite di velocità di 50 km/h, nelle aree pedonali, su percorsi pedonali e ciclabili, su corsie ciclabili, su strade a priorità ciclabile, su piste ciclabili in sede propria e su corsia riservata ovvero dovunque sia consentita la circolazione dei velocipedi.

75-quaterdecies. I monopattini a propulsione prevalentemente elettrica non possono superare il limite di velocità di 6 km/h quando circolano nelle aree pedonali. Non possono superare il limite di 20 km/h in tutti gli altri casi di circolazione di cui al comma 75-terdecies .

75-quinquiesdecies. È vietato sostare sul marciapiede, salvo che nelle aree individuate dai comuni. I comuni possono individuare tali aree, garantendo adeguata capillarità, privilegiando la scelta di localizzazioni alternative ai marciapiedi. Tali aree possono essere prive di segnaletica orizzontale e verticale, purché le coordinate GPS della loro localizzazione siano consultabili pubblicamente nel sito *internet* istituzionale del comune. Ai monopattini a propulsione prevalentemente elettrica è comunque consentita la sosta negli stalli riservati a velocipedi, ciclomotori e motoveicoli.

75-sexiesdecies. Gli operatori di noleggio di monopattini elettrici, al fine di prevenire la pratica diffusa del parcheggio irregolare dei loro mezzi, devono altresì prevedere l'obbligo di acquisizione della fotografia al termine di ogni noleggio, dalla quale si desuma chiaramente la posizione dello stesso nella pubblica via.

75-septiesdecies. Gli operatori di noleggio di monopattini elettrici sono tenuti ad organizzare, in accordo con i comuni nei quali operano, adeguate campagne informative

sull'uso corretto del monopattino elettrico e ad inserire nelle applicazioni digitali per il noleggio le regole fondamentali, impiegando tutti gli strumenti tecnologici utili a favorire il rispetto delle regole.

75-duodevicies. Chiunque viola le disposizioni di cui ai commi da 75-sexies a 75-quaterdecies è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 50 a euro 250.

75-undevicies. Chiunque circola con un monopattino a motore avente requisiti diversi da quelli di cui al comma 75 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 100 a euro 400.

75-vicies. Alla violazione delle disposizioni di cui al comma 75-quater consegue la sanzione amministrativa accessoria della confisca del monopattino, ai sensi delle disposizioni del titolo VI, capo I, sezione II, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, quando il monopattino ha un motore termico o un motore elettrico avente potenza nominale continua superiore a 1 kW.

75-vicies semel. Nei casi di violazione della disposizione di cui al comma 75-quinquiesdecies si applica la sanzione di cui all'articolo 158, comma 5, del codice di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, prevista per i ciclomotori e i motoveicoli.

75-vicies bis. Ai fini delle sanzioni di cui alle disposizioni dei commi da 75 a 75-vicies semel si applicano le disposizioni del titolo VI del codice di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. Si considerano in circolazione i veicoli o i dispositivi di mobilità personale che sono condotti nelle aree e negli spazi individuati dal medesimo codice di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992.

75-vicies ter. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, in collaborazione con il Ministero dell'interno e con il Ministero dello sviluppo economico, avvia apposita istruttoria finalizzata alla verifica della necessità dell'introduzione dell'obbligo di assicurazione sulla responsabilità civile per i danni a terzi derivanti dalla circolazione dei monopattini elettrici. Il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili trasmette alle competenti Commissioni parlamentari una relazione sugli esiti dell'attività istruttoria di cui al primo periodo entro centottanta giorni dalla data di

Articolo 2.

(Disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza nel settore delle infrastrutture autostradali e idriche)

1. In considerazione dei provvedimenti di regolazione e limitazione della circolazione stradale adottati nel periodo emergenziale da COVID-19 e della conseguente incidenza di detti provvedimenti sulla dinamica dei transiti sulla rete autostradale all'articolo 13, comma 3, del decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8, le parole « non oltre il 31 luglio 2021 » sono sostituite dalle seguenti: « non oltre il 31 dicembre 2021 ».

entrata in vigore della presente disposizione ».

Articolo 2.

(Disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza nel settore delle infrastrutture autostradali e idriche)

1. In considerazione dei provvedimenti di regolazione e limitazione della circolazione stradale adottati nel periodo emergenziale da COVID-19 e della conseguente incidenza di detti provvedimenti sulla dinamica dei transiti sulla rete autostradale all'articolo 13, comma 3, del decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8, le parole: « **relative all'anno 2020 e all'anno 2021** » sono sostituite dalle seguenti: « **relative agli anni 2020 e 2021 e di quelle relative a tutte le annualità comprese nel nuovo periodo regolatorio** » e le parole: « non oltre il 31 luglio 2021 » sono sostituite dalle seguenti: « non oltre il 31 dicembre 2021 ».

1-bis. Al fine di accelerare la realizzazione delle infrastrutture autostradali e l'effettuazione degli interventi di manutenzione straordinaria, nonché di promuovere l'innovazione tecnologica e la sostenibilità delle medesime infrastrutture, l'affidamento delle concessioni relative alla tratta autostradale di cui all'articolo 13-bis, comma 2, del decreto-legge 16 ottobre 2017, n. 148, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 dicembre 2017, n. 172, può avvenire, in deroga alle disposizioni del comma 1 del medesimo articolo 13-bis, anche facendo ricorso alle procedure previste dall'articolo 183 del codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, da concludere entro il 31 dicembre 2022. In caso di avvio della procedura di affidamento della concessione secondo le modalità di cui al primo periodo e nelle more del suo svolgimento, la società Autobrennero Spa, fermo restando quanto previsto dal citato articolo 13-bis, comma 2, del decreto-legge n. 148 del 2017, provvede, altresì, al versamento all'entrata del bilancio dello Stato, entro i termini di cui ai commi 3 e 4 del medesimo articolo 13-bis, di una somma corrispondente agli importi previsti dallo stesso comma 3 in relazione agli anni 2018, 2019, 2020 e 2021, a titolo di acconto delle somme dovute dalla medesima società in forza della delibera del Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE) 1° agosto

2019, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 255 del 30 ottobre 2019. In caso di affidamento della concessione a un operatore economico diverso dalla società Autobrennero Spa e qualora le somme effettivamente dovute da tale società in forza della citata delibera del CIPE 1° agosto 2019 risultino inferiori a quelle corrisposte ai sensi del secondo periodo del presente comma, il concessionario subentrante provvede a versare l'importo differenziale direttamente alla società Autobrennero Spa mediante riduzione delle somme dovute al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, in qualità di concedente, a titolo di prezzo della concessione.

1-ter. Per le medesime finalità di cui al comma 1-bis del presente articolo, all'articolo 13-bis del decreto-legge 16 ottobre 2017, n. 148, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 dicembre 2017, n. 172, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 2, il primo e il secondo periodo sono sostituiti dai seguenti: « La società Autobrennero Spa provvede al trasferimento all'entrata del bilancio dello Stato delle risorse accantonate in regime di esenzione fiscale fino alla data di entrata in vigore della presente disposizione nel fondo di cui all'articolo 55, comma 13, della legge 27 dicembre 1997, n. 449, mediante versamenti rateizzati di pari importo, da effettuare entro l'anno 2028. La società Autobrennero Spa provvede al versamento della prima rata entro il 15 dicembre 2021 e delle successive rate entro il 15 dicembre di ciascuno degli anni successivi »;

b) al comma 4, le parole: « entro il 31 luglio 2021 » sono sostituite dalle seguenti: « entro il 15 dicembre 2021 » e le parole: « entro il 30 giugno 2021 » sono sostituite dalle seguenti: « entro il 21 dicembre 2021 ».

2. Identico.

2. In considerazione del calo di traffico registrato sulle autostrade italiane derivante dall'emergenza epidemiologica da COVID-19 e dalle relative misure di limitazione del contagio adottate dallo Stato e dalle regioni, al fine di contenere i conseguenti effetti economici e di salvaguardare i livelli occupazionali, è prorogata di due anni la durata delle concessioni in corso alla data di entrata in vigore del presente decreto, relative ai servizi di distribuzione di carbolubrificanti e ai servizi di ristoro sulla rete autostradale. La proroga non si applica in presenza di procedure di

evidenza pubblica finalizzate al nuovo affidamento delle concessioni di cui al primo periodo e già definite con l'aggiudicazione alla data di entrata in vigore del presente decreto.

2-bis. All'articolo 9-*tricies semel*, comma 1, del decreto-legge 24 ottobre 2019, n. 123, convertito, con modificazioni, dalla legge 12 dicembre 2019, n. 156, le parole: « 31 ottobre 2021 », ovunque ricorrono, sono sostituite dalle seguenti: « 31 dicembre 2021 ».

2-ter. Al fine di ridurre i tempi di realizzazione dell'intervento viario Tarquinia-San Pietro in Palazzi, di cui all'articolo 35, comma 1-*ter*, quarto periodo, del decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8, nelle more della definizione del procedimento di revisione della concessione di cui al terzo periodo del medesimo articolo 35, comma 1-*ter*, è autorizzato l'acquisto da parte della società ANAS Spa dei progetti elaborati dalla società Autostrada tirrenica Spa relativi al predetto intervento viario, previo pagamento di un corrispettivo determinato avendo riguardo ai soli costi di progettazione e ai diritti sulle opere dell'ingegno di cui all'articolo 2578 del codice civile. Per le finalità di cui al primo periodo, la società ANAS Spa provvede ad acquisire preventivamente il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, che si pronuncia entro trenta giorni dalla data di ricezione della richiesta, in relazione alle eventuali integrazioni o modifiche da apportare ai predetti progetti, nonché all'entità del corrispettivo da riconoscere secondo i criteri di cui al primo periodo.

2-quater. Agli oneri derivanti dall'attuazione del comma 2-*ter*, pari a 36,5 milioni di euro per l'anno 2021, si provvede, quanto a 35,8 milioni di euro per l'anno 2021, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2021-2023, nell'ambito del programma « Fondi di riserva e speciali » della missione « Fondi da ripartire » dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2021, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, e, quanto a 700.000 euro per l'anno 2021, mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1,

comma 1016, della legge 27 dicembre 2006, n. 296. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

2-quinquies. Al fine di favorire il superamento della grave crisi derivante dalle complesse problematiche del traffico e della mobilità lungo la rete stradale e autostradale della regione Liguria, nelle more della definizione del contratto di programma tra il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e la società ANAS Spa relativo al periodo 2021-2025, è assegnato alla società ANAS Spa un contributo di 3 milioni di euro per l'anno 2022 e di 5 milioni di euro per l'anno 2023 da destinare alla redazione della progettazione di fattibilità tecnico-economica relativa all'adeguamento e alla messa in sicurezza della strada statale 1 via Aurelia nel tratto compreso tra il comune di Sanremo e il comune di Ventimiglia. Ai relativi oneri si provvede mediante corrispondente riduzione delle proiezioni per i medesimi anni dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2021-2023, nell'ambito del programma « Fondi di riserva e speciali » della missione « Fondi da ripartire » dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2021, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

2-sexies. Per l'esercizio dell'attività di gestione delle autostrade statali in regime di concessione mediante affidamenti *in house* ai sensi dell'articolo 5 del codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 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.

2-septies. Con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro dell'economia e delle finanze e del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, con riferimento alla società di cui al comma 2-sexies, sono definiti l'atto costitutivo e lo statuto sociale, sono nominati gli organi sociali per il primo periodo di durata in carica, anche in

deroga alle disposizioni del testo unico in materia di società a partecipazione pubblica, di cui al decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175, sono stabilite le remunerazioni degli stessi organi ai sensi dell'articolo 2389, primo comma, del codice civile e sono definiti i criteri, in riferimento al mercato, per la remunerazione degli amministratori investiti di particolari cariche da parte del consiglio di amministrazione ai sensi dell'articolo 2389, terzo comma, del codice civile, in deroga all'articolo 23-bis del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214. Le successive modifiche allo statuto e le successive nomine dei componenti degli organi sociali sono deliberate a norma del codice civile.

2-octies. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sono definiti i contenuti e le modalità di esercizio del controllo analogo del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili sulla società di cui al comma 2-sexies.

2-novies. La società di cui al comma 2-sexies può, nei limiti delle risorse disponibili, stipulare, anche in deroga alla disciplina del codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, a eccezione delle norme che costituiscono attuazione delle disposizioni delle direttive 2014/24/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2014, e 2014/25/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2014, apposite convenzioni, anche a titolo oneroso, con società direttamente o indirettamente controllate dallo Stato ai fini dell'assistenza tecnica, operativa e gestionale nonché costituire società di gestione di autostrade statali ovvero acquisire partecipazioni nelle medesime società, secondo le modalità e le procedure definite dallo statuto di cui al comma 2-septies e dal decreto di cui al comma 2-octies.

2-decies. A decorrere dalla data di acquisto dell'efficacia del decreto di cui al comma 2-septies, con esclusivo riguardo alle autostrade statali a pedaggio, le funzioni e le attività attribuite dalle vigenti disposizioni alla società ANAS Spa sono trasferite alla società di cui al comma 2-sexies.

2-undecies. Dopo il comma 6 dell'articolo 49 del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito,

con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, è inserito il seguente:

« 6-bis. La società ANAS S.p.A. adotta sistemi di contabilità separata per le attività oggetto di diritti speciali o esclusivi, compresi le concessioni, le autorizzazioni, le licenze, i nulla osta e tutti gli altri provvedimenti amministrativi comunque denominati previsti dal comma 4, e per ciascuna attività. Le attività di cui al periodo precedente sono svolte sulla base del contratto di programma sottoscritto tra la società ANAS S.p.A. e il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili ».

2-duodecies. All'articolo 1, comma 870, secondo periodo, della legge 28 dicembre 2015, n. 208, le parole: « definisce il corrispettivo annuale a fronte delle opere da realizzare e dei servizi da rendere » sono sostituite dalle seguenti: « individua le opere da realizzare e i servizi da rendere ». Il comma 5 dell'articolo 13 del decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8, è abrogato.

2-terdecies. Le società di cui all'articolo 36, comma 2, lettera b), numero 4), del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, che non hanno provveduto, alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, ad avviare ovvero a concludere con un provvedimento di aggiudicazione le procedure di gara per l'affidamento delle autostrade di rilevanza regionale, sono sciolte e poste in liquidazione a decorrere dalla medesima data. Per lo svolgimento delle attività liquidatorie, con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, adottato entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, è nominato un commissario liquidatore. Con il decreto di nomina è determinato il compenso spettante al commissario liquidatore sulla base del decreto di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 4 febbraio 2010, n. 14. Gli oneri relativi al pagamento di tale compenso sono a carico delle società di cui al primo periodo. Resta ferma l'assegnazione al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili delle risorse già destinate alla realizzazione delle infrastrutture di rilevanza regionale di cui al primo periodo e ancora disponibili alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto,

da impiegare per le medesime finalità.
2-quaterdecies. All'articolo 36, comma 3-*bis*, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, sono aggiunti, in fine, i seguenti periodi: « Per i quadri economici approvati a decorrere dal 1° gennaio 2022, la quota di cui al precedente periodo non può superare il 9 per cento dello stanziamento destinato alla realizzazione dell'intervento. Entro il predetto limite, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, sulla base delle risultanze della contabilità analitica sulle spese effettivamente sostenute da parte dell'ANAS s.p.a., stabilisce la quota da riconoscere alla società con obiettivo di efficientamento dei costi ».

2-quinquiesdecies. Il Ministero dell'economia e delle finanze è autorizzato a partecipare al capitale sociale e a rafforzare la dotazione patrimoniale della società di cui al comma 2-*sexies* con un apporto complessivo di 52 milioni di euro, da sottoscrivere e versare, anche in più fasi e per successivi aumenti di capitale e della dotazione patrimoniale, nel limite di spesa di 2 milioni di euro per l'anno 2021, di 10 milioni di euro per l'anno 2022 e di 20 milioni di euro per ciascuno degli anni 2023 e 2024. Ai relativi oneri si provvede:

a) quanto a 2 milioni di euro per l'anno 2021, mediante versamento all'entrata del bilancio dello Stato, nel medesimo anno, di una corrispondente somma iscritta in conto residui nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, con riferimento all'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 27, comma 17, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77;

b) quanto a 10 milioni di euro per l'anno 2022 e a 20 milioni di euro per ciascuno degli anni 2023 e 2024, mediante corrispondente riduzione del Fondo di conto capitale di cui al comma 5 dell'articolo 34-*ter* della legge 31 dicembre 2009, n. 196, iscritto nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

2-sexiesdecies. L'apporto di cui al comma 2-*quinquiesdecies* può essere incrementato fino a 528 milioni di euro per l'anno 2021 mediante versamento, nel medesimo anno, all'entrata del bilancio dello Stato, e successiva riassegnazione

al pertinente capitolo di spesa, di una corrispondente somma iscritta in conto residui nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, con riferimento all'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 27, comma 17, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77.

2-septiesdecies. Al fine di assicurare la realizzazione degli interventi urgenti per la messa in sicurezza e la manutenzione straordinaria delle strade comunali di Roma capitale, nonché di rimuovere le situazioni di emergenza connesse al traffico e alla mobilità nel territorio comunale derivanti dalle condizioni della piattaforma stradale delle strade comunali, Roma capitale è autorizzata a stipulare, entro quindici giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, nell'ambito dei rapporti di collaborazione con lo Stato di cui all'articolo 24, comma 6, della legge 5 maggio 2009, n. 42, apposita convenzione con la società ANAS Spa, in qualità di centrale di committenza, per l'affidamento di tali interventi, da realizzare entro novanta giorni dalla sottoscrizione della convenzione. Per le finalità di cui al primo periodo e limitatamente agli affidamenti di importo inferiore alle soglie di cui all'articolo 35 del codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, la selezione degli operatori economici da parte della società ANAS Spa può avvenire, nel rispetto del principio di rotazione, anche nell'ambito degli accordi quadro previsti dall'articolo 54 del citato codice di cui al decreto legislativo n. 50 del 2016, da essa conclusi, ancora efficaci alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto e in relazione ai quali non è intervenuta alla medesima data l'aggiudicazione degli appalti basati su tali accordi quadro ovvero non si è provveduto alla loro esecuzione nei modi previsti dai commi da 2 a 6 del medesimo articolo 54. Per le finalità di cui al presente comma, la società ANAS Spa è altresì autorizzata a utilizzare, ai sensi dell'articolo 1, comma 873, della legge 28 dicembre 2015, n. 208, le risorse già disponibili per interventi di manutenzione straordinaria nell'ambito del contratto di programma tra la società ANAS Spa e il Ministero delle infrastrutture e della

3. All'articolo 2, comma 171, primo periodo, del decreto-legge 3 ottobre 2006, n. 262, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 novembre 2006, n. 286, le parole « I compiti » sono sostituite dalle seguenti: « Fermi i compiti, gli obblighi, e le responsabilità degli enti concessionari e dei soggetti gestori in materia di sicurezza, nonché le funzioni di controllo delle amministrazioni concedenti, i compiti ».

4. All'articolo 114, comma 4, primo periodo, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, le parole « Il progetto » sono sostituite dalle seguenti: « Per gli invasi realizzati da sbarramenti aventi le caratteristiche di cui all'articolo 1, comma 1, del decreto-legge 8 agosto 1994, n. 507, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 ottobre 1994, n. 584, il progetto » ed è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « Per gli invasi di cui all'articolo 89 del decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112, le regioni, in conformità ai propri ordinamenti, adeguano la disciplina regionale agli obiettivi di cui ai commi 2, 3 e 9, anche tenuto conto delle specifiche caratteristiche degli sbarramenti e dei corpi idrici interessati. ».

mobilità sostenibili, nel limite di 5 milioni di euro.

3. *Identico.*

4. *Identico.*

4-bis. All'articolo 1 della legge 27 dicembre 2017, n. 205, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) il comma 516 è sostituito dal seguente:
« 516. Per la programmazione e la realizzazione degli interventi necessari alla mitigazione dei danni connessi al fenomeno della siccità e per promuovere il potenziamento e l'adeguamento delle infrastrutture idriche, anche al fine di aumentare la resilienza dei sistemi idrici ai cambiamenti climatici e ridurre le dispersioni di risorse idriche, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con i Ministri della transizione ecologica, delle politiche agricole alimentari e forestali, della cultura e dell'economia e delle finanze, sentita l'Autorità di regolazione per energia, reti e ambiente, previa acquisizione dell'intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, entro il 30 giugno 2022 è adottato il Piano nazionale di interventi infrastrutturali e per la sicurezza nel settore idrico. Il Piano nazionale è aggiornato ogni tre anni, con le modalità di cui al primo periodo, tenuto conto

dello stato di avanzamento degli interventi, come risultante dal monitoraggio di cui al comma 524. Il Piano nazionale è attuato attraverso successivi stralci che tengono conto dello stato di avanzamento degli interventi e della disponibilità delle risorse economiche nonché di eventuali modifiche resesi necessarie nel corso dell'attuazione degli stralci medesimi, approvati con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, sentiti i Ministri della transizione ecologica, delle politiche agricole alimentari e forestali, della cultura e dell'economia e delle finanze e l'Autorità di regolazione per energia, reti e ambiente, previa acquisizione dell'intesa in sede di Conferenza unificata »;

b) dopo il comma 516 sono inseriti i seguenti: « 516-bis. Entro il 28 febbraio 2022, con uno o più decreti del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con i Ministri della transizione ecologica, delle politiche agricole alimentari e forestali, della cultura e dell'economia e delle finanze, sentita l'Autorità di regolazione per energia, reti e ambiente, previa acquisizione dell'intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sono definiti le modalità e i criteri per la redazione e per l'aggiornamento del Piano nazionale di cui al comma 516 del presente articolo e della sua attuazione per successivi stralci secondo quanto previsto dal medesimo comma, tenuto conto dei piani di gestione delle acque dei bacini idrografici predisposti dalle Autorità di bacino distrettuali, ai sensi del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, e in particolare:

a) ai fini della definizione del Piano nazionale di cui al comma 516, le modalità con cui le Autorità di bacino distrettuali, gli Enti di governo dell'ambito e gli altri enti territoriali coinvolti trasferiscono al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili le informazioni e i documenti necessari alla definizione del Piano medesimo e i relativi criteri di priorità, tenuto anche conto della valutazione della qualità tecnica e della sostenibilità economico-finanziaria effettuata dall'Autorità di regolazione per energia, reti e ambiente per gli interventi proposti da soggetti da essa regolati;

b) i criteri per l'assegnazione delle risorse degli stralci, sulla base di indicatori di valutazione

degli interventi, nonché le modalità di revoca dei finanziamenti nei casi di inadempienza o di dichiarazioni mendaci;
c) le modalità di attuazione e di rendicontazione degli interventi ammessi al finanziamento negli stralci.

516-ter. Gli interventi finanziati con i decreti del Presidente del Consiglio dei ministri 17 aprile 2019, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 148 del 26 giugno 2019, e 1° agosto 2019, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 226 del 26 settembre 2019, sono inseriti nel Piano nazionale di cui al comma 516 del presente articolo e sono attuati e monitorati secondo le modalità previste nei medesimi decreti. Al fine di garantire il rispetto del cronoprogramma previsto dal Piano nazionale di ripresa e resilienza di cui al regolamento (UE) 2021/241 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 febbraio 2021, fino all'adozione del Piano nazionale di cui al comma 516, le risorse economiche già disponibili alla data di entrata in vigore della presente disposizione per la realizzazione degli interventi previsti dal medesimo comma 516 sono utilizzate, tenuto conto dei procedimenti già avviati dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e dall'Autorità di regolazione per energia, reti e ambiente, per la programmazione di ulteriori stralci attuativi approvati con le modalità stabilite dal terzo periodo del citato comma 516 »;

c) i commi 517 e 518 sono abrogati;

d) al comma 519, le parole: « di cui alle sezioni "acquedotti" e "invasi" del Piano nazionale » sono sostituite dalle seguenti: « di cui al Piano nazionale di cui al comma 516 »;

e) il comma 520 è sostituito dal seguente:

« 520. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, anche ai fini di quanto previsto dagli articoli 9, 10 e 12 del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, monitora l'andamento dell'attuazione degli interventi del Piano nazionale di cui al comma 516 del presente articolo e assicura il sostegno e le misure di accompagnamento ai soggetti attuatori per la risoluzione di eventuali criticità nella programmazione e nella realizzazione degli interventi »;

f) al comma 524, le parole: « "Piano invasi" o

"Piano acquedotti" sulla base della sezione di appartenenza » sono sostituite dalle seguenti: « Piano nazionale di cui al comma 516 »;
g) il comma 525 è sostituito dal seguente:
« 525. Fermo restando quanto previsto, in relazione agli interventi finanziati in tutto o in parte con le risorse del Piano nazionale di ripresa e resilienza di cui al regolamento (UE) 2021/241 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 febbraio 2021, ovvero del Piano nazionale complementare di cui all'articolo 1 del decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° luglio 2021, n. 101, dagli articoli 9, 10 e 12 del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, e dal titolo II del medesimo decreto-legge, nonché dal comma 520 del presente articolo, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili segnala i casi di inerzia e di inadempimento degli impegni previsti da parte degli enti di gestione e degli altri soggetti responsabili e, in caso di assenza del soggetto legittimato, propone gli interventi correttivi da adottare per il ripristino, comunicandoli alla Presidenza del Consiglio dei ministri. Il Presidente del Consiglio dei ministri, previa diffida ad adempiere entro il termine di trenta giorni, su proposta del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, nomina, ai sensi dell'articolo 4 del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, un Commissario straordinario che esercita i necessari poteri sostitutivi di programmazione e di realizzazione degli interventi, e definisce le modalità, anche contabili, di intervento. Il Commissario straordinario opera in via sostitutiva anche per la realizzazione degli interventi previsti nel Piano nazionale di cui al comma 516 del presente articolo in mancanza del gestore legittimato a operare. Gli oneri per i compensi dei Commissari straordinari sono definiti dal decreto di nomina e sono posti a carico delle risorse destinate agli interventi. I compensi dei Commissari straordinari sono stabiliti in misura non superiore a quella indicata all'articolo 15, comma 3, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111 ».
4-ter. Al comma 155 dell'articolo 1 della legge

30 dicembre 2018, n. 145, le parole: « , di cui 60 milioni di euro annui per la sezione "invasi" » sono soppresse.

4-quater. Il comma *4-bis* dell'articolo 6 della legge 1° agosto 2002, n. 166, è sostituito dai seguenti:

« 4-bis. Con il regolamento di cui all'articolo 2 del decreto-legge 8 agosto 1994, n. 507, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 ottobre 1994, n. 584, sono definite le modalità con cui il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili provvede alla vigilanza tecnica sulle operazioni di controllo eseguite dai concessionari e all'approvazione tecnica dei progetti delle opere di derivazione e adduzione connesse agli sbarramenti di ritenuta di cui all'articolo 1, comma 1, del citato decreto-legge n. 507 del 1994, aventi le seguenti caratteristiche:

a) in caso di utilizzo della risorsa idrica con restituzione in alveo: l'opera di presa e le opere comprese tra la presa e la restituzione in alveo naturale, escluse le centrali idroelettriche e di pompaggio e gli altri impianti industriali;
b) in caso di utilizzo della risorsa idrica senza restituzione in alveo: l'opera di presa e le opere successive alla presa, sino e compresa la prima opera idraulica in grado di regolare, dissipare o disconnettere il carico idraulico di monte rispetto alle opere di valle, ovvero la prima opera idraulica di ripartizione della portata derivata.

4-ter. All'approvazione tecnica dei progetti delle opere di derivazione e di adduzione non individuate ai sensi del comma *4-bis* e alla vigilanza tecnica sulle operazioni di controllo eseguite dai concessionari sulle medesime opere provvedono le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano.

4-quater. Nel caso di opere di derivazione e di adduzione di cui ai commi *4-bis* e *4-ter* tra loro interconnesse, i compiti e le funzioni di cui ai commi *4-bis* e *4-ter* sono svolti dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili ovvero dalle regioni e province autonome di Trento e di Bolzano sulla base di accordi sottoscritti ai sensi dell'articolo 15 della legge 7 agosto 1990, n. 241 ».

Articolo 2-bis.

(Individuazione di nuovi siti per i caselli autostradali al servizio delle stazioni per l'alta velocità)

1. Il Ministero delle infrastrutture e della

mobilità sostenibili, d'intesa con i concessionari delle tratte autostradali in concessione, procede alla valutazione, sulla base di un'analisi di fattibilità tecnico- economica, dei siti per l'ubicazione dei caselli autostradali funzionali all'accesso alle stazioni ferroviarie per l'alta velocità e per l'alta capacità di prossima realizzazione. I nuovi caselli, valutati sostenibili in relazione alla domanda di traffico, sono assentiti in concessione alle società e regolati mediante un *addendum* agli atti convenzionali vigenti.

Articolo 3.

(Disposizioni urgenti in materia di investimenti e di sicurezza nel settore dei trasporti e delle infrastrutture ferroviarie e impianti fissi)

1. Al fine di accelerare il « Piano nazionale di implementazione del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario, *European Rail Traffic Management System* », di seguito **denominato « sistema ERTMS »**, e di garantire un efficace coordinamento tra la dismissione del sistema di segnalamento nazionale di classe « B » e l'attrezzaggio dei sottosistemi di bordo dei veicoli con il sistema ERTMS, è istituito nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili un fondo con una dotazione di 60 milioni di euro, per ciascuno degli anni dal 2022 al 2026, per finanziare i costi di implementazione del **sottosistema** ERTMS di bordo dei veicoli, secondo le disposizioni di cui ai commi 2 e 3. Tali risorse non sono destinate al finanziamento dei costi di sviluppo, certificazione, omologazione ed eventuali riomologazioni su reti estere dei cosiddetti « veicoli tipo », fermi macchina o sostituzione operativa dei mezzi di trazione.

2. Le risorse di cui al comma 1 sono destinate al finanziamento degli interventi di rinnovo o ristrutturazione dei veicoli, per l'adeguamento del relativo sottosistema di bordo di classe « B » al sistema ERTMS rispondente alle Specifiche Tecniche di Interoperabilità indicate nella Tabella A2.3 dell'allegato A del regolamento (UE) 2016/919 della Commissione europea, del 27 maggio 2016, come modificato dal regolamento (UE) 2019/776 della Commissione europea, del 16 maggio 2019, e alle norme tecniche previste al punto 12.2 dell'Allegato 1a al decreto dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie n. 1/2016 del 13 dicembre 2016. Fermo quanto previsto dal comma 3 possono beneficiare del finanziamento

Articolo 3.

(Disposizioni urgenti in materia di investimenti e di sicurezza nel settore dei trasporti e delle infrastrutture ferroviarie e impianti fissi)

1. Al fine di accelerare il « Piano nazionale di implementazione del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario, *European Rail Traffic Management System* », di seguito ERTMS, e di garantire un efficace coordinamento tra la dismissione del sistema di segnalamento nazionale di classe « B » e l'attrezzaggio dei sottosistemi di bordo dei veicoli con il sistema ERTMS, è istituito nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili un fondo con una dotazione di 60 milioni di euro, per ciascuno degli anni dal 2022 al 2026, per finanziare i costi di implementazione del sotto sistema ERTMS di bordo dei veicoli, secondo le disposizioni di cui ai commi 2 e 3. Tali risorse non sono destinate al finanziamento dei costi di sviluppo, certificazione, omologazione ed eventuali riomologazioni su reti estere dei cosiddetti « veicoli tipo », fermi macchina o sostituzione operativa dei mezzi di trazione.

2. Le risorse di cui al comma 1 sono destinate al finanziamento degli interventi di rinnovo o ristrutturazione dei veicoli, per l'adeguamento del relativo sottosistema di bordo di classe « B » al sistema ERTMS rispondente alle Specifiche Tecniche di Interoperabilità indicate nella Tabella A2.3 dell'allegato A del regolamento (UE) 2016/919 della Commissione europea, del 27 maggio 2016, come modificato dal regolamento (UE) 2019/776 della Commissione europea, del 16 maggio 2019, e alle norme tecniche previste al punto 12.2 dell'Allegato 1a al decreto dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie n. 1/2016 del 13 dicembre 2016. Fermo quanto previsto dal comma 3 possono beneficiare del finanziamento

gli interventi realizzati a partire dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto ed entro il 31 dicembre 2026, sui veicoli che risultino iscritti in un registro di immatricolazione istituito presso uno Stato membro dell'Unione europea, che circolano sul territorio nazionale e soltanto nel caso **che** in cui detti interventi non risultino già finanziati dai contratti di servizio in essere con lo Stato o le regioni.

3. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sono definite le modalità attuative di erogazione del contributo alle imprese ferroviarie o ai proprietari dei veicoli per gli interventi sui veicoli di cui al comma 2, nei limiti della effettiva disponibilità del fondo. Nell'ambito delle dotazioni del fondo, il suddetto decreto definisce i costi sostenuti che possono essere considerati ammissibili, l'entità del contributo massimo riconoscibile per ciascun veicolo oggetto di intervento in caso di effettuazione di una determinata percorrenza sulla rete ferroviaria interconnessa insistente sul territorio nazionale, l'entità della riduzione proporzionale del contributo riconoscibile in caso di effettuazione di percorrenze inferiori a quella richiesta ai fini dell'attribuzione del contributo nella misura massima, nonché i criteri di priorità di accoglimento delle istanze in coerenza con le tempistiche previste nel piano nazionale di sviluppo del sistema ERTMS di terra. L'efficacia del decreto di cui al presente comma è subordinata all'autorizzazione della Commissione europea ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 3, del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

4. Per le finalità di cui al comma 1 si provvede, nei limiti di 60 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2022 al 2026, mediante utilizzo delle risorse di cui all'articolo 1, comma 86, della legge 23 dicembre 2005, n. 266.

5. Al fine di incrementare la sicurezza del trasporto ferroviario, all'articolo 47, comma 11-*quinquies*, primo periodo, del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, le parole « 2019 e 2020 » sono sostituite dalle seguenti: « 2019, 2020 e 2021 ». All'onere derivante dalla presente disposizione, pari a complessivi 2 milioni di euro per l'anno 2021, si provvede mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 12, comma 18, del decreto-

gli interventi realizzati a partire dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto ed entro il 31 dicembre 2026, sui veicoli che risultino iscritti in un registro di immatricolazione istituito presso uno Stato membro dell'Unione europea, che circolano sul territorio nazionale, soltanto nel caso in cui detti interventi non risultino già finanziati dai contratti di servizio in essere con lo Stato o le regioni.

3. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sono definite le modalità attuative di erogazione del contributo alle imprese ferroviarie o ai proprietari dei veicoli per gli interventi sui veicoli di cui al comma 2, nei limiti della effettiva disponibilità del fondo. Nell'ambito delle dotazioni del fondo, il suddetto decreto definisce i costi sostenuti che possono essere considerati ammissibili, l'entità del contributo massimo riconoscibile per ciascun veicolo oggetto di intervento in caso di effettuazione di una determinata percorrenza sulla rete ferroviaria interconnessa insistente sul territorio nazionale, l'entità della riduzione proporzionale del contributo riconoscibile in caso di effettuazione di percorrenze inferiori a quella richiesta ai fini dell'attribuzione del contributo nella misura massima, nonché i criteri di priorità di accoglimento delle istanze in coerenza con **i tempi previsti** nel piano nazionale di sviluppo del sistema ERTMS di terra. L'efficacia del decreto di cui al presente comma è subordinata all'autorizzazione della Commissione europea ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 3, del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

4. *Identico.*

5. *Identico.*

legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130.

6. Al fine di assicurare la continuità del servizio di *6. Identico.*

trasporto ferroviario lungo la linea da Tirano in Italia fino a Campocologno in Svizzera è autorizzata la circolazione nel territorio italiano dei rotabili ferroviari a tal fine impiegati per l'intera durata della concessione rilasciata al gestore di detto servizio di trasporto dall'ufficio governativo della Confederazione elvetica.

7. Nel territorio italiano, l'esercizio del servizio di *7. Identico.*

trasporto ferroviario di cui al comma 6 avviene in conformità alle previsioni di cui all'articolo 2, comma 4, e all'articolo 16, comma 2, lettera *bb*), del decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50, per le reti ferroviarie funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario.

8. Entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, il comune di Tirano e il gestore della linea ferroviaria di cui al comma 6 definiscono il disciplinare di esercizio relativo alla parte del tracciato che, in ambito urbano, **si** interseca **con** il traffico veicolare e **con** i passaggi pedonali. Agli eventuali oneri derivanti dal disciplinare di esercizio di cui al primo periodo, il comune di Tirano provvede con le risorse disponibili a legislazione vigente e senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

9. All'articolo 51, comma 6, del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 luglio 2021, n. 106, dopo le parole « nell'anno 2021 » sono inserite le seguenti: « per il potenziamento delle attività di controllo finalizzate ad assicurare che l'utilizzo dei mezzi di trasporto pubblico locale avvenga in conformità alle misure di contenimento e di contrasto dei rischi sanitari derivanti dalla diffusione del COVID-19, nonché ».

8. Entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, il comune di Tirano e il gestore della linea ferroviaria di cui al comma 6 definiscono il disciplinare di esercizio relativo alla parte del tracciato che, in ambito urbano, interseca il traffico veicolare e i passaggi pedonali. Agli eventuali oneri derivanti dal disciplinare di esercizio di cui al primo periodo, il comune di Tirano provvede con le risorse disponibili a legislazione vigente e senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

9. All'articolo 51, comma 6, del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 luglio 2021, n. 106, dopo le parole « nell'anno 2021, » sono inserite le seguenti: « per il potenziamento delle attività di controllo finalizzate ad assicurare che l'utilizzo dei mezzi di trasporto pubblico locale avvenga in conformità alle misure di contenimento e di contrasto dei rischi sanitari derivanti dalla diffusione del COVID-19, nonché ».

9-bis. In considerazione degli effetti negativi determinati dall'emergenza epidemiologica da COVID-19 sui fatturati degli operatori economici operanti nel settore del trasporto registrati nell'esercizio 2020, l'Autorità di regolazione dei trasporti è autorizzata, per l'esercizio finanziario 2022, a fare fronte alla copertura delle minori entrate derivanti dalla riduzione degli introiti connessi al contributo per il funzionamento dovuto ai sensi della lettera *b*) del comma 6 dell'articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22

dicembre 2011, n. 214, previste nella misura di 3,7 milioni di euro, mediante l'utilizzo della quota non vincolata dell'avanzo di amministrazione accertato alla data del 31 dicembre 2020. Alla compensazione dei maggiori oneri, in termini di fabbisogno e di indebitamento netto, pari a 3,7 milioni di euro annui per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per la compensazione degli effetti finanziari non previsti a legislazione vigente conseguenti all'attualizzazione di contributi pluriennali, di cui all'articolo 6, comma 2, del decreto-legge 7 ottobre 2008, n. 154, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 dicembre 2008, n. 189.

9-ter. All'articolo 19 della legge 12 novembre 2011, n. 183, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, dopo le parole: « tunnel di base » sono inserite le seguenti: « nonché delle opere connesse, comprese quelle di risoluzione delle interferenze, »;

b) dopo il comma 1 è inserito il seguente: « *1-bis.* Al fine di assicurare uniformità di disciplina rispetto al cantiere di cui al comma 1, le aree e i siti dei comuni di Bruzolo, Bussoleno, Giaglione, Salbertrand, San Didero, Susa e Torrazza Piemonte, individuati per l'installazione dei cantieri della sezione transfrontaliera della parte comune e delle opere connesse, comprese quelle di risoluzione delle interferenze, costituiscono aree di interesse strategico nazionale »;

c) al comma 2, le parole: « di cui al comma 1 » sono sostituite dalle seguenti: « di cui ai commi 1 e *1-bis* ».

Articolo 4.

(Disposizioni urgenti in materia di investimenti e di sicurezza nel settore del trasporto marittimo)

1. *Identico.*

Articolo 4.

(Disposizioni urgenti in materia di investimenti e di sicurezza nel settore del trasporto marittimo)

1. Al decreto legislativo 24 marzo 2011, n. 53, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 14:

1) la rubrica è sostituita dalla seguente: «

Segnalazione di apparenti anomalie »;

2) al comma 1, è aggiunto, in fine, il seguente

periodo: « Analoga informazione è resa dalle

autorità di sistema portuale, dai comandanti dei

rimorchiatori, dagli ormeggiatori, dai battellieri e

dalle autorità sanitarie che, nell'esercizio delle loro

normali funzioni, constatano che una nave

attraccata in porto presenta anomalie apparenti che

possono mettere a repentaglio la sicurezza della

nave o rappresentare una minaccia irragionevole per l'ambiente marino. »;

3) al comma 4, le parole « dei piloti » sono sostituite dalla seguente: « ricevuta »;

b) all'articolo 16, comma 4, le parole « la compagnia non adotti » sono sostituite dalle seguenti: « i soggetti responsabili in base all'ordinamento dello Stato di bandiera non adottino »;

c) all'articolo 18, la rubrica è sostituita dalla seguente: « Linee guida e procedure di sicurezza della navigazione e marittima »;

d) all'articolo 20, i commi 1-*bis* e 1-*ter* sono abrogati;

e) all'allegato I, punto 2, lettera d), le parole « quinquennale in scienze del governo e dell'amministrazione del mare » sono sostituite dalle seguenti: « magistrale conseguito al termine dell'*iter* di formazione degli ufficiali dei corsi normali ».

1-*bis*. Ai fini dell'attuazione del regolamento (UE) 2019/1239 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2019, che istituisce un sistema di interfaccia unica marittima europea e abroga la direttiva 2010/65/UE, l'amministrazione di cui all'articolo 2, comma 1, lettera m), del decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196, responsabile per l'istituzione dell'interfaccia unica marittima nazionale ai sensi del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221, è designata autorità nazionale competente che agisce come coordinatore nazionale per l'interfaccia unica marittima europea ed esercita le funzioni di cui agli articoli 5, 12 e 18 del citato regolamento (UE) 2019/1239.

1-*ter*. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con i Ministri dell'interno, dell'economia e delle finanze e della salute, da adottare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 24 agosto 1988, n. 400, sono definite le modalità di esercizio delle funzioni di coordinamento spettanti all'autorità nazionale designata ai sensi del comma 1-*bis* per l'applicazione del regolamento (UE) 2019/1239 da parte delle autorità interne competenti e le forme della loro cooperazione per assicurare la distribuzione dei dati e la

connessione con i pertinenti sistemi delle altre autorità competenti a livello nazionale e dell'Unione europea.

1-quater. Per la realizzazione e l'aggiornamento dell'interfaccia unica marittima europea di cui al regolamento (UE) 2019/1239 nonché per l'ammodernamento della componente informatica e al fine di assicurare protocolli e misure di cybersicurezza del sistema è assegnato all'amministrazione di cui al comma **1-bis** un contributo di 8 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2022 al 2024 e di 12 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2025 al 2036.

1-quinquies. Agli oneri derivanti dal comma **1-quater**, pari a 8 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2022 al 2024 e a 12 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2025 al 2036, si provvede, per 8 milioni di euro per l'anno 2022 e 12 milioni di euro a decorrere dall'anno 2023, mediante corrispondente riduzione delle proiezioni dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2021-2023, nell'ambito del programma « Fondi di riserva e speciali » della missione « Fondi da ripartire » dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2021, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

1-sexies. All'articolo 1 della legge 30 dicembre 2020, n. 178, dopo il comma 730 sono inseriti i seguenti:

« 730-bis. Per le finalità di cui al comma 729, per "nave abbandonata" si intende qualsiasi nave per la quale, verificata l'assenza di gravami registrati, di crediti privilegiati non registrati e di procedure fallimentari o altre procedure di natura concorsuale pendenti, l'armatore e l'eventuale proprietario non ponga in essere alcun atto, previsto dalla legge, relativamente agli obblighi verso lo Stato costiero, il raccomandatario marittimo e l'equipaggio e siano decorsi sessanta giorni dalla notifica della diffida adottata dall'autorità marittima, ai sensi dell'articolo 73, primo comma, del codice della navigazione nei casi di unità che rappresentano un pericolo per la sicurezza della navigazione e per l'ambiente

marino, ovvero, in tutti gli altri casi, dall'Autorità di sistema portuale nella cui circoscrizione territoriale è collocata la nave. *730-ter*. Per le finalità di cui al comma 729, per "relitto" si intende una nave sommersa o semisommersa, o qualsiasi parte di essa, compresi gli arredi ».

1-septies. All'articolo 5 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) i commi da 1 a *1-sexies* sono sostituiti dai seguenti:

« *1*. Le Autorità di sistema portuale redigono un documento di programmazione strategica di sistema (DPSS), coerente con il Piano generale dei trasporti e della logistica e con gli orientamenti europei in materia di portualità, logistica e reti infrastrutturali nonché con il Piano strategico nazionale della portualità e della logistica. Il DPSS:

a) definisce gli obiettivi di sviluppo dell'Autorità di sistema portuale;

b) individua gli ambiti portuali, intesi come delimitazione geografica dei singoli porti amministrati dall'Autorità di sistema portuale che comprendono, oltre alla circoscrizione territoriale dell'Autorità di sistema portuale, le ulteriori aree, pubbliche e private, assoggettate alla giurisdizione dell'Autorità di sistema portuale;

c) ripartisce gli ambiti portuali in aree portuali, retro-portuali e di interazione tra porto e città;

d) individua i collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio di tipo viario e ferroviario con i singoli porti del sistema esterni all'ambito portuale nonché gli attraversamenti dei centri urbani rilevanti ai fini dell'operatività dei singoli porti del sistema.

1-bis. Il DPSS è adottato dal Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale; è sottoposto, mediante conferenza dei servizi, ai sensi dell'articolo *14-bis* della legge 7 agosto 1990, n. 241, indetta dall'Autorità di sistema portuale, al parere di ciascun comune e regione territorialmente interessati, che si esprimono entro quarantacinque giorni dal ricevimento dell'atto, decorsi i quali si intende espresso parere non ostativo, ed è approvato dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, che si esprime sentita la Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale di cui all'articolo *11-ter* della presente legge. Il documento di

programmazione strategica di sistema non è assoggettato alla procedura di valutazione ambientale strategica (VAS).

***1-ter.* Nei singoli porti amministrati dalle Autorità di sistema portuale l'ambito e l'assetto delle aree portuali e retro-portuali, individuati e delimitati nel DPSS, sono disegnati e specificati nel piano regolatore portuale (PRP), che individua analiticamente anche le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate nonché i beni sottoposti al vincolo preordinato all'esproprio nel rispetto 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. Se la realizzazione di un'opera pubblica o di pubblica utilità non è prevista dal PRP, il vincolo preordinato all'esproprio, ai sensi dell'articolo 10, comma 1, del citato testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 327 del 2001, può essere disposto dall'Autorità di sistema portuale, mediante una conferenza di servizi ai sensi dell'articolo 14-ter della legge 7 agosto 1990, n. 241. Si applica quanto previsto dall'articolo 13 del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120.**

***1-quater.* Le funzioni ammesse dai PRP nelle aree portuali sono esclusivamente quelle previste dall'articolo 4, comma 3; nelle aree retro-portuali possono essere ammesse attività accessorie alle funzioni previste dal citato articolo 4, comma 3.**

***1-quinquies.* La pianificazione delle aree portuali e retro-portuali è competenza esclusiva dell'Autorità di sistema portuale, che vi provvede mediante l'approvazione del PRP. La pianificazione delle aree con funzione di interazione porto-città è di competenza del comune e della regione, secondo quanto previsto dalle disposizioni di legge applicabili, che vi provvedono previa acquisizione del parere dell'Autorità di sistema portuale. Ai fini dell'adozione degli strumenti urbanistici relativi ai collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio di tipo viario e ferroviario nonché agli attraversamenti del centro urbano rilevanti ai fini dell'operatività del porto individuati nel DPSS, l'ente competente vi provvede previa acquisizione dell'intesa con l'Autorità di sistema portuale. Le Autorità di sistema**

portuale indicano al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e alle regioni le aree portuali e retro-portuali potenzialmente destinabili all'ubicazione delle piattaforme logistiche intermodali e all'ubicazione dei punti di scambio intermodale, nonché le aree potenzialmente destinabili alla costruzione di caselli autostradali funzionali alle nuove stazioni ferroviarie dell'alta velocità e dell'alta capacità.

1-sexies. Nel caso dei porti in cui siano tuttora in vigore PRP approvati precedentemente all'entrata in vigore della presente legge, nelle more dell'approvazione del nuovo PRP, laddove il Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale ravvisi la necessità di realizzare opere in via d'urgenza, il piano operativo triennale di cui all'articolo 9, comma 5, lettera *b*), può definire, in via transitoria, la destinazione funzionale di alcune aree sulla base delle funzioni ammesse dall'articolo 4, comma 3. In tale caso il piano operativo triennale è soggetto a specifica approvazione da parte del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e alla procedura di verifica di assoggettabilità a VAS, ai sensi dell'articolo 12 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152.

1-septies. Gli ambiti portuali come delimitati dal DPSS, ovvero, laddove lo stesso non sia ancora stato approvato, dai vigenti PRP, anche se approvati prima della data di entrata in vigore della presente legge, sono equiparati alle zone territoriali omogenee B previste dal decreto del Ministro per i lavori pubblici 2 aprile 1968, n. 1444, ai fini dell'applicabilità 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. Le regioni adeguano il proprio piano territoriale paesistico regionale entro il termine perentorio di quarantacinque giorni dall'approvazione del DPSS »;

b) i commi da 2 a *2-sexies* sono sostituiti dai seguenti:

« 2. I PRP di cui al comma *1-ter* sono redatti in attuazione del Piano strategico nazionale della portualità e della logistica e del DPSS nonché in conformità alle Linee guida emanate dal Consiglio superiore dei lavori pubblici e approvate dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. I PRP specificano gli obiettivi, le previsioni, gli elementi, i contenuti e

le strategie di ciascuno scalo marittimo, delineando anche l'assetto complessivo delle opere di grande infrastrutturazione.

2-bis. Nei porti di cui al comma 1-ter, in cui è istituita l'Autorità di sistema portuale, il PRP, corredato del rapporto ambientale di cui al decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, è:

a) adottato dal Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale;

b) inviato successivamente per il parere, limitatamente alla coerenza di quanto previsto con riguardo alle aree portuali e retro-portuali perimetrali con i contenuti degli strumenti di pianificazione urbanistica vigenti relativi alle aree contigue a quelle portuali e retro-portuali sulle quali le previsioni del PRP potrebbero avere impatto, al comune e alla regione interessati, che si esprimono entro quarantacinque giorni dal ricevimento dell'atto, decorsi i quali si intende espresso parere non ostativo, nonché al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili per il parere sulla coerenza di quanto previsto con il DPSS e al Consiglio superiore dei lavori pubblici per il parere di competenza, che si esprimono entro novanta giorni dal ricevimento dell'atto, decorsi i quali si intende espresso parere non ostativo;

c) approvato, esaurita la procedura di cui al presente comma e quella di cui al comma 3-ter, dal Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale entro quaranta giorni decorrenti dalla conclusione della procedura di VAS.

2-ter. Il PRP è un piano territoriale di rilevanza statale e rappresenta l'unico strumento di pianificazione e di governo del territorio nel proprio perimetro di competenza »;

c) il comma 3 è sostituito dal seguente:

« 3. Nei porti di cui alla categoria II, classe III, con esclusione di quelli aventi le funzioni di cui all'articolo 4, comma 3, lettera e), l'ambito e l'assetto complessivo del porto sono specificati dal PRP, che individua, altresì, le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate »;

d) il comma 4-ter è sostituito dal seguente:

« 4-ter. Le varianti-stralcio di cui al comma 4 relative ai porti compresi in un'Autorità di sistema portuale, la cui competenza ricade in più regioni, sono approvate con atto della regione nel cui territorio è ubicato il porto oggetto di variante-stralcio, sentite le regioni

nel cui territorio sono compresi gli altri porti amministrati dalla medesima Autorità di sistema portuale »;

e) il comma 5 è sostituito dal seguente:

« 5. Le modifiche che non alterano in modo sostanziale la struttura del PRP in termini di obiettivi, scelte strategiche e caratterizzazione funzionale delle aree portuali, relativamente al singolo scalo marittimo, costituiscono adeguamenti tecnico-funzionali del piano regolatore portuale. Gli adeguamenti tecnico-funzionali sono adottati dal Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale, è successivamente acquisito il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, che si esprime entro quarantacinque giorni, decorrenti dalla ricezione della proposta di adeguamento tecnico-funzionale. Decorso tale termine, il parere si intende espresso positivamente »;

f) la rubrica è sostituita dalla seguente: «

Documento di programmazione strategica di sistema. Piano regolatore portuale ».

1-octies. Le modifiche all'articolo 5 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, di cui al comma 1-septies del presente articolo non si applicano ai documenti di programmazione strategica di sistema approvati prima della data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto.

1-novies. Le regioni adeguano i propri ordinamenti alle disposizioni dell'articolo 5 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, come da ultimo modificato dal comma 1-septies del presente articolo, entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto. Le disposizioni del citato articolo 5 si applicano nelle regioni a statuto speciale compatibilmente con i rispettivi statuti e con le relative norme di attuazione.

2. Identico:

2. Al fine di assicurare una programmazione sistemica delle infrastrutture portuali distribuite lungo l'intera costa della regione Sardegna e della regione Sicilia, all'allegato A della legge 28 gennaio 1994, n. 84, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al punto 7), dopo le parole « Portoscuso-Portovesme » sono inserite le seguenti: « , Porto di Arbatax »;

b) al punto 8), dopo le parole « Porti di Palermo, Termini Imerese, Porto Empedocle e Trapani » sono inserite le seguenti: « , Porto Rifugio di Gela e Porto Isola di Gela ».

a) *identica*;

b) al punto 8), dopo le parole « Porti di Palermo, Termini Imerese, Porto Empedocle e Trapani » sono inserite le seguenti: « , Porto Rifugio di Gela e Porto Isola di Gela **nonché Porto di Licata** »;

***b-bis)* al punto 15-*bis*), le parole: « e Reggio Calabria » sono sostituite dalle seguenti: « , Reggio Calabria e Saline ».**

3. Al fine di migliorare e rendere più sostenibile la mobilità di passeggeri e merci tra le aree metropolitane di Reggio Calabria e Messina, nonché la continuità territoriale da e per la Sicilia, all'Autorità di Sistema portuale dello Stretto sono assegnate risorse pari a 2 milioni di euro per il 2021, a 30 milioni di euro per il 2022 e a 5 milioni di euro per il 2023 finalizzate alla realizzazione degli interventi infrastrutturali necessari per aumentare la capacità di accosto per le unità adibite al traghettamento nello Stretto di Messina, nonché i servizi ai pendolari. Agli oneri derivanti dalla presente disposizione, pari a 2 milioni di euro per il 2021, a 30 milioni di euro per il 2022 e a 5 milioni di euro per il 2023 si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di parte capitale di cui all'articolo 34-*ter*, comma 5, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, iscritto nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. I relativi interventi sono monitorati dalla predetta Autorità portuale ai sensi del decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229, classificando gli interventi sotto la voce « Interventi portuali infrastrutturali DL MIMS 2021 ».

3. *Identico.*

3-*bis*. In tutto il territorio nazionale è vietata la circolazione di veicoli a motore delle categorie M2 e M3, adibiti a servizi di trasporto pubblico locale, alimentati a benzina o gasolio con caratteristiche antinquinamento Euro 1 a decorrere dal 30 giugno 2022, Euro 2 a decorrere dal 1° gennaio 2023 ed Euro 3 a decorrere dal 1° gennaio 2024. Con uno o più decreti del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili sono disciplinati i casi di esclusione dal predetto divieto per particolari caratteristiche di veicoli di carattere storico o destinati a usi particolari.

3-*ter*. Al fine di contribuire al rinnovo, per l'acquisto di mezzi su gomma ad alimentazione alternativa da adibire ai servizi di trasporto pubblico locale, è autorizzata la spesa di 5 milioni di euro per l'anno 2022 e di 7 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2023 al 2035.

3-*quater*. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da adottare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di

conversione del presente decreto, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sono stabiliti i criteri e le modalità per l'assegnazione e il riparto dei contributi di cui al comma 3-ter del presente articolo in favore delle regioni e delle province autonome, che tengano conto dell'effettiva capacità di utilizzo delle risorse. Con il medesimo decreto sono altresì stabiliti i cronoprogrammi di utilizzo e le modalità di revoca delle risorse in caso di mancato rispetto dei termini di utilizzo previsti.

3-quinquies. Agli oneri derivanti dall'attuazione del comma 3-ter, pari a 5 milioni di euro per l'anno 2022 e a 7 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2023 al 2035, si provvede mediante corrispondente riduzione delle proiezioni dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2021-2023, nell'ambito del programma « Fondi di riserva e speciali » della missione « Fondi da ripartire » dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2021, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

4. All'articolo 89, comma 2, del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126, le parole « alle imprese armatoriali che operano con navi di bandiera italiana, iscritte nei registri », sono sostituite dalle seguenti: « alle imprese armatoriali con sede legale ovvero aventi stabile organizzazione nel territorio italiano che utilizzano navi iscritte nei registri degli Stati dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo ovvero navi battenti bandiera di Stati dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo ».

4. *Identico.*

4-bis. All'articolo 88, comma 1, del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126, le parole: « alle imprese armatoriali delle unità o navi iscritte nei registri nazionali che esercitano attività di cabotaggio, di rifornimento dei prodotti petroliferi necessari alla propulsione ed ai consumi di bordo delle navi, nonché adibite a deposito ed assistenza

alle piattaforme petrolifere nazionali » sono sostituite dalle seguenti: « alle imprese armatoriali con sede legale ovvero aventi stabile organizzazione nel territorio italiano che utilizzano navi iscritte nei registri degli Stati dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo e che esercitano attività di cabotaggio, di rifornimento dei prodotti petroliferi necessari alla propulsione e ai consumi di bordo delle navi, nonché adibite a deposito e ad assistenza alle piattaforme petrolifere nazionali, relativamente al personale marittimo avente i requisiti di cui all'articolo 119 del codice della navigazione e imbarcato sulle unità navali suddette ».

4-ter. All'articolo 1 della legge 18 luglio 1957, n.

614, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) le parole: « nominato dal Ministro per i trasporti fra i funzionari dell'Amministrazione dello Stato in attività di servizio od a riposo » sono sostituite dalle seguenti: « nominato dal Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e scelto, fatto salvo quanto previsto dal comma 1-bis, fra i funzionari dell'Amministrazione dello Stato in servizio, per un periodo di tre anni rinnovabile per una sola volta »;

b) è aggiunto, in fine, il seguente comma: « Ai fini della determinazione del trattamento economico riconosciuto al gestore si applicano le disposizioni dell'articolo 23-ter, comma 1, del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214 ».

4-quater. Al fine di potenziare il servizio pubblico di navigazione sui laghi Maggiore, di Garda e di Como svolto dalla Gestione governativa navigazione laghi, necessario per garantire la mobilità dei pendolari e degli studenti a seguito dell'interruzione per lavori urgenti della strada statale 340 « Regina », cosiddetta « variante della Tremezzina », è riconosciuto alla Gestione governativa medesima un contributo di 2.500.000 euro per l'anno 2021. Agli oneri derivanti dall'attuazione del presente comma si provvede mediante corrispondente riduzione, per l'anno 2021, dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 19-ter, comma 16, del decreto-legge 25 settembre 2009, n. 135, convertito, con modificazioni, dalla legge 20 novembre 2009, n. 166.

5. All'articolo 199 del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, lettera a):

1) le parole « dovuti in relazione all'anno 2020 » sono sostituite dalle seguenti: « dovuti in relazione agli anni 2020 e 2021 »;

2) dopo le parole « allo scopo anche utilizzando » sono inserite le seguenti: « , limitatamente all'anno 2020, »;

3) le parole « e, per i canoni dovuti dal 1° agosto 2020 al 31 dicembre 2020, in favore dei concessionari che dimostrino di aver subito, nel periodo compreso tra il 1° luglio 2020 e il 30 novembre 2020, una diminuzione del fatturato pari o superiore al 20 per cento del fatturato registrato nel medesimo periodo dell'anno 2019 » sono sostituite dalle seguenti: « , per i canoni dovuti dal 1° agosto 2020 al 31 dicembre 2020, in favore dei concessionari che dimostrino di aver subito, nel periodo compreso tra il 1° luglio 2020 e il 30 novembre 2020, una diminuzione del fatturato pari o superiore al 20 per cento del fatturato registrato nel medesimo periodo dell'anno 2019 e, per i canoni dovuti fino alla data del 31 luglio 2021, in favore dei concessionari che dimostrino di aver subito nel periodo compreso tra il 1° gennaio 2021 e il 31 luglio 2021, una diminuzione del fatturato pari o superiore al 20 per cento del fatturato registrato nel medesimo periodo dell'anno 2019 »;

b) al comma 10-*bis*, secondo periodo, dopo le parole « salute pubblica » sono aggiunte le seguenti: « e che sarebbero stati destinati al finanziamento delle infrastrutture non intese ad essere sfruttate a fini commerciali »;

c) al comma 10-*quinqües*, le parole « ai commi 10-*bis* e 10-*ter* » sono sostituite dalle seguenti: « al comma 10-*ter* »;

d) dopo il comma 10-*quinqües* è aggiunto il seguente: « 10-*sexies*. Le eventuali risorse residue di cui alla lettera a) del comma 7, non assegnate con il decreto di cui al comma 8, sono destinate alle imprese titolari di concessioni demaniali di cui all'articolo 36 del codice della navigazione, alle imprese di cui agli articoli 16 e 18 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, nonché alle imprese concessionarie per la gestione di stazioni marittime e servizi di supporto a passeggeri, a titolo di indennizzo per le ridotte prestazioni rese da dette società conseguenti alla riduzione dei

5. *Identico*:

a) *identico*:

1) *identico*;

2) *identico*;

3) le parole « e, per i canoni dovuti dal 1° agosto 2020 al 31 dicembre 2020, in favore dei concessionari che dimostrino di aver subito, nel periodo compreso tra il 1° luglio 2020 e il 30 novembre 2020, una diminuzione del fatturato pari o superiore al 20 per cento del fatturato registrato nel medesimo periodo dell'anno 2019 » sono sostituite dalle seguenti: « , per i canoni dovuti dal 1° agosto 2020 al 31 dicembre 2020, in favore dei concessionari che dimostrino di aver subito, nel periodo compreso tra il 1° luglio 2020 e il 30 novembre 2020, una diminuzione del fatturato pari o superiore al 20 per cento del fatturato registrato nel medesimo periodo dell'anno 2019 e, per i canoni dovuti fino alla data del **15 dicembre** 2021, in favore dei concessionari che dimostrino di aver subito nel periodo compreso tra il 1° gennaio 2021 e il **15 dicembre** 2021, una diminuzione del fatturato pari o superiore al 20 per cento del fatturato registrato nel medesimo periodo dell'anno 2019 »;

b) *identica*;

c) *identica*;

d) dopo il comma 10-*quinqües* è aggiunto il seguente: « 10-*sexies*. Le eventuali risorse residue di cui alla lettera a) del comma 7, non assegnate con il decreto di cui al comma 8, sono destinate alle imprese titolari di concessioni demaniali di cui all'articolo 36 del codice della navigazione, alle imprese di cui agli articoli 16 e 18 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, nonché alle imprese concessionarie per la gestione di stazioni marittime e servizi di supporto a passeggeri, a titolo di indennizzo per le ridotte prestazioni rese da dette società conseguenti alla riduzione dei volumi di

volumi di traffico dal 1° gennaio 2021 al 31 luglio 2021, rispetto ai corrispondenti mesi dell'anno 2019. Le modalità attuative del presente comma sono definite con decreto del Ministero delle infrastrutture e mobilità sostenibili, da adottarsi entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione. ».

traffico dal 1° gennaio 2021 al 31 luglio 2021, rispetto ai corrispondenti mesi dell'anno 2019. Le modalità attuative del presente comma sono definite con decreto del Ministero delle infrastrutture e **della** mobilità sostenibili, da adottarsi entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione. ».

5-bis. Per le finalità di cui all'articolo 199, comma 1, lettera b), del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, l'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure occidentale è autorizzata a corrispondere al soggetto fornitore di lavoro portuale di cui all'articolo 17 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, un ulteriore contributo, nel limite massimo di spesa di 1 milione di euro per l'anno 2021, pari a 90 euro per ogni lavoratore in relazione a ciascuna giornata di lavoro prestata in meno nell'anno 2020 rispetto al corrispondente mese dell'anno 2019, per cause riconducibili alle mutate condizioni economiche degli scali del sistema portuale italiano in conseguenza dell'emergenza epidemiologica da COVID-19.
5-ter. Agli oneri derivanti dall'attuazione del comma 5-bis, pari a 1 milione di euro per l'anno 2021, si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2021-2023, nell'ambito del programma « Fondi di riserva e speciali » della missione « Fondi da ripartire » dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2021, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.
5-quater. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

6. All'articolo 103-bis, comma 1, del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 aprile 2020, n. 27, le parole « fino al 31 agosto 2021 » sono sostituite dalle seguenti: « fino al 31 dicembre 2021 ».

6-bis. Al comma 278 dell'articolo 1 della legge 28 dicembre 2015, n. 208, sono apportate le seguenti modificazioni:
a) al primo periodo, dopo le parole: « con una dotazione di 10 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2016 al 2020 » sono inserite le seguenti: « nonché di 10 milioni di euro per ciascuno degli anni 2021 e 2022 »;

b) dopo il terzo periodo è inserito il seguente: « Delle risorse del predetto fondo possono avvalersi anche le Autorità di sistema portuale soccombenti in sentenze esecutive, o comunque parti debitorie in verbali di conciliazione giudiziale, aventi a oggetto risarcimenti liquidati in favore di superstiti di coloro che sono deceduti per patologie asbesto-correlate, compresi coloro che non erano dipendenti diretti delle cessate organizzazioni portuali ».

6-ter. Agli oneri derivanti dal comma **6-bis**, pari a 10 milioni di euro per ciascuno degli anni 2021 e 2022, si provvede mediante riduzione, per 15 milioni di euro per ciascuno degli anni 2021 e 2022, del Fondo sociale per occupazione e formazione, di cui all'articolo 18, comma 1, lettera **a)**, del decreto-legge 29 novembre 2008, n. 185, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 gennaio 2009, n. 2. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

6-quater. All'articolo 184-**quater** del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, sono aggiunti, in fine, i seguenti commi:

« 5-bis. Al fine di promuovere investimenti a favore di progetti di economia circolare, di favorire l'innovazione tecnologica e di garantire la sicurezza del trasporto marittimo, le amministrazioni competenti possono autorizzare, previa caratterizzazione, eventualmente anche per singole frazioni granulometriche, dei materiali derivanti dall'escavo di fondali di aree portuali e marino-costiere condotta secondo la disciplina vigente in materia, di cui all'articolo 109 del presente decreto legislativo e all'articolo **5-bis** della legge 28 gennaio 1994, n. 84, e salve le ulteriori specificazioni tecniche definite ai sensi del comma **5-ter** del presente articolo, il riutilizzo dei predetti materiali in ambienti terrestri e marino-costieri anche per singola frazione granulometrica ottenuta a seguito di separazione con metodi fisici.

5-ter. Entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, con decreto del Ministro della transizione ecologica, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, sono adottate le norme tecniche che disciplinano le opzioni di riutilizzo dei sedimenti di dragaggio e di ogni loro singola frazione granulometrica secondo le

Articolo 5.

(Disposizioni urgenti per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e del Consiglio superiore dei lavori pubblici e in materia di incentivi per funzioni tecniche)

1. Al fine di garantire la realizzazione degli interventi di titolarità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, finanziati in tutto o in parte con le risorse del Piano nazionale di ripresa e resilienza di cui al regolamento (UE) 2021/241 del Parlamento europeo e del Consiglio del 12 febbraio 2021 ovvero del Piano nazionale per gli investimenti complementari di cui all'articolo 1 del decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° luglio 2021, n. 101, in coerenza con i relativi cronoprogrammi, nonché di promuovere e incrementare le attività di studio, di ricerca e di sviluppo nel settore della sostenibilità delle infrastrutture e della mobilità, della innovazione tecnologica, organizzativa e dei materiali, assicurando, al contempo, nuove forme di intermodalità e di servizi di rete anche attraverso lo svolgimento di specifiche attività di natura formativa, è istituita presso il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili la struttura di missione, denominata Centro per l'innovazione e la sostenibilità in materia di infrastrutture e mobilità, di seguito CISMI, che non costituisce struttura dirigenziale e opera alle dirette dipendenze del Ministro. Al CISMI è assegnato un contingente complessivo di venti unità di personale, da individuarsi, nella misura di cinque ricercatori, di cinque tecnologi, di quattro primi ricercatori, di quattro primi tecnologi, di un dirigente tecnologo e di un dirigente di ricerca, tra

migliori tecnologie disponibili ».

Articolo 4-bis.

(Disposizioni in materia di servizio di trasporto pubblico non di linea a mezzo di natanti)

1. All'articolo 200, comma 6-bis, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, dopo le parole: « le autovetture a uso di terzi di cui all'articolo 82, comma 5, lettera b), del medesimo codice della strada di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992 » sono aggiunte le seguenti: « nonché i natanti che svolgono servizio di trasporto pubblico non di linea ai sensi dell'articolo 1, comma 2, della legge 15 gennaio 1992, n. 21 ».

Articolo 5.

(Disposizioni urgenti per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e del Consiglio superiore dei lavori pubblici e in materia di incentivi per funzioni tecniche)

1. Al fine di garantire la realizzazione degli interventi di titolarità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, finanziati in tutto o in parte con le risorse del Piano nazionale di ripresa e resilienza di cui al regolamento (UE) 2021/241 del Parlamento europeo e del Consiglio del 12 febbraio 2021 ovvero del Piano nazionale per gli investimenti complementari di cui all'articolo 1 del decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° luglio 2021, n. 101, in coerenza con i relativi cronoprogrammi, nonché di promuovere e incrementare le attività di studio, di ricerca e di sviluppo nel settore della sostenibilità delle infrastrutture e della mobilità, della innovazione tecnologica, organizzativa e dei materiali, assicurando, al contempo, nuove forme di intermodalità e di servizi di rete anche attraverso lo svolgimento di specifiche attività di natura formativa, è istituita presso il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili la struttura di missione, denominata Centro per l'innovazione e la sostenibilità in materia di infrastrutture e mobilità, di seguito **denominato** « CISMI », che non costituisce struttura dirigenziale e opera alle dirette dipendenze del Ministro. Al CISMI è assegnato un contingente complessivo di venti unità di personale, da individuarsi, nella misura di cinque ricercatori, di cinque tecnologi, di quattro primi ricercatori, di quattro primi tecnologi, di un dirigente tecnologo e di un

il personale degli Enti pubblici di ricerca collocato **in** fuori ruolo con mantenimento del trattamento economico in godimento presso l'amministrazione di appartenenza che è posto integralmente a carico del predetto Ministero. Al coordinamento del CISMI è preposto il dirigente di ricerca individuato secondo le modalità di cui al secondo periodo. Per lo svolgimento delle attività di cui al presente comma, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, in aggiunta al contingente di cui al secondo periodo, nel limite di spesa di euro 47.000 **euro** per l'anno 2021 e di euro 140.000 a decorrere dall'anno 2022, può avvalersi fino ad un massimo di quattro esperti o consulenti nominati ai sensi dell'articolo 7, comma 6, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165.

2. Nello svolgimento della propria attività, il CISMI può stipulare, per conto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, apposite convenzioni con enti e istituti di ricerca specializzati, pubblici e privati e cura i rapporti con organismi internazionali, europei e nazionali nelle materie di competenza del medesimo Ministero.

3. Per l'attuazione delle disposizioni del comma 1, è autorizzata la spesa di euro 741.985 per l'anno 2021 e di euro 2.225.954 a decorrere dall'anno 2022. Al relativo onere si provvede per euro 741.985 per l'anno 2021 e per euro 2.225.954 a decorrere dall'anno 2022, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2021-2023, nell'ambito del programma « Fondi di riserva e speciali » della missione « Fondi da ripartire » dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2021, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

4. All'articolo 45 del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, lettera a), la parola: « sei » è sostituita dalla seguente: « sette » e dopo le parole: « uno appartenente al Ministero dell'economia e delle finanze, » sono aggiunte le seguenti: « e uno appartenente al Ministero della difesa »;

dirigente di ricerca, tra il personale degli Enti pubblici di ricerca collocato fuori ruolo con mantenimento del trattamento economico in godimento presso l'amministrazione di appartenenza che è posto integralmente a carico del predetto Ministero. Al coordinamento del CISMI è preposto il dirigente di ricerca individuato secondo le modalità di cui al secondo periodo. Per lo svolgimento delle attività di cui al presente comma, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, in aggiunta al contingente di cui al secondo periodo, nel limite di spesa di euro 47.000 per l'anno 2021 e di euro 140.000 a decorrere dall'anno 2022, può avvalersi **di non più** di quattro esperti o consulenti nominati ai sensi dell'articolo 7, comma 6, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165.

2. Nello svolgimento della propria attività, il CISMI può stipulare, per conto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, apposite convenzioni con enti e istituti di ricerca specializzati, pubblici e privati, e cura i rapporti con organismi internazionali, europei e nazionali nelle materie di competenza del medesimo Ministero.

3. *Identico.*

4. *Identico:*

a) al comma 1, lettera a), la parola: « sei » è sostituita dalla seguente: « sette » e dopo le parole: « uno appartenente al Ministero dell'economia e delle finanze » sono aggiunte le seguenti: « e uno appartenente al Ministero della difesa »;

b) al comma 2, il secondo periodo è sostituito dal seguente: « Per la partecipazione alle attività del Comitato non spettano indennità e gettoni di presenza ed è riconosciuto il solo rimborso spese nei limiti delle risorse disponibili a legislazione vigente e di quanto previsto per i componenti e gli esperti del Consiglio superiore dei lavori pubblici. ».

5. Agli oneri derivanti dal comma 4, lettera a), pari a euro 35.000 per ciascuno degli anni dal 2022 fino al 2026, si provvede mediante corrispondente riduzione delle proiezioni dello stanziamento del Fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2021-2023, nell'ambito del programma « Fondi di riserva e speciali », della missione « Fondi da ripartire » dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2021, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. All'attuazione del comma 4, lettera a), per l'anno 2021 e lettera b), si provvede con le risorse finanziarie disponibili a legislazione vigente.

6. All'articolo 22, comma 2, terzo periodo, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, le parole « , senza oneri a carico della finanza pubblica, » sono soppresse e il quarto periodo è sostituito dal seguente: « Ai componenti della commissione è riconosciuto un rimborso delle spese effettivamente sostenute e documentate per le missioni effettuate nei limiti previsti per il personale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, con oneri complessivi non superiori a 18.000 euro per l'anno 2021 ed a 36.000 euro a decorrere dall'anno 2022 ».

7. Al fine di assicurare la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili anche in relazione alla realizzazione degli interventi di competenza del medesimo Ministero finanziati in tutto o in parte con le risorse del Piano nazionale di ripresa e resilienza di cui al regolamento (UE) 2021/241 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 febbraio 2021, ovvero del Piano nazionale per gli investimenti complementari di cui all'articolo 1 del decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° luglio 2021, n. 101, e in considerazione delle specifiche professionalità, anche di natura tecnica, del

b) al comma 2, il secondo periodo è sostituito dal seguente: « Per la partecipazione alle attività del Comitato non spettano indennità e gettoni di presenza ed è riconosciuto il solo rimborso **delle** spese nei limiti delle risorse disponibili a legislazione vigente e di quanto previsto per i componenti e gli esperti del Consiglio superiore dei lavori pubblici. ».

5. Agli oneri derivanti dal comma 4, lettera a), pari a euro 35.000 per ciascuno degli anni dal 2022 fino al 2026, si provvede mediante corrispondente riduzione delle proiezioni dello stanziamento del Fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2021-2023, nell'ambito del programma « Fondi di riserva e speciali », della missione « Fondi da ripartire » dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2021, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. All'attuazione del comma 4, lettera a), per l'anno 2021, e lettera b), si provvede con le risorse finanziarie disponibili a legislazione vigente. **Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.**

6. *Identico.*

7. *Identico.*

personale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, tenuto conto della necessità di remunerare adeguatamente le attività di controllo svolte da detto personale, a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente decreto, con riferimento al personale non dirigenziale del medesimo Ministero sono incrementati, nei limiti di cui al comma 9 e in deroga ai limiti finanziari previsti dalla normativa vigente:

- a) l'indennità di amministrazione di complessivi euro 1.986.272,57 per l'anno 2021 ed euro 5.958.817,70 a decorrere dall'anno 2022, al lordo degli oneri a carico dell'amministrazione;
- b) il fondo risorse decentrate del personale di cui all'articolo 76 del contratto collettivo nazionale di lavoro del comparto funzioni centrali 2016-2018 relativo al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di euro 2.446.641,12 per l'anno 2021 ed euro 7.339.923,35 a decorrere dall'anno 2022, al lordo degli oneri a carico dell'amministrazione.

8. Per le medesime finalità di cui al comma 7 e in considerazione delle peculiari responsabilità del personale dirigenziale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, i fondi per la retribuzione di posizione e la retribuzione di risultato del medesimo personale sono incrementati, a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente decreto:

- a) nella misura di complessivi euro 203.578.47 per l'anno 2021 ed euro 610.735,40 a decorrere dall'anno 2022, al lordo degli oneri a carico dell'amministrazione, per il personale di livello dirigenziale generale;
- b) nella misura di complessivi euro 843.366,54 per l'anno 2021 ed euro 2.530.099,62 a decorrere dall'anno 2022, al lordo degli oneri a carico dell'amministrazione, per il personale di livello dirigenziale non generale.

9. Agli oneri derivanti dai commi 6, 7 e 8, quantificati in complessivi euro 5.497.859 per l'anno 2021 ed in complessivi euro 16.475.576 a decorrere dall'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo speciale di parte corrente iscritto ai fini del bilancio triennale 2021-2023, nell'ambito del programma « Fondi di riserva e speciali » della missione « Fondi da ripartire » dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, allo scopo utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad

8. *Identico.*

9. *Identico.*

apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

10. Il regolamento di cui all'articolo 113, comma 3, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, si applica agli appalti di lavori, servizi e forniture le cui procedure di gara sono state avviate successivamente alla data di entrata in vigore del medesimo decreto legislativo, anche se eseguiti prima dell'entrata in vigore del predetto regolamento. Gli oneri per la ripartizione delle risorse finanziarie di cui all'articolo 113, comma 2, del decreto legislativo n. 50 del 2016 fanno carico agli stanziamenti già accantonati per i singoli appalti di lavori, servizi e forniture di cui al primo periodo negli stati di previsione della spesa o nei bilanci delle stazioni appaltanti.

11. All'articolo 10, comma 1, lettera *f*), del decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 284, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'alinea, le parole « un rappresentante per ciascuna » sono sostituite dalle seguenti: « un rappresentante espressione »;

b) al punto 7, le parole « delle Confederazioni alle quali aderisce » sono sostituite dalle seguenti: « della Confederazione alla quale aderisce; ove sia rappresentata per il tramite della Confederazione, tale Confederazione deve aver fatto parte dell'Assemblea Generale del Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro almeno per tre mandati negli ultimi cinque e può indicare una sola associazione di categoria ».

Articolo 6.

(Disposizioni urgenti per la funzionalità dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali)

1. All'articolo 12 del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 4:

1) alla lettera *a*), le parole « ed alla Commissione di cui all'articolo 4 del decreto legislativo 5 ottobre 2006, n. 264 » sono soppresse;

2) alla lettera *g*), dopo le parole « le ispezioni di sicurezza » sono inserite le seguenti: « con le modalità »;

3) alla lettera *l*), dopo le parole « n. 35 del 2011 », sono aggiunte le seguenti: « , da destinare all'Agenzia per lo svolgimento delle attività di cui agli articoli 5 e 6 del medesimo decreto legislativo »;

b) il comma 4-*quater* è sostituito dal seguente: «

10. *Identico.*

11. *Identico:*

a) all'alinea, le parole « un rappresentante per ciascuna », **ovunque ricorrono**, sono sostituite dalle seguenti: « un rappresentante espressione »;

b) al **numero 7**), le parole « delle Confederazioni alle quali aderisce » sono sostituite dalle seguenti: « della Confederazione alla quale aderisce; ove sia rappresentata per il tramite della Confederazione, tale Confederazione deve aver fatto parte dell'Assemblea Generale del Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro almeno per tre mandati negli ultimi cinque e può indicare una sola associazione di categoria ».

Articolo 6.

(Disposizioni urgenti per la funzionalità dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali)

1. *Identico.*

4-quater. Sono trasferite all'Agenzia le funzioni esercitate dagli uffici speciali trasporti a impianti fissi (USTIF) del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili ai sensi dell'articolo 9, commi 5 e 6, del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 4 agosto 2014, pubblicato nel supplemento ordinario alla *Gazzetta Ufficiale* n. 297 del 23 dicembre 2014, e del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 29 settembre 2003, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana n. 280 del 2 dicembre 2003. L'Agenzia, con proprio decreto, disciplina i requisiti per il rilascio dell'autorizzazione di sicurezza relativa al sistema di trasporto costituito dall'infrastruttura e dal materiale rotabile, con i contenuti di cui agli articoli 9 e 11 del decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50, per quanto applicabili, nonché, d'intesa con il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, le modalità per la realizzazione e l'apertura all'esercizio di nuovi sistemi di trasporto a impianti fissi. »;

c) al comma 5, le parole « comma 4, lettere *a)* e *c)* » sono sostituite dalle seguenti: « comma 4, lettere *a)* e *g)* »;

d) al comma *5-bis*, primo periodo, le parole « ed alla Commissione di cui all'articolo 4 del decreto legislativo 5 ottobre 2006, n. 264 » sono soppresse;

e) al comma 9, lettera *b)*, le parole « 569 unità, di cui 42 di livello dirigenziale non generale e 2 uffici di livello dirigenziale generale » sono sostituite dalle seguenti: « 668 unità, di cui 48 di livello dirigenziale non generale e 3 uffici di livello dirigenziale generale »;

f) al comma 13, le parole « due posizioni di uffici di livello dirigenziale generale » sono sostituite dalle seguenti: « tre posizioni di uffici di livello dirigenziale generale »;

2. All'articolo 12, comma 3, lettera *a)*, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, dopo le parole « e dal personale dell'A.N.A.S. » sono aggiunte le seguenti: « , nonché dal personale, con compiti ispettivi o di vigilanza sulle infrastrutture stradali o autostradali, dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali ».

3. Fino al 31 dicembre 2023, ai fini dell'ammissione all'esame di qualificazione di cui all'articolo 12, comma 3, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, non è richiesto per il personale dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle

2. *Identico.*

3. *Identico.*

ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali il possesso del requisito dell'anzianità di inquadramento previsto dall'articolo 23, comma 2, secondo periodo, del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495.

4. Entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto si provvede all'adeguamento dello statuto, del regolamento di amministrazione e dei regolamenti che disciplinano il funzionamento dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali secondo le modalità previste dall'articolo 12, commi 8, 9 e 10, del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130.

5. Gli Uffici speciali trasporti a impianti fissi, di seguito USTIF, del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e il relativo personale, pari a sei unità di livello dirigenziale non generale e novantadue unità di personale delle aree funzionali, di cui quarantotto di area III, trentotto di area II e sei di area I, sono trasferiti all'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali, a decorrere dal 1° gennaio 2022. Conseguentemente, la dotazione organica del personale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, ferme restando le 38 posizioni di livello dirigenziale generale, è rideterminata in 189 posizioni di livello dirigenziale non generale e 7.674 unità di personale delle aree funzionali di cui 2.966 di area III, 4.497 di area II e 211 di area I. Le risorse umane trasferite includono il personale di ruolo dirigenziale e non dirigenziale, nonché il personale a tempo determinato con incarico dirigenziale ai sensi dell'articolo 19, comma 6, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, che risulta in servizio alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto. Al personale non dirigenziale trasferito ai sensi del presente comma si applica il trattamento economico, compreso quello accessorio, previsto nell'amministrazione di destinazione e viene corrisposto un assegno *ad personam* riassorbibile pari all'eventuale differenza fra le voci fisse e continuative del trattamento economico dell'amministrazione di provenienza, ove superiore, e quelle riconosciute presso l'amministrazione di destinazione. Nelle more dell'entrata in vigore del regolamento di amministrazione di cui al comma 4, al personale

4. *Identico.*

5. Gli Uffici speciali trasporti a impianti fissi, di seguito USTIF, del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e il relativo personale, pari a sei unità di livello dirigenziale non generale e novantadue unità di personale delle aree funzionali, di cui quarantotto di area III, trentotto di area II e sei di area I, sono trasferiti all'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali, a decorrere dal 1° gennaio 2022. Conseguentemente, la dotazione organica del personale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, ferme restando le 38 posizioni di livello dirigenziale generale, è rideterminata in 189 posizioni di livello dirigenziale non generale e 7.674 unità di personale delle aree funzionali di cui 2.966 di area III, 4.497 di area II e 211 di area I. Le risorse umane trasferite includono il personale di ruolo dirigenziale e non dirigenziale, nonché il personale a tempo determinato con incarico dirigenziale ai sensi dell'articolo 19, comma 6, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, che risulta in servizio alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto. Al personale non dirigenziale trasferito ai sensi del presente comma si applica il trattamento economico, compreso quello accessorio, previsto nell'amministrazione di destinazione e viene corrisposto un assegno *ad personam* riassorbibile pari all'eventuale differenza fra le voci fisse e continuative del trattamento economico dell'amministrazione di provenienza, ove superiore, e quelle riconosciute presso l'amministrazione di destinazione. Nelle more dell'entrata in vigore del regolamento di amministrazione di cui al comma 4, al personale dirigenziale trasferito ai sensi del presente comma

dirigenziale trasferito ai sensi del presente comma continuano ad applicarsi i contratti individuali di lavoro stipulati ai sensi dell'articolo 19, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, vigenti alla data di entrata in vigore del presente decreto. Fino alla data di adozione del decreto del Ministro dell'economia e delle finanze di cui al comma 6, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili provvede alla corresponsione del trattamento economico spettante al personale trasferito nella misura già corrisposta e le eventuali differenze sono a carico dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali. A decorrere dalla medesima data, le risorse finanziarie sono allocate sul pertinente capitolo di spesa del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili per essere trasferite all'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali. Tale importo considera i costi del trattamento economico corrisposto al personale trasferito e tiene conto delle voci retributive fisse e continuative, del costo dei buoni pasto, della remunerazione del lavoro straordinario e del trattamento economico di cui al Fondo risorse decentrate. Fino alla data di entrata in vigore del regolamento di amministrazione di cui al comma 4, l'attività facente capo agli USTIF continua ad essere esercitata presso le sedi e gli uffici già individuati dal decreto ministeriale 4 agosto 2014, pubblicato nel supplemento ordinario alla *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana n. 297 del 23 dicembre 2014.

6. Il Ministro dell'economia e delle finanze provvede, con proprio decreto, ad effettuare le occorrenti variazioni di bilancio, in termini di residui, di competenza e di cassa ivi comprese l'istituzione, la modifica e la soppressione di missioni e programmi. A decorrere dalla data di adozione del decreto del Ministro dell'economia e delle finanze di cui al primo periodo transitano all'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali i rapporti giuridici attivi e passivi relativi alle funzioni trasferite. A decorrere dalla medesima data, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali provvedono al trasferimento delle corrispondenti risorse strumentali tramite protocolli d'intesa.

7. Agli oneri derivanti dai commi 1, lettere e) ed

continuano ad applicarsi i contratti individuali di lavoro stipulati ai sensi dell'articolo 19, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, vigenti alla data di entrata in vigore del presente decreto. Fino alla data di adozione del decreto del Ministro dell'economia e delle finanze di cui al comma 6, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili provvede alla corresponsione del trattamento economico spettante al personale trasferito nella misura già corrisposta e le eventuali differenze sono a carico dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali. A decorrere dalla medesima data, le risorse finanziarie sono allocate sul pertinente capitolo di spesa del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili per essere trasferite all'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali. Tale importo considera i costi del trattamento economico corrisposto al personale trasferito e tiene conto delle voci retributive fisse e continuative, del costo dei buoni pasto, della remunerazione del lavoro straordinario e del trattamento economico di cui al Fondo risorse decentrate. Fino alla data di entrata in vigore del regolamento di amministrazione di cui al comma 4, l'attività facente capo agli USTIF continua ad essere esercitata presso le sedi e gli uffici già individuati dal decreto **del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti** 4 agosto 2014, pubblicato nel supplemento ordinario alla *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana n. 297 del 23 dicembre 2014.

6. *Identico.*

7. *Identico.*

f), e 5, pari a 1.355.309 euro annui a decorrere dal 2022 si provvede a valere sulle risorse disponibili nel bilancio dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali. Alla compensazione dei relativi effetti finanziari, in termini di fabbisogno e di indebitamento netto, pari a 697.985 euro annui a decorrere dall'anno 2022 si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per la compensazione degli effetti finanziari non previsti a legislazione vigente conseguenti all'attualizzazione di contributi pluriennali, di cui all'articolo 6, comma 2, del decreto-legge 7 ottobre 2008, n. 154, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 dicembre 2008, n. 189.

8. All'articolo 4 del decreto legislativo 5 ottobre 2006, n. 264, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, le parole « il Consiglio superiore dei lavori pubblici » sono sostituite dalle seguenti:

« l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali »;

b) al comma 2, primo periodo, le parole « La Commissione è composta dal Presidente del Consiglio superiore dei lavori pubblici o da un suo delegato, che la presiede, da sette esperti tecnici designati dal Presidente del Consiglio superiore dei lavori pubblici » sono sostituite dalle seguenti: « La Commissione è composta dal Direttore dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali o da un suo delegato, che la presiede, da quattro esperti tecnici designati dal Direttore dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali, da tre esperti tecnici designati dal Presidente del Consiglio superiore dei lavori pubblici » e, al secondo periodo, le parole « La Commissione è nominata con provvedimento del Presidente del Consiglio superiore dei lavori pubblici » sono sostituite dalle seguenti: « La Commissione è nominata con provvedimento del Direttore dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali »;

c) al comma 11, le parole « del Consiglio

8. *Identico:*

a) *identica;*

b) al comma 2, primo periodo, le parole « La Commissione è composta dal Presidente del Consiglio superiore dei lavori pubblici o da un suo delegato, che la presiede, da sette esperti tecnici designati dal Presidente del Consiglio superiore dei lavori pubblici » sono sostituite dalle seguenti: « La Commissione è composta dal Direttore dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali o da un suo delegato, che la presiede, da quattro esperti tecnici designati dal Direttore dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali, da tre esperti tecnici designati dal Presidente del Consiglio superiore dei lavori pubblici » **e le parole: « da un rappresentante dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali, » sono soppresse** e, al secondo periodo, le parole « La Commissione è nominata con provvedimento del Presidente del Consiglio superiore dei lavori pubblici » sono sostituite dalle seguenti: « La Commissione è nominata con provvedimento del Direttore dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali, **nel rispetto del principio della parità di genere** »;

c) *identica.*

superiore dei lavori pubblici » sono sostituite dalle seguenti: « dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali ».

9. Con provvedimento adottato dal Direttore dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali entro quarantacinque giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, è rinnovata la composizione della Commissione permanente di cui all'articolo 4 del decreto legislativo 5 ottobre 2006, n. 264, come modificato dal presente decreto. Fino alla data di adozione del provvedimento di cui al primo periodo, continua ad operare la Commissione permanente nella composizione esistente alla data di entrata in vigore del presente decreto.

Articolo 7.

(Disposizioni urgenti in materia di trasporto aereo)

1. Al fine di assicurare il pieno rispetto del vigente sistema di distribuzione del traffico aereo sul sistema aeroportuale milanese e di consentire una transizione ordinata nel settore del trasporto aereo che eviti, anche in considerazione degli effetti derivanti dall'emergenza epidemiologica da COVID-19, disservizi per il traffico di passeggeri e merci da e verso gli aeroporti del Regno Unito, le disposizioni di cui all'articolo 17-*quater* del decreto-legge 25 marzo 2019, n. 22, convertito, con modificazioni, dalla legge 20 maggio 2019, n. 41, si applicano fino alla data del 30 ottobre 2022.

2. All'articolo 11-*quater*, del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 luglio 2021, n. 106 sono apportate le seguenti modificazioni:

a) il comma 4 è sostituito dal seguente: « 4. Il programma della procedura di amministrazione straordinaria è immediatamente adeguato dai commissari straordinari alla decisione della Commissione europea di cui al citato articolo 79, comma 4-*bis*, del decreto-legge n. 18 del 2020 che possono procedere all'adozione, per ciascun compendio di beni oggetto di cessione, anche di distinti programmi nell'ambito di quelli previsti dall'articolo 27 del decreto legislativo 8 luglio 1999, n. 270. Le modifiche al programma, la cui durata si computa dalla data di modifica, possono essere adottate anche dopo la scadenza del termine del primo programma autorizzato e possono prevedere la cessione a trattativa privata anche di singoli beni, rami d'azienda o parti di essi,

9. *Identico.*

Articolo 7.

(Disposizioni urgenti in materia di trasporto aereo)

1. *Identico.*

2. *Identico:*

a) il comma 4 è sostituito dal seguente: « 4. Il programma della procedura di amministrazione straordinaria è immediatamente adeguato dai commissari straordinari alla decisione della Commissione europea di cui al citato articolo 79, comma 4-*bis*, del decreto-legge n. 18 del 2020; **i commissari straordinari** possono procedere all'adozione, per ciascun compendio di beni oggetto di cessione, anche di distinti programmi nell'ambito di quelli previsti dall'articolo 27 del decreto legislativo 8 luglio 1999, n. 270. Le modifiche al programma, la cui durata si computa anche dopo la scadenza del termine del primo programma autorizzato e possono prevedere la cessione a trattativa privata anche di singoli beni,

perimetrati in coerenza con la decisione della Commissione europea. Il programma predisposto e adottato dai commissari straordinari in conformità al piano industriale di cui al citato articolo 79, comma 4-*bis*, e alla decisione della Commissione europea si intende ad ogni effetto autorizzato. È parimenti autorizzata la cessione diretta alla società di cui all'articolo 79, comma 4-*bis*, del decreto-legge n. 18 del 2020 di compendi aziendali del ramo *aviation* individuati dall'offerta vincolante formulata dalla società in conformità alla decisione della Commissione europea. A seguito della cessione totale o parziale dei compendi aziendali del ramo *aviation*, gli *slot* aeroportuali non trasferiti all'acquirente sono restituiti al responsabile dell'assegnazione delle bande orarie sugli aeroporti individuato ai sensi del regolamento (CEE) n. 95/93 del Consiglio, del 18 gennaio 1993. È altresì autorizzata l'autonoma cessione, anche antecedentemente alla modifica del programma, del marchio "Alitalia", da effettuarsi nei confronti di titolari di licenze di esercizio di trasporto aereo o di certificazioni di operatore aereo, individuati tramite procedura di gara che, nel rispetto delle disposizioni europee, anche in materia antitrust, garantisca la concorrenzialità delle offerte e la valorizzazione del marchio. La stima del valore dei complessi oggetto della cessione può essere effettuata tramite perizia disposta da un soggetto terzo individuato dall'organo commissariale, previo parere del comitato di sorveglianza, da rendere nel termine massimo di tre giorni dalla richiesta. A seguito della decisione della Commissione europea il Ministero dell'economia e delle finanze sottoscrive l'aumento di capitale della società di cui al citato articolo 79, comma 4-*bis*. »;

b) il comma 9 è sostituito dal seguente: « 9. Nello stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico è istituito un fondo, con una dotazione di 100 milioni di euro per l'anno 2021, diretto a garantire l'indennizzo dei titolari di titoli di viaggio, nonché di *voucher* o analoghi titoli emessi dall'amministrazione straordinaria in conseguenza dell'emergenza epidemiologica da COVID-19 e non utilizzati alla data del trasferimento dei complessi aziendali di cui al comma 3. L'indennizzo è erogato esclusivamente nell'ipotesi in cui non sia garantito al contraente un analogo servizio di trasporto ed è quantificato in

rami d'azienda o parti di essi, perimetrati in coerenza con la decisione della Commissione europea. Il programma predisposto e adottato dai commissari straordinari in conformità al piano industriale di cui al citato articolo 79, comma 4-*bis*, e alla decisione della Commissione europea si intende ad ogni effetto autorizzato. È parimenti autorizzata la cessione diretta alla società di cui all'articolo 79, comma 4-*bis*, del decreto-legge n. 18 del 2020 di compendi aziendali del ramo *aviation* individuati dall'offerta vincolante formulata dalla società in conformità alla decisione della Commissione europea. A seguito della cessione totale o parziale dei compendi aziendali del ramo *aviation*, gli *slot* aeroportuali non trasferiti all'acquirente sono restituiti al responsabile dell'assegnazione delle bande orarie sugli aeroporti individuato ai sensi del regolamento (CEE) n. 95/93 del Consiglio, del 18 gennaio 1993. È altresì autorizzata l'autonoma cessione, anche antecedentemente alla modifica del programma, del marchio "Alitalia", da effettuarsi nei confronti di titolari di licenze di esercizio di trasporto aereo o di certificazioni di operatore aereo, individuati tramite procedura di gara che, nel rispetto delle disposizioni europee, anche in materia antitrust, garantisca la concorrenzialità delle offerte e la valorizzazione del marchio. La stima del valore dei complessi oggetto della cessione può essere effettuata tramite perizia disposta da un soggetto terzo individuato dall'organo commissariale, previo parere del comitato di sorveglianza, da rendere nel termine massimo di tre giorni dalla richiesta. A seguito della decisione della Commissione europea il Ministero dell'economia e delle finanze sottoscrive l'aumento di capitale della società di cui al citato articolo 79, comma 4-*bis*. »;

b) il comma 9 è sostituito dal seguente: « 9. Nello stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico è istituito un fondo, con una dotazione di 100 milioni di euro per l'anno 2021, diretto a garantire l'indennizzo dei titolari di titoli di viaggio, nonché di *voucher* o analoghi titoli emessi dall'amministrazione straordinaria in conseguenza dell'emergenza epidemiologica da COVID-19 e non utilizzati alla data del trasferimento dei complessi aziendali di cui al comma 3. L'indennizzo è erogato esclusivamente nell'ipotesi in cui non sia garantito al contraente un analogo servizio di trasporto ed è quantificato in misura

misura pari all'importo del titolo di viaggio. Il Ministero dello sviluppo economico provvede al trasferimento all'Alitalia - Società Aerea Italiana S.p.a. e all'Alitalia Cityliner S.p.a. in amministrazione straordinaria delle risorse sulla base di specifica richiesta dei commissari che dia conto dei presupposti di cui al presente comma. I commissari provvedono mensilmente alla trasmissione al Ministero di un rendiconto delle somme erogate ai sensi della presente norma. Agli oneri derivanti dal presente comma, pari a 100 milioni di euro per l'anno 2021, si provvede ai sensi dell'articolo 77. ».

pari all'importo del titolo di viaggio. Il Ministero dello sviluppo economico provvede al trasferimento all'Alitalia - Società Aerea Italiana S.p.a. e all'Alitalia Cityliner S.p.a. in amministrazione straordinaria delle risorse sulla base di specifica richiesta dei commissari che dia conto dei presupposti di cui al presente comma. I commissari provvedono mensilmente alla trasmissione al Ministero di un rendiconto delle somme erogate ai sensi **del presente comma**. Agli oneri derivanti dal presente comma, pari a 100 milioni di euro per l'anno 2021, si provvede ai sensi dell'articolo 77. »;

b-bis) dopo il comma 9 è inserito il seguente:
« 9-bis. Anche ai fini della salvaguardia dei livelli occupazionali e del reintegro dei servizi esternalizzati, quali la gestione aeroportuale dei servizi di assistenza a terra e di manutenzione, il Ministro dell'economia e delle finanze riferisce annualmente alle Commissioni parlamentari competenti sull'attuazione del piano industriale e sul programma di investimenti della società di cui all'articolo 79, comma 4-bis, del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 aprile 2020, n. 27, sullo stato delle relazioni industriali e sugli aumenti di capitale deliberati. In sede di prima applicazione il Ministro riferisce entro il 31 marzo 2022 ».

Articolo 7-bis.

(Istituzione della Giornata nazionale « Per non dimenticare »)

- 1. Al fine di promuovere la sicurezza dei mezzi di trasporto con riguardo alla tutela dell'incolumità delle persone e dei beni coinvolti nelle operazioni di trasporto dei passeggeri, la Repubblica riconosce il giorno 8 ottobre come Giornata nazionale « Per non dimenticare ».**
- 2. La Giornata nazionale di cui al comma 1 non determina gli effetti civili di cui alla legge 27 maggio 1949, n. 260, non comporta riduzioni dell'orario di lavoro negli uffici pubblici né, qualora cada in giorno feriale, costituisce giorno di vacanza o comporta riduzione di orario per le scuole di ogni ordine e grado, ai sensi degli articoli 2 e 3 della legge 5 marzo 1977, n. 54.**
- 3. In occasione della Giornata nazionale di cui al comma 1, le istituzioni che hanno competenza nel settore dei trasporti nonché le scuole di ogni ordine e grado, anche in coordinamento con le associazioni e con gli organismi operanti nel**

settore, possono organizzare cerimonie, iniziative e incontri al fine di ricordare le vittime degli incidenti e di sensibilizzare l'opinione pubblica in relazione alla sicurezza nel trasporto, alla centralità del passeggero, al rispetto della dignità umana e del valore della vita di ciascun individuo.

4. Dall'attuazione del presente articolo non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Articolo 8.

(Disposizioni in materia di incentivi all'acquisto di veicoli meno inquinanti e per i veicoli di categoria M1, M1 speciali, N1 e L)

1. In considerazione degli effetti dell'emergenza epidemiologica da COVID-19, all'articolo 1, comma 1031, alinea, della legge 30 dicembre 2018, n. 145, le parole « In via sperimentale, a chi acquista, anche in locazione finanziaria, e immatricola in Italia, dal 1° marzo 2019 al 31 dicembre 2021, » sono sostituite dalle seguenti: « In via sperimentale, a chi acquista dal 1° marzo 2019 al 31 dicembre 2021, anche in locazione finanziaria, e immatricola in Italia ».

Articolo 8.

(Disposizioni in materia di incentivi all'acquisto di veicoli meno inquinanti e per i veicoli di categoria M1, M1 speciali, N1 e L)

1. *Identico.*

1-bis. Alla lettera *b-bis*) del comma 1031 dell'articolo 1 della legge 30 dicembre 2018, n. 145, le parole da: « a chi omologa in Italia » fino a: « decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 1° dicembre 2015, n. 219 » sono sostituite dalle seguenti: « ai proprietari dei veicoli delle categorie internazionali M1, M1G, M2, M2G, M3, M3G, N1 e N1G, immatricolati originariamente con motore termico, che installano su tali veicoli, entro il 31 dicembre 2021, un sistema di riqualificazione elettrica, omologato ai sensi del regolamento di cui al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 1° dicembre 2015, n. 219 ».

1-ter. Il comma 2 dell'articolo 74-bis del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126, è sostituito dal seguente:

« 2. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dello sviluppo economico, sono adottate le disposizioni applicative per il riconoscimento dei contributi previsti dalle disposizioni della lettera *b-bis*) del comma 1031 dell'articolo 1 della legge 30 dicembre 2018, n. 145 ».

2. Le disposizioni di cui al comma 1 si applicano anche alle procedure in corso alla data di entrata in vigore del presente decreto e continuano a trovare

applicazione, in quanto compatibili, le disposizioni del decreto del Ministro dello sviluppo economico 20 marzo 2019, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana n. 82 del 6 aprile 2019, con termine di scadenza, per la conclusione della procedura prevista dal citato decreto ministeriale di conferma della prenotazione dei contributi nell'apposita piattaforma informatica, fissato al 31 dicembre 2021 per le prenotazioni inserite, anche se in fase di completamento, dal 1° gennaio 2021 al 30 giugno 2021, e di un termine di scadenza fissato al 30 giugno 2022 per quelle inserite tra il 1° luglio 2021 e il 31 dicembre 2021. I medesimi termini si applicano, alle medesime condizioni, alle prenotazioni dei contributi relativi ai veicoli di categoria M1, M1 speciali, N1 e L.

3. Al fine di garantire e ottimizzare l'utilizzo delle risorse destinate all'acquisto di veicoli meno inquinanti, le risorse di cui all'articolo 73-*quinqüies*, comma 2, lettera a), del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 luglio 2021, n. 123, relative ai contributi per l'acquisto, anche in locazione finanziaria, di autoveicoli con emissioni comprese nella fascia 0-60 grammi (g) di anidride carbonica (CO₂) per chilometro (Km), di cui all'articolo 1, comma 652, della legge 30 dicembre 2020, n. 178, disponibili alla data di entrata in vigore del presente decreto, sono destinate all'erogazione dei contributi, per i medesimi veicoli, previsti dall'articolo 1, comma 1031, della legge 30 dicembre 2018, n. 145. Con provvedimento del Ministero dello sviluppo economico possono essere destinate ai medesimi fini le risorse del richiamato articolo 73-*quinqüies*, comma 2, lettera a), del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 luglio 2021, n. 123, che si rendono disponibili successivamente alla data di entrata in vigore del presente decreto.

applicazione, in quanto compatibili, le disposizioni del decreto del Ministro dello sviluppo economico 20 marzo 2019, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana n. 82 del 6 aprile 2019, con termine di scadenza, per la conclusione della procedura prevista dal citato decreto ministeriale di conferma della prenotazione dei contributi nell'apposita piattaforma informatica, fissato al 31 dicembre 2021 per le prenotazioni inserite, anche se in fase di completamento, dal 1° gennaio 2021 al 30 giugno 2021, e **con** termine di scadenza fissato al 30 giugno 2022 per quelle inserite tra il 1° luglio 2021 e il 31 dicembre 2021. I medesimi termini si applicano, alle medesime condizioni, alle prenotazioni dei contributi relativi ai veicoli di categoria M1, M1 speciali, N1 e L.

3. Al fine di garantire e ottimizzare l'utilizzo delle risorse destinate all'acquisto di veicoli meno inquinanti, le risorse di cui all'articolo 73-*quinqüies*, comma 2, lettera a), del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 luglio 2021, n. **106**, relative ai contributi per l'acquisto, anche in locazione finanziaria, di autoveicoli con emissioni comprese nella fascia 0-60 grammi (g) di anidride carbonica (CO₂) per chilometro (Km), di cui all'articolo 1, comma 652, della legge 30 dicembre 2020, n. 178, disponibili alla data di entrata in vigore del presente decreto, sono destinate all'erogazione dei contributi, per i medesimi veicoli, previsti dall'articolo 1, comma 1031, della legge 30 dicembre 2018, n. 145. Con provvedimento del Ministero dello sviluppo economico possono essere destinate ai medesimi fini le risorse del richiamato articolo 73-*quinqüies*, comma 2, lettera a), del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 luglio 2021, n. **106**, che si rendono disponibili successivamente alla data di entrata in vigore del presente decreto.

3-bis. All'articolo 1 della legge 30 dicembre 2020, n. 178, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) il comma 77 è sostituito dal seguente:

« 77. Per l'anno 2021, è concesso un contributo, alternativo e non cumulabile con altri contributi statali previsti dalla normativa vigente, nella misura del 40 per cento delle spese sostenute e rimaste a carico del compratore, per l'acquisto in Italia, entro il 31 dicembre 2021, anche in locazione finanziaria,

di un solo veicolo nuovo di fabbrica alimentato esclusivamente ad energia elettrica, di potenza inferiore o uguale a 150 kW, di categoria M1, di cui all'articolo 47, comma 2, lettera b), del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, che abbia un prezzo risultante dal listino prezzi ufficiale della casa automobilistica produttrice inferiore a euro 30.000 al netto dell'imposta sul valore aggiunto »;

b) il comma 78 è sostituito dai seguenti:

« 78. Il contributo di cui al comma 77 è concesso ad un solo soggetto per nucleo familiare con indicatore della situazione economica equivalente (ISEE) inferiore a euro 30.000 e nel limite complessivo massimo di spesa di 20 milioni di euro per l'anno 2021. A tal fine, nello stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico è istituito un apposito fondo con una dotazione di 20 milioni di euro per l'anno 2021.

78-bis. Il contributo di cui al comma 77 è corrisposto all'acquirente dal venditore mediante compensazione con il prezzo di acquisto. Le imprese costruttrici o importatrici del veicolo nuovo rimborsano al venditore l'importo del contributo e recuperano tale importo in forma di credito d'imposta, utilizzabile esclusivamente in compensazione ai sensi dell'articolo 17 del decreto legislativo 9 luglio 1997, n. 241, senza applicazione dei limiti di cui all'articolo 34 della legge 23 dicembre 2000, n. 388, e all'articolo 1, comma 53, della legge 24 dicembre 2007, n. 244, presentando il modello F24 esclusivamente tramite i servizi telematici messi a disposizione dall'Agenzia delle entrate.

78-ter. Fino al 31 dicembre del quinto anno successivo a quello in cui è stata emessa la fattura di vendita, le imprese costruttrici o importatrici conservano copia della fattura di vendita e dell'atto di acquisto, che deve essere ad esse trasmessa dal venditore »;

c) il comma 79 è sostituito dai seguenti:

« 79. Ai fini dell'attuazione dei commi 77, 78, 78-bis e 78-ter, si applicano, in quanto compatibili, le disposizioni del decreto del Ministro dello sviluppo economico 20 marzo 2019, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 82 del 6 aprile 2019.

79-bis. L'efficacia dei commi 77, 78, 78-bis e 78-ter è subordinata all'autorizzazione della

Commissione europea ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 3, del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea ».

Articolo 9.

(Disposizioni urgenti in materia di efficientamento funzionale degli edifici adibiti a uffici giudiziari)

1. Il Commissario straordinario del Parco della Giustizia di Bari, nominato ai sensi dell'articolo 4 del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, approva il progetto di fattibilità tecnica ed economica di cui all'articolo 23, commi 5 e 6, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, convocando la conferenza di servizi, ai sensi dell'articolo 14, comma 1, della legge 7 agosto 1990, n. 241, alla quale partecipa obbligatoriamente, in deroga a quanto previsto dall'articolo 14-ter, comma 4, della citata legge n. 241 del 1990, anche un rappresentante del Ministero della giustizia. Nella medesima conferenza dei servizi, il Consiglio superiore dei lavori pubblici, ai sensi dell'articolo 215 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, esprime il parere sul progetto di fattibilità tecnica ed economica trasmesso a cura del Commissario. Il parere reso dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, in deroga a quanto previsto dall'articolo 1, comma 9, del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, non riguarda anche la valutazione di congruità del costo.

2. Il progetto di fattibilità tecnica ed economica di cui al comma 1, predisposto in conformità a quanto previsto dall'articolo 48, comma 7, quarto periodo, del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, è trasmesso, a cura del Commissario altresì, all'autorità competente ai fini dell'espressione del provvedimento di valutazione ambientale di cui alla Parte seconda del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, unitamente alla documentazione di cui agli articoli 13, comma 3 e 22, comma 1, del medesimo decreto legislativo n. 152 del 2006. Si applicano i termini di cui all'articolo 4, comma 2, secondo periodo, del decreto-legge 18 aprile 2019 n. 32, convertito con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55. Gli esiti della valutazione ambientale sono trasmessi e comunicati dall'autorità competente alle altre amministrazioni che partecipano alla conferenza di servizi di cui al comma 1. Qualora sia svolto il dibattito pubblico è escluso il ricorso

Articolo 9.

(Disposizioni urgenti in materia di efficientamento funzionale degli edifici adibiti a uffici giudiziari)

1. Il Commissario straordinario del Parco della Giustizia di Bari, nominato ai sensi dell'articolo 4 del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, approva il progetto di fattibilità tecnica ed economica di cui all'articolo 23, commi 5 e 6, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, convocando la conferenza di servizi, ai sensi dell'articolo 14, comma 1, della legge 7 agosto 1990, n. 241, alla quale partecipa obbligatoriamente, in deroga a quanto previsto dall'articolo 14-ter, comma 4, della citata legge n. 241 del 1990, anche un rappresentante del Ministero della giustizia. Nella medesima conferenza **di** servizi, il Consiglio superiore dei lavori pubblici, ai sensi dell'articolo 215 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, esprime il parere sul progetto di fattibilità tecnica ed economica trasmesso a cura del Commissario. Il parere reso dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, in deroga a quanto previsto dall'articolo 1, comma 9, del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, non riguarda anche la valutazione di congruità del costo.

2. Il progetto di fattibilità tecnica ed economica di cui al comma 1, predisposto in conformità a quanto previsto dall'articolo 48, comma 7, quarto periodo, del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, è trasmesso, a cura del Commissario, altresì all'autorità competente ai fini dell'espressione del provvedimento di valutazione ambientale di cui alla Parte seconda del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, unitamente alla documentazione di cui agli articoli 13, comma 3 e 22, comma 1, del medesimo decreto legislativo n. 152 del 2006. Si applicano i termini di cui all'articolo 4, comma 2, secondo periodo, del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55. Gli esiti della valutazione ambientale sono trasmessi e comunicati dall'autorità competente alle altre amministrazioni che partecipano alla conferenza di servizi di cui al comma 1. Qualora sia svolto il dibattito pubblico è escluso il ricorso

all'inchiesta pubblica di cui all'articolo 24-*bis* del predetto decreto legislativo n. 152 del 2006.

3. L'approvazione del progetto da parte del Commissario tiene luogo dei pareri, nulla osta e autorizzazioni necessari ai fini della localizzazione dell'opera, della conformità urbanistica e paesaggistica dell'intervento, della risoluzione delle interferenze e delle relative opere mitigatrici e compensative. L'approvazione del progetto perfeziona, ad ogni fine urbanistico ed edilizio, l'intesa tra Stato e regione, in ordine alla localizzazione dell'opera, ha effetto di variante degli strumenti urbanistici vigenti e comprende il parere reso dal Consiglio superiore dei lavori pubblici di cui dell'articolo 215 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, i provvedimenti di valutazione ambientale e i titoli abilitativi rilasciati per la realizzazione e l'esercizio del progetto, recandone l'indicazione esplicita. La variante urbanistica, conseguente all'approvazione del progetto, 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.

4. In deroga all'articolo 27 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, la verifica del progetto definitivo e del progetto esecutivo condotta ai sensi dell'articolo 26, comma 6, del predetto decreto legislativo accerta altresì l'ottemperanza alle prescrizioni impartite in sede di approvazione del progetto di fattibilità tecnica ed economica, nonché a quelle impartite in sede di valutazione ambientale. All'esito della verifica, il Commissario straordinario procede direttamente all'approvazione del progetto definitivo ovvero del progetto esecutivo.

5. Il Commissario straordinario può procedere, sulla base del progetto di fattibilità tecnica ed economica, all'affidamento congiunto dei livelli di progettazione successivi e dell'esecuzione dell'opera. L'affidamento avviene mediante acquisizione del progetto definitivo in sede di

all'inchiesta pubblica di cui all'articolo 24-*bis* del predetto decreto legislativo n. 152 del 2006.

3. L'approvazione del progetto da parte del Commissario tiene luogo dei pareri, nulla osta e autorizzazioni necessari ai fini della localizzazione dell'opera, della conformità urbanistica e paesaggistica dell'intervento, della risoluzione delle interferenze e delle relative opere mitigatrici e compensative. L'approvazione del progetto perfeziona, ad ogni fine urbanistico ed edilizio, l'intesa tra Stato e regione, in ordine alla localizzazione dell'opera, ha effetto di variante degli strumenti urbanistici vigenti e comprende il parere reso dal Consiglio superiore dei lavori pubblici di cui all'articolo 215 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, i provvedimenti di valutazione ambientale e i titoli abilitativi rilasciati per la realizzazione e l'esercizio del progetto, recandone l'indicazione esplicita. La variante urbanistica, conseguente all'approvazione del progetto, 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.

4. *Identico.*

5. *Identico.*

offerta ovvero, in alternativa, mediante offerte aventi a oggetto la realizzazione del progetto definitivo, del progetto esecutivo e il prezzo. In entrambi i casi, l'offerta relativa al prezzo indica distintamente il corrispettivo richiesto per la progettazione definitiva, per la progettazione esecutiva e per l'esecuzione dei lavori. Laddove si rendano necessarie modifiche sostanziali, il Commissario può convocare, ai sensi del comma 1, una nuova conferenza di servizi ai fini dell'approvazione del progetto definitivo e alla stessa è chiamato a partecipare anche l'affidatario dell'appalto che provvede, ove necessario, ad adeguare il progetto alle eventuali prescrizioni susseguenti alle determinazioni del Commissario, anche rese in seguito alla conferenza di servizi.

6. In caso di impugnazione degli atti relativi alle procedure di affidamento indette per la progettazione e l'esecuzione degli interventi di edilizia giudiziaria e delle infrastrutture a supporto di cui al presente articolo, si applicano le previsioni contenute nell'articolo 125 del codice del processo amministrativo di cui al decreto legislativo 2 luglio 2010, n. 104.

Articolo 10.

(Procedure di attuazione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza e modalità di accesso ai servizi erogati in rete dalle pubbliche amministrazioni)

1. All'articolo 1 della legge 30 dicembre 2020, n. 178, il comma 1039 è sostituito dal seguente: « 1039. Le risorse giacenti nei conti correnti infruttiferi di cui al comma 1038 sono attribuite, in relazione al fabbisogno finanziario, a ciascuna amministrazione od organismo titolare e/o attuatore dei progetti, sulla base delle procedure definite con il decreto di cui al comma 1042, nel rispetto del sistema di gestione e controllo delle componenti del *Next Generation EU*. ».

2. Il decreto del Ministro dell'economia e delle finanze con cui sono state individuate le risorse finanziarie, come determinate nella decisione di esecuzione del Consiglio UE-ECOFIN recante « Approvazione della Valutazione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza dell'Italia », viene aggiornato sulla base di eventuali riprogrammazioni del PNRR adottate secondo quanto previsto dalla normativa dell'Unione. Le risorse del Fondo per lo sviluppo e la coesione necessarie all'attuazione del Piano sono assegnate annualmente sulla base del cronoprogramma finanziario degli interventi cui esse sono destinate.

6. *Identico.*

Articolo 10.

(Procedure di attuazione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza e modalità di accesso ai servizi erogati in rete dalle pubbliche amministrazioni)

1. *Identico.*

2. *Identico.*

3. La notifica della citata decisione di esecuzione del consiglio UE-ECOFIN recante « Approvazione della Valutazione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza dell'Italia », unitamente al decreto del Ministro dell'economia e delle finanze di cui al comma 2, costituiscono la base giuridica di riferimento per l'attivazione, da parte delle amministrazioni responsabili, delle procedure di attuazione dei singoli interventi previsti dal PNRR, secondo quanto disposto dalla vigente normativa nazionale ed europea, ivi compresa l'assunzione dei corrispondenti impegni di spesa, nei limiti delle risorse assegnate ai sensi del decreto di cui al comma 2.
4. Laddove non diversamente previsto nel PNRR, ai fini della contabilizzazione e rendicontazione delle spese, le amministrazioni ed i soggetti responsabili dell'attuazione possono utilizzare le « opzioni di costo semplificate » previste dagli articoli 52 e seguenti del regolamento (UE) 2021/1060.
5. In sede di definizione dei provvedimenti che recano le procedure di attuazione degli interventi del PNRR, ivi incluse quelle relative ai progetti in essere, le amministrazioni responsabili, in aggiunta agli ordinari criteri previsti dalla normativa di settore, stabiliscono ulteriori e specifici criteri di assegnazione delle risorse idonei ad assicurare il rispetto delle condizionalità, degli obiettivi iniziali, intermedi e finali e dei cronoprogrammi previsti dal PNRR, nonché i relativi obblighi di monitoraggio, rendicontazione e controllo previsti dal regolamento UE 241/2021, anche sulla base di apposite linee guida da emanarsi con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze.
6. Nel caso in cui si renda necessario procedere al recupero di somme nei confronti di regioni, province autonome di Trento e di Bolzano e degli enti locali, si applicano le procedure di cui al comma 7-bis dell'articolo 1 del decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° luglio 2021, n. 101.
3. *Identico.*
4. Laddove non diversamente previsto nel PNRR, ai fini della contabilizzazione e rendicontazione delle spese, le amministrazioni ed i soggetti responsabili dell'attuazione possono utilizzare le « opzioni di costo semplificate » previste dagli articoli 52 e seguenti del regolamento (UE) 2021/1060 **del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 giugno 2021. Ove possibile, la modalità semplificata di cui al primo periodo è altresì estesa alla contabilizzazione e alla rendicontazione delle spese sostenute nell'ambito dei Piani di sviluppo e coesione di cui all'articolo 44 del decreto-legge 30 aprile 2019, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 giugno 2019, n. 58.**
5. In sede di definizione dei provvedimenti che recano le procedure di attuazione degli interventi del PNRR, ivi incluse quelle relative ai progetti in essere, le amministrazioni responsabili, in aggiunta agli ordinari criteri previsti dalla normativa di settore, stabiliscono ulteriori e specifici criteri di assegnazione delle risorse idonei ad assicurare il rispetto delle condizionalità, degli obiettivi iniziali, intermedi e finali e dei cronoprogrammi previsti dal PNRR, nonché i relativi obblighi di monitoraggio, rendicontazione e controllo previsti dal regolamento (UE) 2021/241 **del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 febbraio 2021**, anche sulla base di apposite linee guida da emanarsi con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze.
6. Nel caso in cui si renda necessario procedere al recupero di somme nei confronti **delle** regioni, **delle** province autonome di Trento e di Bolzano e degli enti locali, si applicano le procedure di cui al comma 7-bis dell'articolo 1 del decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° luglio 2021, n. 101.

7. All'articolo 66-*bis* del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, al comma 3, le parole « è abrogato » sono sostituite dalle seguenti: « è sostituito dal seguente: "3-*bis*. Fatto salvo quanto previsto dal comma 2-*nonies*, i soggetti di cui all'articolo 2, comma 2, lettera *a*), utilizzano esclusivamente le identità digitali SPID e la carta di identità elettronica ai fini dell'identificazione dei cittadini che accedono ai propri servizi in rete. Con uno o più decreti del Presidente del Consiglio dei ministri o del Ministro delegato per l'innovazione tecnologica e la digitalizzazione è stabilita la data a decorrere dalla quale i soggetti di cui all'articolo 2, comma 2, lettera *a*), utilizzano esclusivamente le identità digitali SPID, la carta di identità elettronica e la Carta Nazionale dei servizi per consentire l'accesso delle imprese e dei professionisti ai propri servizi in rete, nonché la data a decorrere dalla quale i soggetti di cui all'articolo 2, comma 2, lettere *b*) e *c*) utilizzano esclusivamente le identità digitali SPID, la carta di identità elettronica e la carta Nazionale dei servizi ai fini dell'identificazione degli utenti dei propri servizi *on-line* ." ».

7. All'articolo **64 del codice dell'amministrazione digitale, di cui al decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82, è aggiunto, in fine, il seguente comma:** « 3-*bis*. Fatto salvo quanto previsto dal comma 2-*nonies*, i soggetti di cui all'articolo 2, comma 2, lettera *a*), utilizzano esclusivamente le identità digitali SPID e la carta di identità elettronica ai fini dell'identificazione dei cittadini che accedono ai propri servizi in rete. Con uno o più decreti del Presidente del Consiglio dei ministri o del Ministro delegato per l'innovazione tecnologica e la **transizione digitale** è stabilita la data a decorrere dalla quale i soggetti di cui all'articolo 2, comma 2, lettera *a*), utilizzano esclusivamente le identità digitali SPID, la carta di identità elettronica e la Carta Nazionale dei servizi per consentire l'accesso delle imprese e dei professionisti ai propri servizi in rete, nonché la data a decorrere dalla quale i soggetti di cui all'articolo 2, comma 2, lettere *b*) e *c*) utilizzano esclusivamente le identità digitali SPID, la carta di identità elettronica e la carta Nazionale dei servizi ai fini dell'identificazione degli utenti dei propri servizi *on-line* ».

7-*bis*. Dopo l'articolo 48 del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, è inserito il seguente:
« Art. 48-*bis*. - (Interventi sulle infrastrutture energetiche lineari) - 1. Per gli interventi infrastrutturali ferroviari rientranti nelle disposizioni di cui agli articoli 44 e 48, che ai fini della loro funzionalità necessitano di connessione alle infrastrutture lineari energetiche, le procedure autorizzatorie di cui ai predetti articoli possono applicarsi anche alla progettazione degli interventi di modifica, potenziamento, rifacimento totale o parziale o nuova realizzazione di tali infrastrutture, ove queste siano strettamente connesse e funzionali all'infrastruttura ferroviaria. In tali casi, il procedimento si svolge mediante unica conferenza di servizi alla quale partecipano tutte le amministrazioni competenti all'adozione di provvedimenti, pareri, visti, nulla osta e intese relativi all'infrastruttura ferroviaria e alle opere di connessione. La determinazione conclusiva della conferenza dispone l'approvazione del progetto ferroviario e l'autorizzazione alla costruzione e all'esercizio delle opere di connessione elettriche in favore

del soggetto gestore dell'infrastruttura lineare energetica, ai sensi degli articoli 52-bis e seguenti 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. Con tale determinazione, le connessioni elettriche alle infrastrutture di cui al primo periodo sono dichiarate di pubblica utilità e inamovibili ai sensi dell'articolo 52-quater, commi 1 e 5, del citato testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 327 del 2001 e la loro localizzazione, in caso di difformità dallo strumento urbanistico vigente, ha effetto di variante con contestuale imposizione del vincolo preordinato all'esproprio, con attribuzione del relativo potere espropriativo al soggetto gestore dell'infrastruttura lineare energetica ».

7-ter. All'articolo 53, comma 2, del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, dopo le parole: « finalizzati a garantire » sono inserite le seguenti: « , limitatamente alle sole infrastrutture già in esercizio ».

7-quater. Al primo periodo del comma 17-bis dell'articolo 13 del decreto-legge 31 dicembre 2020, n. 183, convertito, con modificazioni, dalla legge 26 febbraio 2021, n. 21, dopo le parole: « da parte dei gestori e delle imprese ferroviarie » sono aggiunte le seguenti: « , nonché a definire i tempi di adeguamento a dette prescrizioni da parte dei gestori e delle imprese ferroviarie ».

7-quinquies. Al fine di assicurare l'efficace e tempestiva attuazione degli interventi pubblici previsti dal Piano nazionale di ripresa e resilienza, di cui al regolamento (UE) 2021/241 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 febbraio 2021, fino al 31 dicembre 2026 le amministrazioni di cui all'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, possono avvalersi direttamente della società Cassa depositi e prestiti Spa e di società da essa direttamente o indirettamente controllate per attività di assistenza e supporto tecnico-operativo, per la gestione di fondi e per attività a queste connesse, strumentali o accessorie. I rapporti tra le parti sono regolati sulla base di apposite convenzioni, anche in relazione alla remunerazione dell'attività svolta, concluse sulla base e in conformità all'accordo quadro

stipulato tra il Ministero dell'economia e delle finanze e la società Cassa depositi e prestiti Spa. Le amministrazioni possono sottoscrivere le suddette convenzioni nei limiti delle risorse finanziarie disponibili a legislazione vigente nell'ambito dei rispettivi bilanci, anche a valere sui quadri economici degli investimenti che concorrono a realizzare.

7-sexies. Per le medesime finalità di cui al comma 7-*quinquies* nonché al fine di rafforzare il settore del *venture capital*, il Ministero dello sviluppo economico, nel rispetto delle condizioni previste dalla sezione 2.1 della comunicazione della Commissione europea 2014/C 19/04, concernente gli orientamenti sugli aiuti di Stato destinati a promuovere gli investimenti per il finanziamento del rischio, è autorizzato a sottoscrivere, fino a un ammontare pari a 2 miliardi di euro, secondo la disciplina dei relativi regolamenti di gestione, quote o azioni di uno o più fondi per il *venture capital*, come definiti dall'articolo 31, comma 2, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, o di uno o più fondi che investono in fondi per il *venture capital*, comprese quote o azioni di fondi per il *venture debt* o di uno o più fondi che investono in fondi per il *venture debt*, istituiti dalla società che gestisce anche le risorse di cui all'articolo 1, comma 116, della legge 30 dicembre 2018, n. 145, a condizione che altri investitori professionali, compresa la società Cassa depositi e prestiti Spa in qualità di istituto nazionale di promozione ai sensi dell'articolo 1, comma 826, della legge 28 dicembre 2015, n. 208, sottoscrivano risorse aggiuntive per almeno il 30 per cento dell'ammontare della sottoscrizione del Ministero medesimo e fermo restando il rispetto della richiamata sezione della comunicazione della Commissione europea 2014/C 19/04. A tal fine è autorizzato il versamento all'entrata del bilancio dello Stato, entro il 31 dicembre 2021, dell'importo di 2 miliardi di euro delle somme iscritte in conto residui nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, con riferimento all'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 27, comma 17, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, per la successiva riassegnazione al pertinente capitolo di spesa dello stato di previsione del

Ministero dello sviluppo economico relativo all'articolo 1, comma 209, della citata legge n. 145 del 2018. La normativa di attuazione recante le modalità di investimento del Ministero dello sviluppo economico attraverso il fondo di sostegno al *venture capital* disciplina anche le conseguenze del mancato investimento di almeno il 60 per cento del patrimonio del fondo entro cinque anni dalla chiusura, anche parziale del primo periodo di sottoscrizione. 7-septies. Per le medesime finalità di cui al comma 7-quinquies, limitatamente agli strumenti e agli interventi in favore delle piccole e medie imprese, le amministrazioni di cui all'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, possono avvalersi anche della società Mediocredito centrale Spa. 7-octies. All'articolo 8, comma 2-bis, terzo periodo, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: « , anche per evitare qualsiasi effetto decadenziale ».

Articolo 11.
(Rifinanziamento della componente prestiti e contributi del Fondo 394/81)
1. *Identico.*

Articolo 11.
(Rifinanziamento della componente prestiti e contributi del Fondo 394/81)
1. Per l'attuazione della linea progettuale « Rifinanziamento e Ridefinizione del fondo 394/81 gestito da Simest », M1C2 investimento 5.1, nell'ambito delle risorse a tal fine attribuite dal PNRR, sono istituite nell'ambito del Fondo rotativo di cui all'articolo 2, primo comma, del decreto-legge 28 maggio 1981, n. 251, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 1981, n. 394, le seguenti sezioni:
a) « Sezione Prestiti », per la concessione di finanziamenti a tasso agevolato ai sensi dell'articolo 6 del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, con dotazione finanziaria pari a euro 800 milioni per l'anno 2021;
b) « Sezione Contributi » per le finalità di cui all'articolo 72, comma 1, lettera *d)*, del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18, convertito, con modificazioni dalla legge 24 aprile 2020, n. 27, con dotazione finanziaria pari a euro 400 milioni per l'anno 2021, da utilizzare per cofinanziamenti a fondo perduto fino al 50 per cento dei finanziamenti a tasso agevolato concessi a valere sullo stanziamento di cui alla lettera *a)* del presente comma.
2. I finanziamenti agevolati a valere sulla sezione

2. *Identico.*

di cui al comma 1, lettera *a*), sono esentati, a domanda del richiedente, dalla prestazione della garanzia, in deroga alla vigente disciplina relativa al fondo di cui all'articolo 2, primo comma, del decreto-legge 28 maggio 1981, n. 251, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 1981, n. 394.

3. Il Comitato agevolazioni di cui all'articolo 1, comma 270, della legge 27 dicembre 2017, n. 205, definisce con proprie delibere termini, modalità e condizioni per la realizzazione della linea progettuale di cui al comma 1 in conformità ai requisiti previsti per tale intervento e al punto M1C2-26 dell'allegato della decisione di esecuzione del Consiglio relativa all'approvazione della valutazione del PNRR dell'Italia e in particolare:

a) la natura e la portata dei progetti sostenuti che devono essere in linea con gli obiettivi del regolamento (UE) 2021/241, e garantire la conformità agli orientamenti tecnici sull'applicazione del principio « non arrecare un danno significativo » dei progetti sostenuti nell'ambito della misura mediante l'uso di una prova di sostenibilità, ai sensi dell'articolo 17 del regolamento (UE) 2020/285;

b) un elenco di esclusione e il requisito di conformità alla pertinente normativa ambientale nazionale e dell'Unione europea;

c) il tipo di interventi sostenuti;

d) i beneficiari interessati, con prevalenza di piccole e medie imprese (PMI), e i relativi criteri di ammissibilità.

4. Il Comitato agevolazioni è autorizzato a disporre, con proprie delibere, trasferimenti di risorse dalla sezione del Fondo di cui al comma 1, lettera *b*), alla sezione del Fondo di cui al comma 1, lettera *a*), al fine del pieno utilizzo delle risorse.

5. Agli oneri derivanti dal comma 1, pari a 1,2 miliardi di euro per l'anno 2021 si provvede a valere sul Fondo di rotazione per l'attuazione del *Next Generation EU-Italia* di cui all'articolo 1, comma 1037, della legge 30 dicembre 2020, n. 178, secondo le modalità di cui ai commi da 1038 a 1050 del medesimo articolo 1.

Articolo 12.

(Disposizioni urgenti in materia di progettazione territoriale e investimenti)

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

3. *Identico:*

a) la natura e la portata dei progetti sostenuti che devono essere in linea con gli obiettivi del regolamento (UE) 2021/241 **del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 febbraio 2021**, e garantire la conformità agli orientamenti tecnici sull'applicazione del principio « non arrecare un danno significativo » dei progetti sostenuti nell'ambito della misura mediante l'uso di una prova di sostenibilità, ai sensi dell'articolo 17 del regolamento (UE) 2020/852 **del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 giugno 2020**;

b) *identica*;

c) *identica*;

d) *identica*.

4. *Identico.*

5. *Identico.*

Articolo 12.

(Disposizioni urgenti in materia di progettazione territoriale e investimenti)

1. *Identico:*

modificazioni:

a) dopo l'articolo 6-ter, è inserito il seguente:
« Art. 6-quater (Disposizioni per il rilancio della progettazione territoriale). - 1. Per rilanciare e accelerare il processo di progettazione nei comuni delle regioni Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Puglia, Sardegna, Sicilia nonché in quelli ricompresi nella mappatura aree interne, in vista dell'avvio del ciclo di programmazione 2021/2027 dei fondi strutturali e del Fondo sviluppo e coesione e della partecipazione ai bandi attuativi del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) è istituito nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, per il successivo trasferimento all'Agenzia per la coesione territoriale, il "Fondo concorsi progettazione e idee per la coesione territoriale", di seguito denominato Fondo, con la dotazione complessiva di 123.515.175 euro di cui 12.351.518 euro per il 2021 e 111.163.658 euro per il 2022. Ai relativi oneri si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per lo sviluppo e la coesione - programmazione 2021-2027 di cui all'articolo 1, comma 177, della legge 31 dicembre 2020, n. 178. 2. Al Fondo accedono tutti i Comuni con popolazione complessiva inferiore a 30.000 abitanti, ricompresi nelle aree indicate al comma 1, sulla base delle classi demografiche e secondo l'assegnazione di cui alla Tabella A, allegata al presente decreto.

3. Le risorse del Fondo sono ripartite ai singoli enti beneficiari con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri su proposta dell'Autorità politica delegata per il sud e la coesione territoriale da adottarsi entro il 30 novembre 2021 assicurando una premialità ai comuni aggregati nelle Unioni di cui all'articolo 32 del decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267, nei limiti delle risorse specificate in tabella A. Le risorse sono impegnate dagli enti beneficiari mediante la messa a bando, entro e non oltre sei mesi dalla pubblicazione del decreto di riparto delle risorse, anche per il tramite di società *in house*, di premi per l'acquisizione di proposte progettuali, secondo le procedure di evidenza pubblica di cui al Capo IV, Titolo VI del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50. Il trasferimento delle risorse avviene dopo la pubblicazione del bando. Decorso il predetto termine di sei mesi, le risorse non impegnate sono restituite al Fondo e riassegnate

a) identico:

« Art. 6-quater (Disposizioni per il rilancio della progettazione territoriale). - 1. Per rilanciare e accelerare il processo di progettazione nei comuni delle regioni **Umbria, Marche**, Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Puglia, Sardegna, Sicilia nonché in quelli ricompresi nella mappatura aree interne, in vista dell'avvio del ciclo di programmazione 2021/2027 dei fondi strutturali e del Fondo **per lo** sviluppo e **la** coesione e della partecipazione ai bandi attuativi del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), è istituito nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, per il successivo trasferimento all'Agenzia per la coesione territoriale, il "Fondo concorsi progettazione e idee per la coesione territoriale", di seguito denominato Fondo, con la dotazione complessiva di **161.515.175** euro, di cui **16.151.518** euro per il 2021 e **145.363.657** euro per il 2022. Ai relativi oneri si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per lo sviluppo e la coesione - programmazione 2021-2027 di cui all'articolo 1, comma 177, della legge **30** dicembre 2020, n. 178. 2. Al Fondo accedono tutti i Comuni con popolazione complessiva inferiore a 30.000 abitanti, **le Città metropolitane e le Province**, ricompresi nelle aree indicate al comma 1, sulla base delle classi demografiche e secondo l'assegnazione di cui alla Tabella A, allegata al presente decreto.

3. Le risorse del Fondo sono ripartite **tra i** singoli enti beneficiari con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri su proposta dell'Autorità politica delegata per il sud e la coesione territoriale da adottarsi entro il 30 novembre 2021 assicurando una premialità ai comuni aggregati nelle Unioni di cui all'articolo 32 del decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267, nei limiti delle risorse specificate **nella Tabella A allegata al presente decreto**. Le risorse sono impegnate dagli enti beneficiari mediante la messa a bando, entro sei mesi dalla pubblicazione del decreto di riparto delle risorse, anche per il tramite di società *in house*, di premi per l'acquisizione di proposte progettuali, secondo le procedure di evidenza pubblica di cui al **capo IV del titolo VI della parte II del codice di cui al** decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50. Il trasferimento delle risorse avviene dopo la pubblicazione del bando. Decorso il predetto termine di sei mesi, le risorse non impegnate sono

agli enti beneficiari, secondo le modalità e le garanzie stabilite nel decreto di cui al primo periodo. Con il medesimo decreto è definita ogni altra misura utile ad ottenere il miglior impiego delle risorse.

4. L'Autorità responsabile della gestione del Fondo è l'Agenzia per la coesione territoriale. L'Agenzia, nell'ambito delle proprie competenze, senza oneri ulteriori, assicura, inoltre, ogni utile supporto agli enti beneficiari per il celere ed efficace accesso al Fondo e provvede al monitoraggio ai fini di cui al comma 3, nonché ai fini della verifica di coerenza delle proposte rispetto a quanto previsto dal comma 6.

5. Il monitoraggio delle risorse di cui al comma 3 avviene attraverso il sistema di cui al decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229. Ogni proposta progettuale acquisita dall'ente beneficiario che si traduce in impegno di spesa ai sensi del comma 3, è identificata dal codice unico di progetto di cui all'articolo 11 della legge 16 gennaio 2003, n. 3. L'alimentazione del sistema di monitoraggio è assicurata dall'ente beneficiario titolare del codice unico di progetto. L'Agenzia per la coesione territoriale ha pieno accesso alle informazioni raccolte attraverso il sistema citato, anche ai fini di quanto disciplinato dal comma 3.

6. Nella valutazione delle proposte progettuali di cui al comma 3, gli enti beneficiari verificano che esse siano coerenti o complementari rispetto agli obiettivi posti dall'articolo 3 del regolamento (UE) 2021/241 che istituisce il dispositivo per la ripresa e la resilienza, nonché con gli obiettivi della programmazione del Fondo per lo sviluppo e la coesione 2021/2027, come definiti da apposite linee guida adottate entro il 30 ottobre 2021 dall'Autorità politica delegata per il sud e la coesione territoriale di concerto con il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. Le proposte devono essere utili a realizzare almeno uno dei seguenti obiettivi: la transizione verde dell'economia locale, la trasformazione digitale dei servizi, la crescita intelligente, sostenibile e inclusiva, che assicuri lo sviluppo armonico dei territori, anche dal punto di vista infrastrutturale, la coesione economica, l'occupazione, la produttività, la competitività, lo sviluppo turistico del territorio, la ricerca, l'innovazione sociale, la cura della salute e la resilienza economica, sociale e istituzionale a livello locale, nonché il miglioramento dei servizi per l'infanzia e di quelli tesi a fornire occasione di crescita professionale ai

restituite al Fondo e riassegnate agli enti beneficiari, secondo le modalità e le garanzie stabilite nel decreto di cui al primo periodo. Con il medesimo decreto è definita ogni altra misura utile ad ottenere il miglior impiego delle risorse.

4. *Identico.*

5. *Identico.*

6. Nella valutazione delle proposte progettuali di cui al comma 3, gli enti beneficiari verificano che esse siano coerenti o complementari rispetto agli obiettivi posti dall'articolo 3 del regolamento (UE) 2021/241 che istituisce il dispositivo per la ripresa e la resilienza, nonché con gli obiettivi della programmazione del Fondo per lo sviluppo e la coesione 2021/2027, **e siano state predisposte secondo apposite linee guida, in materia di progettazione infrastrutturale, adottate entro il 15 novembre 2021** dall'Autorità politica delegata per il sud e la coesione territoriale di concerto con il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. Le proposte devono essere utili a realizzare almeno uno dei seguenti obiettivi: la transizione verde dell'economia locale, la trasformazione digitale dei servizi, la crescita intelligente, sostenibile e inclusiva, che assicuri lo sviluppo armonico dei territori, anche dal punto di vista infrastrutturale, la coesione economica, l'occupazione, la produttività, la competitività, lo sviluppo turistico del territorio, la ricerca, l'innovazione sociale, la cura della salute e la resilienza economica, sociale e istituzionale a livello locale, nonché il miglioramento dei servizi

giovani. Le proposte devono, altresì, privilegiare la vocazione dei territori, individuare soluzioni compatibili con gli strumenti urbanistici regolatori generali o devono comunque essere agevolmente e celermente realizzabili, anche con modeste varianti, e comportare soluzioni a basso impatto ambientale, di recupero e valorizzazione del patrimonio esistente, di contrasto all'abusivismo, in ogni caso limitando il consumo di suolo. Le proposte, ove afferenti a interventi di carattere sociale, devono possedere un livello di dettaglio sufficiente all'avvio delle procedure di affidamento del servizio o di co-progettazione, secondo quanto previsto dall'articolo 140 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 e dall'articolo 55 del decreto legislativo 3 luglio 2017, n. 117. Nel caso di lavori pubblici, il livello progettuale oggetto di concorso, da acquisire ai sensi dell'articolo 152, comma 4, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 è quello del progetto di fattibilità tecnica ed economica di cui all'articolo 23 del medesimo **predetto** decreto legislativo.

7. Le proposte progettuali selezionate sono acquisite in proprietà dagli enti beneficiari e possono essere poste a base di successive procedure strumentali alla loro concreta realizzazione o utilizzate per la partecipazione degli enti beneficiari ad avvisi o altre procedure di evidenza pubblica attivate da altre amministrazioni nazionali o comunitarie.

8. Per lo sviluppo delle progettazioni che hanno a oggetto i lavori, l'ente beneficiario, ove non si avvalga di procedure di appalto integrato, affida al vincitore la realizzazione dei successivi livelli di progettazione, con procedura negoziata senza bando, sempre che il soggetto sia in possesso, in proprio o mediante avvalimento, dei requisiti di capacità tecnico-professionale ed economica previsti nel bando in rapporto ai livelli progettuali da sviluppare.

per l'infanzia e di quelli tesi a fornire occasione di crescita professionale ai giovani **e ad accrescere la partecipazione delle donne al mercato del lavoro**. Le proposte devono, altresì, privilegiare la vocazione dei territori, individuare soluzioni compatibili con gli strumenti urbanistici regolatori generali o devono comunque essere agevolmente e celermente realizzabili, anche con modeste varianti, e comportare soluzioni a basso impatto ambientale, di recupero e valorizzazione del patrimonio esistente, di contrasto **dell'**abusivismo, in ogni caso limitando il consumo di suolo. Le proposte, ove afferenti a interventi di carattere sociale, devono possedere un livello di dettaglio sufficiente all'avvio delle procedure di affidamento del servizio o di co-progettazione, secondo quanto previsto dall'articolo 140 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 e dall'articolo 55 del decreto legislativo 3 luglio 2017, n. 117. Nel caso di lavori pubblici, il livello progettuale oggetto di concorso, da acquisire ai sensi dell'articolo 152, comma 4, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 è quello del progetto di fattibilità tecnica ed economica di cui all'articolo 23 del medesimo decreto legislativo.

7. Le proposte progettuali selezionate sono acquisite in proprietà dagli enti beneficiari e possono essere poste a base di successive procedure strumentali alla loro concreta realizzazione o utilizzate per la partecipazione degli enti beneficiari ad avvisi o altre procedure di evidenza pubblica attivate da altre amministrazioni nazionali o **dell'Unione europea**.

8. *Identico*.

8-bis. Ove gli enti beneficiari, con popolazione fino a 5.000 abitanti, abbiano elaborato un documento di indirizzo della progettazione, le risorse di cui al comma 1 possono essere in via alternativa impegnate mediante l'affidamento di incarichi per la redazione di studi di fattibilità tecnica ed economica, secondo le modalità di cui all'articolo 1 del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con

modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, purché coerenti con gli obiettivi di cui al comma 6 del presente articolo.

9. In attuazione dei commi 7 e 8, l'ente beneficiario, per garantire la qualità della progettazione e della conseguente realizzazione dell'intervento, può avvalersi della Agenzia del demanio - Struttura per la progettazione di beni ed edifici pubblici di cui all'articolo 1, commi da 162 a 170, della legge 30 dicembre 2018, n. 145, la quale opera senza oneri diretti per le prestazioni professionali rese agli enti territoriali richiedenti ai sensi dell'articolo 1, comma 163, della predetta legge n. 145 del 2018.

9. *Identico.*

10. L'Agenzia per la coesione territoriale, in collaborazione con l'ANAC, predispone, entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, un bando tipo da utilizzare per i concorsi di cui al presente articolo.

10. *Identico.*

11. Le proposte progettuali acquisite dagli enti beneficiari ai sensi del comma 7, sono considerate direttamente candidabili alla selezione delle operazioni previste dai programmi operativi regionali e nazionali di gestione dei Fondi strutturali e dai Piani di sviluppo e coesione finanziati dal FSC, nell'ambito del ciclo di programmazione 2021/2027, sempre che siano coerenti con gli assi prioritari, le priorità d'investimento e gli obiettivi specifici di riferimento fissati dai programmi e dai piani predetti, secondo condizioni e modalità individuate con il decreto di cui al comma 3, previa intesa della Conferenza unificata.

11. Le proposte progettuali acquisite dagli enti beneficiari ai sensi del comma 7, sono considerate direttamente candidabili alla selezione delle operazioni previste dai programmi operativi regionali e nazionali di gestione dei Fondi strutturali e dai Piani di sviluppo e coesione finanziati dal FSC, nell'ambito del ciclo di programmazione 2021/2027, sempre che siano coerenti con gli assi prioritari, le priorità d'investimento e gli obiettivi specifici di riferimento fissati dai programmi e dai piani predetti, secondo condizioni e modalità individuate con il decreto di cui al comma 3, previa intesa **in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281.**

12. *Identico.*

12. Nel portale istituzionale Opencoesione sono raccolte e rese immediatamente accessibili tutte le informazioni dell'iniziativa, anche ai fini del controllo e del monitoraggio sociale dei processi di ideazione, progettazione e realizzazione degli interventi. »;

12-bis. Al fine di consentire a tutti gli enti territoriali di condividere la programmazione delle politiche per la coesione territoriale, all'articolo 10, comma 4, sesto periodo, del decreto-legge 31 agosto 2013, n. 101, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 ottobre 2013, n. 125, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: "attraverso la designazione di quattro componenti da parte della Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, di cui due in

rappresentanza delle regioni e due in rappresentanza delle autonomie locali".
12-ter. Al fine di garantire il rispetto dei tempi di attuazione del PNRR e il pieno utilizzo dei relativi fondi, nonché di favorire una riduzione degli oneri per le imprese coinvolte, all'articolo 32 del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 90, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 114, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1:
1) alla lettera b), dopo le parole: "straordinaria e temporanea gestione dell'impresa" è inserita la seguente: "anche";
2) dopo la lettera b) è aggiunta la seguente: "b-bis) di ordinare alla stazione appaltante che i pagamenti all'operatore economico, anche nei casi di cui alla lettera a), siano disposti al netto dell'utile derivante dalla conclusione del contratto, quantificato nel 10 per cento del corrispettivo, da accantonare, ai sensi del comma 7, in un apposito fondo";
b) al comma 7, dopo le parole: "in via presuntiva dagli amministratori," sono inserite le seguenti: "o dalle stazioni appaltanti nei casi di cui al comma 1, lettera b-bis),";
c) al comma 8, dopo le parole: "medesimo comma" sono inserite le seguenti: ", anche laddove sia stato concluso e interamente eseguito il contratto di appalto" e dopo le parole: "gli esperti forniscono all'impresa" sono inserite le seguenti: ", ovvero anche alle imprese che sulla medesima esercitano un controllo ai sensi dell'articolo 2359 del codice civile, ove coinvolte nelle indagini, nonché alle imprese dalle stesse controllate," »;

b) è allegata la seguente tabella:

« Tabella A
(Articolo 6-quater)

« Tabella A
(Articolo 6-quater)

Classi demografiche	Importo complessivo da ripartire tra gli enti beneficiari	Classi demografiche	Importo complessivo da ripartire tra gli enti beneficiari
Fino a 1.000 abitanti	19.448.000 €	Fino a 1.000 abitanti	€ 21.431.924,65
Tra 1.001 e 5.000 abitanti	43.192.500 €	Tra 1.001 e 5.000 abitanti	€ 47.598.642,81
Tra 5.001 e 10.000 abitanti	24.518.000 €	Tra 5.001 e 10.000 abitanti	€ 27.019.124,25
Tra 10.001 e 20.000 abitanti	21.735.000 €	Tra 10.001 e 20.000 abitanti	€ 23.952.225,54
Tra 20.001 e 30.000 abitanti	8.740.000 €	Tra 20.001 e 30.000 abitanti	€ 9.631.582,75
Premialità comma 3	5.881.675 €	Province	€ 19.000.000,00
		Città	€ 7.000.000,00

Totale	123.515.175,00 €	metropolitane	
		Premialità di cui al comma 3	€ 5.881.675,00
		Totale	€ 161.515.175,00

».

».

1-bis. In relazione agli interventi di cui all'allegato IV annesso al decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, per i quali, alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, il progetto di fattibilità tecnica ed economica è stato già trasmesso all'autorità competente ai fini dell'effettuazione della valutazione d'impatto ambientale di cui alla parte seconda del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, le procedure di valutazione d'impatto ambientale sono svolte nei tempi previsti per i progetti di cui al comma 2-bis dell'articolo 8 del citato decreto legislativo n. 152 del 2006 dalla Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS di cui all'articolo 8, comma 1, del medesimo decreto. Nella trattazione dei procedimenti di sua competenza ai sensi della normativa vigente, la Commissione di cui al presente comma dà precedenza, su ogni altro progetto, agli interventi di cui al citato allegato IV annesso al decreto-legge n. 77 del 2021, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 108 del 2021.

Articolo 13.

(Misure di agevolazioni per i comuni)

1. All'articolo 1, comma 1, del decreto-legge 20 giugno 2017, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2017, n. 123, è aggiunto, infine, il seguente periodo: « La misura è altresì estesa ai territori insulari dei comuni di Campo nell'Elba, Capoliveri, Capraia, Giglio, Marciana, Marciana Marina, Ponza, Porto Azzurro, Portoferraio, Portovenere, Rio, Ventotene, localizzati nelle isole minori del Centro-Nord. ».

Articolo 13.

(Misure di agevolazioni per i comuni)

1. All'articolo 1, comma 1, del decreto-legge 20 giugno 2017, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2017, n. 123, è aggiunto, infine, il seguente periodo: « La misura è altresì estesa ai territori insulari dei comuni di Campo nell'Elba, Capoliveri, Capraia, Giglio, Marciana, Marciana Marina, Ponza, Porto Azzurro, Portoferraio, Portovenere, Rio, Ventotene, localizzati nelle isole minori del Centro-Nord, nonché alle isole minori lagunari e lacustri. ».

1-bis. All'articolo 1, comma 10, 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 primo periodo, dopo le parole: « ivi compresi i servizi turistici » sono aggiunte le seguenti: « , nonché le attività del commercio, ivi compresa la vendita dei beni prodotti nell'attività di impresa »;
b) il secondo periodo è soppresso.

2. All'articolo 1 della legge 27 dicembre 2019, n. 160, sono apportate le seguenti modificazioni:
a) al comma 32, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « Per l'anno 2021, il termine di cui al primo periodo è fissato al 15 ottobre 2021. »;
b) al comma 34, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « Per l'anno 2021, il termine di cui al primo periodo è fissato al 15 novembre 2021. ».

2. *Identico:*

a) al comma 32, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « Per l'anno 2021, il termine di cui al primo periodo è fissato al **31 dicembre 2021.** »;
b) al comma 34, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « Per l'anno 2021, il termine di cui al primo periodo è fissato al **31 gennaio 2022.** »;
***b-bis)* al comma 54 è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « A decorrere dall'anno 2022, almeno il 40 per cento delle risorse è assicurato agli enti locali delle regioni del Mezzogiorno ».**
2-bis. All'articolo 1 della legge 30 dicembre 2018, n. 145, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 140, dopo il primo periodo è aggiunto il seguente: « Per il contributo riferito all'anno 2022, il termine di cui al primo periodo è fissato al 15 febbraio 2022 »;

b) al comma 141 è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « Per il contributo riferito all'anno 2022, il termine di cui al primo periodo è prorogato al 28 febbraio 2022 ».

2-ter. All'articolo 39, comma 3, del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126, le parole: « a decorrere dall'anno 2022 », ovunque ricorrono, sono sostituite dalle seguenti: « a decorrere dall'anno 2023 ».

Articolo 13-bis.

(Proroga dell'utilizzo delle risorse straordinarie connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19)

1. Le variazioni di bilancio riguardanti le risorse trasferite agli enti locali connesse alle certificazioni di cui all'articolo 1, comma 827, della legge 30 dicembre 2020, n. 178, e all'articolo 39, comma 2, del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126, possono essere deliberate sino al 31 dicembre 2021 con deliberazione dell'organo esecutivo, fatte salve in ogni caso le specifiche limitazioni di utilizzo previste dalle norme di riferimento.

Articolo 13-ter.

(Disposizioni in materia di protezione civile nelle isole minori)

1. Fermo restando quanto previsto dal codice della protezione civile, di cui al decreto legislativo 2 gennaio 2018, n. 1, per l'esercizio delle funzioni ad essi spettanti in qualità di autorità territoriale di protezione civile ai sensi

dell'articolo 6 del citato codice, i sindaci dei comuni delle isole minori nel cui territorio hanno sede uno o più comuni possono, anche congiuntamente in forma intercomunale, istituire un apposito organismo consultivo per l'esercizio delle attribuzioni di cui al citato articolo 6. I sindaci, nell'ambito dell'organismo consultivo, possono designare i rappresentanti delle rispettive amministrazioni e possono essere coadiuvati nelle attività di cui al presente comma da soggetti dotati di competenze scientifiche tecniche e amministrative dirette alla identificazione degli scenari di rischio connessi con i rispettivi territori. Ai componenti dei predetti organismi non spetta alcun compenso, indennità, gettone di presenza, rimborso di spese o altro emolumento comunque denominato.

2. Per favorire il tempestivo intervento in vista o in occasione degli eventi emergenziali di cui all'articolo 7 del codice della protezione civile, di cui al decreto legislativo 2 gennaio 2018, n. 1, i comuni delle isole minori possono prevedere la costituzione di un fondo per le attività di protezione civile di competenza comunale di cui all'articolo 2 del medesimo decreto legislativo.

3. Entro centottanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, i comuni delle isole minori che non vi abbiano ancora provveduto predispongono il piano di protezione civile, con il supporto della regione competente.

4. I comuni provvedono alle attività di cui al presente articolo e all'eventuale costituzione del fondo di cui al comma 2 nell'ambito delle risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente nei rispettivi bilanci.

5. I sindaci dei comuni delle isole minori, il cui territorio ricade in ambiti interessati dal rischio vulcanico, sentite le autorità di protezione civile nazionale e regionale e le locali autorità marittime, in caso di crisi vulcaniche possono regolamentare ovvero contingentare l'accesso alle stesse, al fine di assicurare le condizioni di sicurezza dei cittadini, anche in riferimento alle capacità di accoglienza delle isole e dei rispettivi ambiti portuali.

6. All'attuazione del presente articolo si provvede nei limiti delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente e comunque senza nuovi o

Articolo 14.

(Cabina di regia edilizia scolastica)

1. All'articolo 1, comma 61, della legge 27 dicembre 2019, n. 160, al quinto periodo, dopo le parole « Ministero dell'istruzione, dell'università e della ricerca », sono inserite le seguenti: « , dell'Autorità politica delegata per le politiche di coesione ».

Articolo 15.

(Disposizioni urgenti in materia di perequazione infrastrutturale)

1. All'articolo 22 della legge 5 maggio 2009, n. 42, i commi da 1 a 1-sexies sono sostituiti dai seguenti:

« 1. Al fine di assicurare il recupero del divario infrastrutturale tra le diverse aree geografiche del territorio nazionale, anche infra-regionali, nonché di garantire analoghi livelli essenziali di infrastrutturazione e dei servizi a essi connessi, entro **e non oltre** il 30 novembre 2021 il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, sentite le amministrazioni competenti, le strutture tecniche del Ministro per il sud e la coesione territoriale, effettuata, limitatamente alle infrastrutture statali, la ricognizione del numero e della classificazione funzionale delle strutture sanitarie, assistenziali e scolastiche, nonché del numero e dell'estensione, con indicazione della relativa classificazione funzionale, delle infrastrutture stradali, autostradali, ferroviarie, portuali, aeroportuali, idriche. Le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, nonché gli enti locali e gli altri soggetti pubblici e privati competenti, anche avvalendosi del supporto tecnico-amministrativo dell'Agenzia per la coesione territoriale, provvedono alla ricognizione delle infrastrutture di cui al primo periodo non di competenza statale. La ricognizione effettuata dagli enti locali e dagli altri soggetti pubblici e privati è trasmessa alle regioni e alle province autonome di Trento e di Bolzano entro il 30 novembre 2021 che la trasmettono, unitamente a quella di propria competenza, nei successivi cinque giorni, alla Conferenza delle regioni e delle province autonome. Questa predispone il documento di ricognizione conclusivo da comunicare, entro **e non oltre** il 31 dicembre 2021, al Dipartimento per gli affari regionali e le autonomie della Presidenza del Consiglio dei ministri.

I-bis. All'esito della ricognizione di cui al comma

maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Articolo 14.

(Cabina di regia edilizia scolastica)

Identico

Articolo 15.

(Disposizioni urgenti in materia di perequazione infrastrutturale)

1. *Identico:*

« 1. Al fine di assicurare il recupero del divario infrastrutturale tra le diverse aree geografiche del territorio nazionale, anche infra-regionali, nonché di garantire analoghi livelli essenziali di infrastrutturazione e dei servizi a essi connessi, entro il 30 novembre 2021 il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, sentite le amministrazioni competenti e le strutture tecniche del Ministro per il sud e la coesione territoriale, effettuata, limitatamente alle infrastrutture statali, la ricognizione del numero e della classificazione funzionale delle strutture sanitarie, assistenziali e scolastiche, nonché del numero e dell'estensione, con indicazione della relativa classificazione funzionale, delle infrastrutture stradali, autostradali, ferroviarie, portuali, aeroportuali e idriche. Le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, nonché gli enti locali e gli altri soggetti pubblici e privati competenti, anche avvalendosi del supporto tecnico-amministrativo dell'Agenzia per la coesione territoriale, provvedono alla ricognizione delle infrastrutture di cui al primo periodo non di competenza statale. La ricognizione effettuata dagli enti locali e dagli altri soggetti pubblici e privati è trasmessa entro il 30 novembre 2021 alle regioni e alle province autonome di Trento e di Bolzano, che la trasmettono, unitamente a quella di propria competenza, nei successivi cinque giorni, alla Conferenza delle regioni e delle province autonome **e all'Agenzia per la coesione territoriale**. Questa predispone il documento di ricognizione conclusivo da comunicare, entro il 31 dicembre 2021, al Dipartimento per gli affari regionali e le autonomie della Presidenza del Consiglio dei ministri.

I-bis. All'esito della ricognizione di cui al comma

1, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, sentiti i Ministri delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, per gli affari regionali e le autonomie, dell'economia e delle finanze, e per il Sud e la coesione territoriale, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, da adottarsi entro il 31 marzo 2022, sono stabiliti i criteri di priorità e le azioni da perseguire per il recupero del divario infrastrutturale e di sviluppo risultante dalla ricognizione predetta, avuto riguardo alle carenze infrastrutturali, anche con riferimento agli aspetti prestazionali e qualitativi, sussistenti in ciascun territorio, con particolare attenzione alle aree che risentono di maggiori criticità nei collegamenti infrastrutturali con le reti su gomma e su ferro di carattere e valenza nazionale della dotazione infrastrutturale di ciascun territorio, all'estensione delle superfici territoriali e alla specificità insulare e delle zone di montagna e delle aree interne, nonché dei territori del Mezzogiorno, alla densità della popolazione e delle unità produttive, e si individuano i Ministeri competenti e la quota di finanziamento con ripartizione annuale, tenuto conto di quanto già previsto dal PNRR e dal Piano complementare di cui al decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, a valere sulle risorse del fondo cui al comma 1-ter. I criteri di priorità per la specificità insulare devono tener conto di quanto previsto dall'articolo 1, comma 690, della legge 30 dicembre 2020, n. 178, e degli esiti del tavolo tecnico-politico sui costi dell'insularità di cui al punto 10 dell'accordo in materia di finanza pubblica fra lo Stato e la regione Sardegna del 7 novembre 2019, purché sia comunque assicurato il rispetto dei termini previsti dal presente articolo.

1-ter. Per il finanziamento degli interventi di cui al comma 1-*quater*, nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze è istituito il "Fondo perequativo infrastrutturale" con una dotazione complessiva di 4.600 milioni di euro per gli anni dal 2022 al 2033, di cui 100 milioni di euro per l'anno 2022, 300 milioni di euro annui per ciascuno degli anni dal 2023 al 2027, 500 milioni di euro annui per ciascuno degli anni dal 2028 al 2033. Al predetto Fondo non si applica l'articolo 7-*bis* del decreto-legge 29 dicembre 2016, n. 243, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 2017, n. 18. Il Dipartimento per

1, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, sentiti i Ministri delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, per gli affari regionali e le autonomie, dell'economia e delle finanze, e per il Sud e la coesione territoriale, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, da adottarsi entro il 31 marzo 2022, sono stabiliti i criteri di priorità e le azioni da perseguire per il recupero del divario infrastrutturale e di sviluppo risultante dalla ricognizione predetta, avuto riguardo alle carenze infrastrutturali, anche con riferimento agli aspetti prestazionali e qualitativi, sussistenti in ciascun territorio, con particolare attenzione alle aree che risentono di maggiori criticità nei collegamenti infrastrutturali con le reti su gomma e su ferro di carattere e valenza nazionale della dotazione infrastrutturale di ciascun territorio, all'estensione delle superfici territoriali e alla specificità insulare e delle zone di montagna e delle aree interne, nonché dei territori del Mezzogiorno, alla densità della popolazione e delle unità produttive, e **sono individuati** i Ministeri competenti e la quota di finanziamento con ripartizione annuale, tenuto conto di quanto già previsto dal PNRR e dal Piano complementare di cui al decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, **convertito, con modificazioni, dalla legge 1° luglio 2021, n. 101**, a valere sulle risorse del fondo cui al comma 1-*ter*. I criteri di priorità per la specificità insulare devono tener conto di quanto previsto dall'articolo 1, comma 690, della legge 30 dicembre 2020, n. 178, e degli esiti del tavolo tecnico-politico sui costi dell'insularità di cui al punto 10 dell'accordo in materia di finanza pubblica fra lo Stato e la regione Sardegna del 7 novembre 2019, purché sia comunque assicurato il rispetto dei termini previsti dal presente articolo.

1-ter. Per il finanziamento degli interventi di cui al comma 1-*quater*, nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze è istituito il "Fondo perequativo infrastrutturale" con una dotazione complessiva di 4.600 milioni di euro per gli anni dal 2022 al 2033, di cui 100 milioni di euro per l'anno 2022, 300 milioni di euro annui per ciascuno degli anni dal 2023 al 2027, 500 milioni di euro annui per ciascuno degli anni dal 2028 al 2033. Al predetto Fondo non si applica l'articolo 7-*bis* del decreto-legge 29 dicembre 2016, n. 243, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 2017, n. 18. Il Dipartimento per gli affari

gli affari regionali e le autonomie della Presidenza del Consiglio dei ministri per il supporto tecnico-operativo alle attività di competenza, può stipulare apposita convenzione ai sensi degli articoli 5 e 192 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, nel limite massimo di 200.000 euro per l'anno 2021.

1-quater. Entro trenta giorni dal decreto di cui al comma 1-*bis*, ciascun Ministero competente, assegnatario delle risorse di cui al comma 1-*bis* individua, anche sulla base di una proposta non vincolante della Conferenza delle regioni e delle province autonome, in un apposito Piano da adottare con decreto del Ministro competente d'intesa con il Ministro dell'economia e delle finanze, previa intesa, ai sensi dell'articolo 3 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, in sede di Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, gli interventi da realizzare, che non devono essere già oggetto di integrale finanziamento a valere su altri fondi nazionali o comunitari, l'importo del relativo finanziamento, i soggetti attuatori, in relazione al tipo e alla localizzazione dell'intervento, il cronoprogramma della spesa, con indicazione delle risorse annuali necessarie per la loro realizzazione, nonché le modalità di revoca e di eventuale riassegnazione delle risorse in caso di mancato avvio nei termini previsti dell'opera da finanziare. Gli interventi devono essere corredati, ai sensi dell'articolo 11, comma 2-*bis*, della legge 16 gennaio 2003, n. 3, del Codice unico di progetto. Il Piano di cui al primo periodo è comunicato alla Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281.

1-quinquies. Il monitoraggio della realizzazione degli interventi finanziati di cui al comma 1-*quater* è effettuato attraverso il sistema di cui al decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229, classificando gli interventi sotto la voce "Interventi per il recupero del divario infrastrutturale legge di bilancio 2021."

1-sexies. Agli oneri derivanti dal comma 1-*ter*, pari a 200.000 euro per l'anno 2021, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190. ».

Articolo 16.

(Disposizioni urgenti in materia di Commissari straordinari)

regionali e le autonomie della Presidenza del Consiglio dei ministri, per il supporto tecnico-operativo alle attività di competenza, può stipulare apposita convenzione ai sensi degli articoli 5 e 192 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, nel limite massimo **di spesa** di 200.000 euro per l'anno 2021.

1-quater. Entro trenta giorni **dalla data di entrata in vigore del** decreto di cui al comma 1-*bis*, ciascun Ministero competente, assegnatario delle risorse di cui al comma 1-*bis* individua, anche sulla base di una proposta non vincolante della Conferenza delle regioni e delle province autonome, in un apposito Piano da adottare con decreto del Ministro competente, **di concerto con** il Ministro dell'economia e delle finanze, previa intesa, ai sensi dell'articolo 3 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, in sede di Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, gli interventi da realizzare, che non devono essere già oggetto di integrale finanziamento a valere su altri fondi nazionali o **dell'Unione europea**, l'importo del relativo finanziamento, i soggetti attuatori, in relazione al tipo e alla localizzazione dell'intervento, il cronoprogramma della spesa, con indicazione delle risorse annuali necessarie per la loro realizzazione, nonché le modalità di revoca e di eventuale riassegnazione delle risorse in caso di mancato avvio nei termini previsti dell'opera da finanziare. Gli interventi devono essere corredati, ai sensi dell'articolo 11, comma 2-*bis*, della legge 16 gennaio 2003, n. 3, del Codice unico di progetto. Il Piano di cui al primo periodo è comunicato alla Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281.

1-quinquies. Identico.

1-sexies. Agli oneri derivanti dal **terzo periodo del** comma 1-*ter*, pari a 200.000 euro per l'anno 2021, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190. ».

Articolo 16.

(Disposizioni urgenti in materia di Commissari straordinari)

1. All'articolo 1, comma 1, del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130, all'ultimo periodo, le parole « per non oltre un triennio dalla prima nomina » sono sostituite dalle seguenti: « non oltre la data del 31 dicembre 2024 ».

2. Agli oneri derivanti dal comma 1, pari a 375.000 euro per l'anno 2021 e a 1.500.000 euro per ciascuno degli anni dal 2022 al 2024, si provvede:

a) quanto a 375.000 euro per l'anno 2021 e a 1.500.000 euro per ciascuno degli anni 2023 e 2024, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2021-2023, nell'ambito del programma « Fondi di riserva e speciali » della missione « Fondi da ripartire » dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2021, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

b) quanto a 1.500.000 euro per l'anno 2022, mediante corrispondente riduzione del Fondo di parte corrente di cui all'articolo 34-ter, comma 5, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, iscritto nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

1. *Identico.*

2. *Identico:*

a) quanto a 375.000 euro per l'anno 2021 e a 1.500.000 euro per ciascuno degli anni 2023 e 2024, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2021-2023, nell'ambito del programma « Fondi di riserva e speciali » della missione « Fondi da ripartire » dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2021, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. **Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio;**
b) *identica.*

2-bis. All'articolo 7 del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130, sono apportate le seguenti modificazioni:
a) al comma 1 sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: « , nonché, ai soli fini delle semplificazioni di cui al comma 2, agli ulteriori siti retroportuali individuati con le modalità di cui al comma 1-bis »;
b) il comma 1-bis è sostituito dal seguente: « **1-bis. Entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, da adottare su proposta del Ministro per il Sud e la coesione territoriale, di concerto con il Ministro per le infrastrutture e la mobilità sostenibili, su proposta delle regioni interessate, possono essere individuati ulteriori siti retroportuali. La proposta è corredata di un piano di sviluppo strategico che specifica la delimitazione delle zone interessate, in coerenza**

3. All'articolo 10 del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, il comma 8 è abrogato.

con le zone portuali ».

3. Identico.

3-bis. Al fine di assicurare la tempestiva realizzazione, entro il 31 dicembre 2024, degli interventi di adeguamento della pista olimpica di bob e slittino « Eugenio Monti » di Cortina d'Ampezzo, l'amministratore delegato della società di cui all'articolo 3 del decreto-legge 11 marzo 2020, n. 16, convertito, con modificazioni, dalla legge 8 maggio 2020, n. 31, è nominato 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 restando quanto previsto dai commi 2, 3, 3-bis e 4 del citato articolo 4 del decreto-legge n. 32 del 2019, al commissario straordinario sono altresì attribuiti i poteri e le facoltà di cui all'articolo 3, comma 2-bis, del predetto decreto-legge n. 16 del 2020. Per lo svolgimento delle attività di cui al presente comma, al commissario straordinario non spetta alcun compenso, gettone di presenza, indennità comunque denominata o rimborso di spese.

3-ter. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da adottare entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono stabilite la quota percentuale del quadro economico degli interventi di cui al comma 3-bis eventualmente da destinare alle spese di supporto tecnico e la tipologia delle spese ammissibili. Per il supporto tecnico, il commissario straordinario di cui al comma 3-bis si può avvalere, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, di strutture dell'amministrazione centrale o territoriale interessata, nonché di società controllate direttamente o indirettamente dallo Stato, dalle regioni o da altri soggetti di cui all'articolo 1, comma 2, della legge 31 dicembre 2009, n. 196; i relativi oneri sono posti a carico dei quadri economici degli interventi da realizzare nell'ambito della percentuale individuata ai sensi del primo periodo. Il commissario straordinario può nominare un sub-commissario. L'eventuale compenso del sub-commissario, da determinare in misura non

superiore a quella indicata all'articolo 15, comma 3, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, è posto a carico del quadro economico dell'intervento da realizzare, nell'ambito della quota percentuale individuata ai sensi del primo periodo del presente comma. Il quadro economico, nonché le ulteriori informazioni di tipo anagrafico, finanziario, fisico e procedurale, devono essere desumibili dal sistema di cui al decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229. Gli interventi devono essere identificati dal codice unico di progetto ai sensi dell'articolo 11 della legge 16 gennaio 2003, n. 3.

3-quater. Alle controversie relative alle procedure di progettazione, approvazione e realizzazione degli interventi di cui al comma 3-bis si applicano le previsioni dell'articolo 3, comma 12-ter, del decreto-legge 11 marzo 2020, n. 16, convertito, con modificazioni, dalla legge 8 maggio 2020, n. 31.

3-quinquies. Per l'avvio dell'attività di progettazione e di realizzazione degli interventi di cui al comma 3-bis del presente articolo è concesso un contributo pari a complessivi 24,5 milioni di euro, di cui euro 500.000 per l'anno 2021 ed euro 12 milioni per ciascuno degli anni 2022 e 2023. Ai relativi oneri si provvede mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 773, della legge 30 dicembre 2020, n. 178. Il Dipartimento per lo sport della Presidenza del Consiglio dei ministri pone in essere le iniziative necessarie a garantire il completamento del finanziamento degli interventi di cui al comma 3-bis entro il 30 giugno 2022.

3-sexies. Nelle more del recupero della piena funzionalità tecnica della Funivia Savona-San Giuseppe di Cairo per garantire il mantenimento degli attuali livelli occupazionali, ai lavoratori di cui all'articolo 94-bis, comma 1, del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 aprile 2020, n. 27, può essere concessa dall'Istituto nazionale della previdenza sociale, dal 16 novembre 2021 al 31 agosto 2022, un'ulteriore indennità pari al trattamento straordinario di integrazione salariale, comprensiva della relativa contribuzione figurativa, in continuità con l'indennità di cui al

medesimo articolo 94-bis, comma 1. Entro il limite di durata massima di cui al primo periodo, l'indennità di cui al presente comma continua ad essere erogata anche in caso di sopravvenuta risoluzione del rapporto di lavoro dovuta alla cessazione dell'attuale concessione. La misura di cui al presente comma è incompatibile con i trattamenti di integrazione salariale, compresi quelli a carico dei fondi di solidarietà di cui al titolo II del decreto legislativo 14 settembre 2015, n. 148, e con l'indennità NASpI di cui al decreto legislativo 4 marzo 2015, n. 22, ed è riconosciuta nel limite massimo di spesa di 187.500 euro per l'anno 2021 e di 1 milione di euro per l'anno 2022. Agli oneri derivanti dal terzo periodo del presente comma, pari a 187.500 euro per l'anno 2021 e a 1 milione di euro per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente utilizzo delle risorse finanziarie disponibili a legislazione vigente nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili destinate alle sovvenzioni per l'esercizio di ferrovie, tramvie extraurbane, funivie e ascensori in servizio pubblico e autolinee non di competenza delle regioni.

3-septies. All'articolo 3 del decreto-legge 11 marzo 2020, n. 16, convertito, con modificazioni, dalla legge 8 maggio 2020, n. 31, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 6 è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « Non si applicano le disposizioni di cui all'articolo 2397, primo comma, secondo periodo, del codice civile »;

b) al comma 11 è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « Le somme previste nei quadri economici destinate ai servizi di ingegneria e architettura restano nella disponibilità della Società, che può svolgere direttamente i suddetti servizi o affidarli a soggetti terzi, secondo le procedure previste dal codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 »;

c) dopo il comma 11 è inserito il seguente: « 11-bis. Con uno o più decreti del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con l'autorità di Governo competente in materia di sport, possono essere individuati gli interventi, tra quelli ricompresi nel piano predisposto dalla Società ai sensi del comma 2, caratterizzati da

elevata complessità progettuale o procedurale, sottoposti alla procedura di cui all'articolo 44 del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108 ».

3-octies. All'articolo 44 del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, sono apportate le seguenti modificazioni:
a) al comma 7, le parole: « definitivo e del progetto esecutivo » sono sostituite dalle seguenti: « da porre a base della procedura di affidamento » e le parole: « definitivo ovvero del progetto esecutivo » sono sostituite dalle seguenti: « posto a base della procedura di affidamento nonché dei successivi livelli progettuali »;

b) dopo il comma 7 è inserito il seguente:
« **7-bis.** Le disposizioni dell'articolo 48, comma 5, primo, terzo e quarto periodo, si applicano anche ai fini della realizzazione degli interventi di cui al comma 1 del presente articolo ».

3-novies. Al comma 3 dell'articolo 1-*septies* del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 luglio 2021, n. 106, dopo le parole: « e contabilizzate dal direttore dei lavori » sono inserite le seguenti: « , ovvero annotate sotto la responsabilità del direttore dei lavori nel libretto delle misure, ».
Articolo 16-bis.

(Misure urgenti per il completamento della strada statale 291 della Nurra in Sardegna)

1. Al fine di evitare la revoca dei finanziamenti per lo sblocco di opere indifferibili, urgenti e cantierabili per il rilancio dell'economia, al comma 3-*bis* dell'articolo 3 del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « Le disposizioni del precedente periodo si applicano anche al completamento della strada statale 291 della Nurra in Sardegna ».

Articolo 16-ter.

(Modifica all'articolo 48 del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108)

1. All'articolo 48, comma 3, del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « Al solo scopo di assicurare la trasparenza, le stazioni appaltanti danno evidenza dell'avvio delle procedure negoziate di cui al presente comma

mediante i rispettivi siti *internet* istituzionali. La pubblicazione di cui al periodo precedente non costituisce ricorso a invito, avviso o bando di gara a seguito del quale qualsiasi operatore economico può presentare un'offerta ».

Articolo 17.

1. Il presente decreto entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana e sarà presentato alle Camere per la conversione in legge.

Il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sarà inserito nella Raccolta ufficiale degli atti normativi della Repubblica italiana. È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 10 settembre 2021.

MATTARELLA

Draghi, *Presidente del Consiglio dei ministri.*

Giovannini, *Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.*

Cartabia, *Ministro della giustizia.*

Giorgetti, *Ministro dello sviluppo economico.*

Carfagna, *Ministro per il sud e la coesione territoriale.*

Franco, *Ministro dell'economia e delle finanze.*

Gelmini, *Ministro per gli affari regionali e le autonomie.*

Colao, *Ministro per l'innovazione tecnologica e la transizione digitale.*

Visto, *il Guardasigilli:* Cartabia.

1.2.2. Testo approvato 2437 (Bozza provvisoria)

[collegamento al documento su www.senato.it](http://www.senato.it)

Senato della Repubblica XVIII LEGISLATURA

N. 2437

Senato della Repubblica

Attesto che il Senato della Repubblica, il 4 novembre 2021, ha approvato il seguente disegno di legge, d'iniziativa del Governo, già approvato dalla Camera dei deputati:

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

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

Art. 1.

1. Il decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali, è convertito in legge con le modificazioni riportate in allegato alla presente legge.

2. La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

IL PRESIDENTE

Allegato

MODIFICAZIONI APPORTATE IN SEDE DI CONVERSIONE AL DECRETO-LEGGE 10 SETTEMBRE 2021, N. 121

All'articolo 1:

al comma 1:

alla lettera a) sono premesse le seguenti:

« 0a) all'articolo 1, il comma 1 è sostituito dal seguente:

"1. La sicurezza e la tutela della salute delle persone nonché la tutela dell'ambiente, nella circolazione stradale, rientrano tra le finalità primarie di ordine sociale ed economico perseguite dallo Stato";

0b) all'articolo 3, comma 1, numero 53-bis), la parola: "debole" è sostituita dalla seguente:

"vulnerabile" e le parole: "disabili in carrozzella" sono sostituite dalle seguenti: "persone con disabilità"; conseguentemente, nel codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, le parole: "debole" e "deboli", ovunque ricorrono, sono sostituite, rispettivamente, dalle seguenti: "vulnerabile" e "vulnerabili";

0c) all'articolo 6, comma 4, lettera b), sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: ", con particolare riguardo a quelle che attraversano siti inseriti nella lista del patrimonio mondiale dell'Organizzazione delle Nazioni Unite per l'educazione, la scienza e la cultura (UNESCO)" »;

dopo la lettera a) sono inserite le seguenti:

« a-bis) all'articolo 10, comma 2, la lettera b) è sostituita dalla seguente:

"b) il trasporto eseguito con veicoli eccezionali di una cosa indivisibile, definita al comma 4, che per le sue dimensioni e per la sua massa determini eccedenza rispetto ai limiti stabiliti dagli articoli 61 e 62, ovvero che per la sua massa determini eccedenza rispetto ai limiti stabiliti dall'articolo 62. Nel caso di blocchi di pietra naturale, di elementi prefabbricati compositi e apparecchiature industriali complesse per l'edilizia nonché di prodotti siderurgici *coils* e laminati grezzi, il trasporto può essere effettuato integrando il carico con gli stessi generi merceologici autorizzati, comunque in numero non superiore a sei unità, fino al completamento della massa eccezionale complessiva posseduta dall'autoveicolo o dal complesso di veicoli. Qualora siano superati i limiti di cui all'articolo 62, ma nel rispetto dell'articolo 61, il carico può essere completato, con generi della stessa natura merceologica, per occupare l'intera superficie utile del piano di carico del veicolo o del complesso di veicoli, nell'osservanza dell'articolo 164 e della massa eccezionale a disposizione, fatta eccezione per gli elementi prefabbricati compositi e le apparecchiature industriali complesse per l'edilizia per i quali si applica sempre il limite delle sei unità. In entrambi i casi, purché almeno un carico delle cose indicate richieda l'impiego di veicoli eccezionali, la predetta massa complessiva non può essere superiore a 38 tonnellate se si tratta di autoveicoli isolati a tre assi, a 48 tonnellate se si tratta di autoveicoli isolati a quattro o più assi, a 72 tonnellate se si tratta di complessi di veicoli a cinque assi e a 86 tonnellate se si tratta di complessi di veicoli a sei o più assi. I richiamati limiti di massa possono essere superati nel solo caso in cui sia trasportato un unico pezzo indivisibile";

a-ter) all'articolo 15:

1) al comma 3, le parole: ", h) ed i)" sono sostituite dalle seguenti: "e h)";

2) al comma 3-bis, le parole: "da euro 108 ad euro 433" sono sostituite dalle seguenti: "da euro 216 ad euro 866";

3) dopo il comma 3-bis è inserito il seguente:

"3-ter. Chiunque viola il divieto di cui al comma 1, lettera i), è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 52 ad euro 204";

a-quater) all'articolo 23:

1) dopo il comma 4 sono inseriti i seguenti:

"4-bis. È vietata sulle strade e sui veicoli qualsiasi forma di pubblicità il cui contenuto proponga messaggi sessisti o violenti o stereotipi di genere offensivi o messaggi lesivi del rispetto delle libertà individuali, dei diritti civili e politici, del credo religioso o dell'appartenenza etnica oppure discriminatori con riferimento all'orientamento sessuale, all'identità di genere o alle abilità fisiche e psichiche.

4-ter. Con decreto dell'autorità di Governo delegata per le pari opportunità, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e con il Ministro della giustizia, da emanare entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, sono stabilite le modalità di attuazione delle disposizioni del comma 4-bis.

4-quater. L'osservanza delle disposizioni del comma 4-bis è condizione per il rilascio dell'autorizzazione di cui al comma 4; in caso di violazione, l'autorizzazione rilasciata è immediatamente revocata";

2) dopo il comma 7 è inserito il seguente:

"7-bis. In deroga al divieto di cui al comma 1, terzo periodo, al centro delle rotatorie nelle quali vi è un'area verde, la cui manutenzione è affidata a titolo gratuito a società private o ad altri enti, è consentita l'installazione di un cartello indicante il nome dell'impresa o ente affidatari del servizio di manutenzione del verde, fissato al suolo e di dimensioni non superiori a 40 cm per lato. Per l'installazione del cartello di cui al presente comma si applicano in ogni caso le disposizioni del comma 4";

3) al comma 13-bis, primo periodo, le parole: "dal comma 1" sono sostituite dalle seguenti: "dai commi 1, 4-bis e 7-bis" e sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: "; in caso di violazione del comma 4-bis, il termine è ridotto a cinque giorni e, nei casi più gravi, l'ente proprietario può disporre

l'immediata rimozione del mezzo pubblicitario";

a-quinquies) all'articolo 25:

1) al comma 1-*bis*, dopo le parole: "le strutture che realizzano l'opera d'arte principale del sottopasso o sovrappasso, comprese le barriere di sicurezza nei sovrappassi, sono di titolarità" sono inserite le seguenti: ", ai fini della loro realizzazione e manutenzione anche straordinaria,";

2) il comma 1-*quater* è sostituito dal seguente:

"1-quater. Fermo restando quanto previsto dai commi 1-*bis* e 1-*ter* in relazione agli enti titolari delle strutture delle opere d'arte dei sottopassi e sovrappassi, comprese le barriere di sicurezza nei sovrappassi, gli enti proprietari e i gestori delle strade interessate dall'attraversamento a livello sfalsato provvedono a disciplinare mediante appositi atti convenzionali le modalità e gli oneri di realizzazione e manutenzione delle predette strutture";

a-sexies) all'articolo 40, comma 11, le parole: "che hanno iniziato l'attraversamento" sono sostituite dalle seguenti: "che si accingono ad attraversare la strada o che hanno iniziato l'attraversamento";

a-septies) all'articolo 50, comma 2, le parole: "3 m" sono sostituite dalle seguenti: "3,5 m";

a-octies) all'articolo 52, comma 1, lettera *a*), sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: ", o avente potenza non superiore a 4.000 watt, se ad alimentazione elettrica";

a-novies) all'articolo 60:

1) il comma 1 è sostituito dal seguente:

"1. Sono considerati appartenenti alla categoria dei veicoli con caratteristiche atipiche i motoveicoli, i ciclomotori, gli autoveicoli e le macchine agricole d'epoca, nonché i motoveicoli, gli autoveicoli e le macchine agricole di interesse storico e collezionistico";

2) al comma 2, le parole: "Rientrano nella categoria dei veicoli d'epoca i motoveicoli e gli autoveicoli" sono sostituite dalle seguenti: "Rientrano nella categoria dei veicoli d'epoca i motoveicoli, i ciclomotori, gli autoveicoli e le macchine agricole";

3) la rubrica è sostituita dalla seguente: "Motoveicoli, ciclomotori, autoveicoli e macchine agricole d'epoca e di interesse storico e collezionistico iscritti negli appositi registri" »;

alla lettera b), numero 1), le parole: « 18 m » sono sostituite dalle seguenti: « 18,75 m, ferma restando l'idoneità certificata dei rimorchi, o delle unità di carico ivi caricate, al trasporto intermodale strada-rotaia e strada-mare e »;

dopo la lettera b) sono inserite le seguenti:

« b-bis) all'articolo 62, comma 3, il secondo periodo è sostituito dal seguente: "Qualora si tratti di autobus o filobus a due assi, la massa complessiva a pieno carico non deve eccedere 19,5 t";

b-ter) all'articolo 68, il comma 2 è sostituito dal seguente:

"2. I dispositivi di segnalazione di cui alla lettera *c*) del comma 1 devono essere funzionanti da mezz'ora dopo il tramonto del sole a mezz'ora prima del suo sorgere e anche di giorno nelle gallerie, in caso di nebbia, di caduta di neve, di forte pioggia e in ogni altro caso di scarsa visibilità, durante la marcia sia nei centri abitati che fuori dai centri abitati" »;

dopo la lettera c) sono inserite le seguenti:

« c-bis) all'articolo 80 è aggiunto, in fine, il seguente comma:

"17-bis. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da emanare entro quarantacinque giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, sono stabilite le modalità di riqualificazione delle bombole approvate in conformità al regolamento n. 110 della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UNECE R 110) e sono individuati i soggetti preposti alla riqualificazione, al fine di semplificare l'esecuzione della riqualificazione stessa";

c-ter) all'articolo 86:

1) al comma 1, dopo la parola: "autovetture" sono inserite le seguenti: ", motocicli e velocipedi";

2) la rubrica è sostituita dalla seguente: "Servizio di piazza con autovetture, motocicli e velocipedi con conducente o taxi";

c-quater) all'articolo 100, comma 10, sono aggiunti, in fine, i seguenti periodi: "I motoveicoli impegnati in competizioni motoristiche fuori strada che prevedono trasferimenti su strada possono esporre, limitatamente ai giorni e ai percorsi di gara, in luogo della targa di cui al comma 2, una targa

sostitutiva costituita da un pannello auto-costruito che riproduce i dati di immatricolazione del veicolo. Il pannello deve avere fondo giallo, cifre e lettere nere e caratteristiche dimensionali identiche a quelle della targa che sostituisce ed è collocato in modo da garantire la visibilità e la posizione richieste dal regolamento per le targhe di immatricolazione. Sono autorizzati all'utilizzo della targa sostitutiva i partecipanti concorrenti muniti di regolare licenza sportiva della Federazione motociclistica italiana, esclusivamente per la durata della manifestazione e lungo il percorso indicato nel regolamento della manifestazione stessa";

c-quinquies) all'articolo 105, comma 1, le parole: "16,50 m" sono sostituite dalle seguenti: "18,75 m. I convogli che per specifiche necessità funzionali superano, da soli o compreso il loro carico, il limite di lunghezza di 18,75 m possono essere ammessi alla circolazione come trasporti eccezionali; a tali convogli si applicano le norme previste dall'articolo 104, comma 8";

c-sexies) all'articolo 110:

1) al comma 2 sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: "e commercianti di macchine agricole e, limitatamente alle macchine agricole indicate dall'articolo 57, comma 2, lettera *a*), numeri 1) e 2), aventi massa massima a pieno carico tecnicamente ammissibile non superiore a 6 t, e ai rimorchi agricoli di cui all'articolo 57, comma 2, lettera *b*), numero 2), aventi massa complessiva non superiore a 6 t, a nome di colui che si dichiara proprietario";

2) dopo il comma 2 è inserito il seguente:

"*2-bis*. Al fine di promuovere lo sviluppo delle reti di imprese di cui all'articolo 3 del decreto-legge 10 febbraio 2009, n. 5, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 aprile 2009, n. 33, e all'articolo *6-bis*, comma 2, del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 116, alle reti costituite da imprenditori agricoli, singoli o associati, di cui all'articolo 2135 del codice civile, finalizzate anche all'acquisto di macchine agricole, è consentita l'immatricolazione ai sensi del comma 2 del presente articolo a nome della rete di imprese, identificata dal codice fiscale, richiesto dalle imprese partecipanti, e dal contratto di rete, redatto e iscritto ai sensi del citato articolo 3 del decreto-legge n. 5 del 2009, da cui risultino la sede, la denominazione e il programma della rete, previa individuazione di un'impresa della rete incaricata di svolgere le funzioni amministrative attribuite dalla legge al proprietario del veicolo" »;

alla lettera d), *dopo le parole*: « A1, A2 o A, nonché l'attestazione di avere frequentato con profitto un corso di formazione di primo soccorso » *sono inserite le seguenti*: « anche presso un'autoscuola di cui all'articolo 123 » *e sono aggiunte, in fine, le seguenti parole*: « anche presso un'autoscuola di cui all'articolo 123. Con decreto del Ministro della salute sono stabilite le modalità con cui anche gli istituti dedicati all'educazione stradale possono erogare la formazione sulle nozioni di primo soccorso prevista per i soggetti che intendono conseguire i certificati di abilitazione professionale di cui al secondo e al terzo periodo »;

dopo la lettera d) *sono inserite le seguenti*:

« *d-bis*) all'articolo 117, comma *2-bis*, dopo il terzo periodo è inserito il seguente: "Le limitazioni di cui al presente comma non si applicano, inoltre, se a fianco del conducente si trova, in funzione di istruttore, persona di età non superiore a sessantacinque anni, munita di patente valida per la stessa categoria, conseguita da almeno dieci anni, ovvero valida per la categoria superiore";

d-ter) all'articolo 121, comma 11, secondo periodo, le parole: "per una volta soltanto" sono sostituite dalle seguenti: "per non più di due volte";

d-quater) all'articolo 122:

1) il comma 3 è sostituito dal seguente:

"3. Agli aspiranti autorizzati a esercitarsi per conseguire le patenti di categoria AM, A1, A2 e A, quando utilizzano veicoli nei quali non può prendere posto, a fianco del conducente, altra persona in funzione di istruttore, non si applicano le disposizioni del comma 2";

2) il comma 5 è abrogato;

3) al comma 6, le parole: "sei mesi" sono sostituite dalle seguenti: "dodici mesi";

4) il comma 8 è sostituito dal seguente:

"8. Chiunque, essendo autorizzato per l'esercitazione, guida senza avere a fianco, ove previsto, in

funzione di istruttore, persona provvista di patente valida ai sensi del comma 2 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 430 a euro 1.731. Alla violazione consegue la sanzione accessoria del fermo amministrativo del veicolo per tre mesi, secondo le norme del capo I, sezione II, del titolo VI";

d-quinquies) all'articolo 126-bis, il comma 3 è sostituito dal seguente:

"3. Ogni variazione di punteggio è comunicata tramite il portale dell'automobilista con le modalità indicate dal Dipartimento per la mobilità sostenibile - Direzione generale per la motorizzazione e per i servizi ai cittadini e alle imprese in materia di trasporti e navigazione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili";

d-sexies) all'articolo 138, dopo il comma 11 è inserito il seguente:

"11-bis. I veicoli in dotazione alla Protezione civile nazionale, alla protezione civile della regione Valle d'Aosta e delle province autonome di Trento e di Bolzano, agli enti locali e agli enti del Terzo settore, comunque immatricolati, utilizzati per fini istituzionali e servizi di pubblica utilità, possono essere dotati di rimorchio destinato al trasporto di cose, di larghezza massima superiore alla larghezza del veicolo trainante, fermi restando i limiti di cui agli articoli 61 e 62";

d-septies) all'articolo 142, comma 12-*quater*, dopo il primo periodo sono inseriti i seguenti: "Ciascun ente locale pubblica la relazione di cui al primo periodo in apposita sezione del proprio sito *internet* istituzionale entro trenta giorni dalla trasmissione al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e al Ministero dell'interno. A decorrere dal 1° luglio 2022, il Ministero dell'interno, entro sessanta giorni dalla ricezione, pubblica in apposita sezione del proprio sito *internet* istituzionale le relazioni pervenute ai sensi del primo periodo" e, al secondo periodo, le parole: "di cui al periodo precedente" sono sostituite dalle seguenti: "di cui al primo periodo";

d-octies) all'articolo 147:

1) dopo il comma 3 è inserito il seguente:

"3-bis. Il mancato rispetto di quanto stabilito dal comma 3 può essere rilevato anche tramite appositi dispositivi per l'accertamento e il rilevamento automatico delle violazioni, conformi alle caratteristiche specificate dall'articolo 192 del regolamento";

2) dopo il comma 6 è aggiunto il seguente:

"6-bis. I dispositivi di cui al comma 3-bis possono essere installati anche dal gestore dell'infrastruttura ferroviaria a sue spese" »;

alla lettera e), al numero 1) è premesso il seguente:

« 01) al comma 1, la lettera *h-bis*) è sostituita dalle seguenti:

"*h-bis*) negli spazi riservati alla fermata e alla sosta dei veicoli elettrici;

h-ter) negli spazi riservati alla ricarica dei veicoli elettrici. Tale divieto è previsto anche per i veicoli elettrici che non effettuano l'operazione di ricarica o che permangono nello spazio di ricarica oltre un'ora dopo il completamento della fase di ricarica. Tale limite temporale non trova applicazione dalle ore 23 alle ore 7, a eccezione dei punti di ricarica di potenza elevata di cui all'articolo 2, comma 1, lettera *e*), del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257" »;

dopo la lettera e) sono inserite le seguenti:

« *e-bis*) all'articolo 171, comma 2, secondo periodo, la parola: "minore" è soppressa e dopo la parola: "risponde" è inserita la seguente: "anche";

e-ter) all'articolo 173, comma 2, dopo le parole: "apparecchi radiotelefonici" sono inserite le seguenti: ", *smartphone*, *computer* portatili, *notebook*, *tablet* e dispositivi analoghi che comportino anche solo temporaneamente l'allontanamento delle mani dal volante";

e-quater) all'articolo 175, comma 2, la lettera *a*) è sostituita dalla seguente:

"*a*) velocipedi, ciclomotori, motocicli di cilindrata inferiore a 150 centimetri cubici se a motore termico, ovvero di potenza inferiore a 11 kW se a motore elettrico, e motocarrozzette di cilindrata inferiore a 250 centimetri cubici se a motore termico";

e-quinquies) all'articolo 177, comma 1, dopo il primo periodo sono inseriti i seguenti: "L'uso dei predetti dispositivi è consentito altresì ai conducenti dei motoveicoli impiegati in interventi di emergenza sanitaria e, comunque, solo per l'espletamento di servizi urgenti di istituto. Entro sessanta

giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, sono definite le tipologie di motoveicoli di cui al secondo periodo e le relative caratteristiche tecniche e sono individuati i servizi urgenti di istituto per i quali possono essere impiegati i dispositivi";

e-sexies) all'articolo 180, comma 8, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: "L'invito a presentarsi per esibire i documenti di cui al presente articolo non si applica nel caso in cui l'esistenza e la validità della documentazione richiesta possano essere accertate tramite consultazione di banche di dati o archivi pubblici o gestiti da amministrazioni dello Stato accessibili da parte degli organi di polizia stradale, ad eccezione delle ipotesi in cui l'accesso a tali banche di dati o archivi pubblici non sia tecnicamente possibile al momento della contestazione" »;

alla lettera f), al numero 1) è premesso il seguente:

« 01) dopo il comma 3 è inserito il seguente:

"3-bis. Ai veicoli al servizio di persone con disabilità, titolari del contrassegno speciale ai sensi dell'articolo 381, comma 2, del regolamento, è consentito sostare gratuitamente nelle aree di sosta o parcheggio a pagamento, qualora risultino già occupati o indisponibili gli stalli a loro riservati" »;

alla lettera g), capoverso Art. 188-bis, comma 3, le parole: « o ne faccia uso improprio, » sono sostituite dalle seguenti: « , o ne fa uso improprio »;

dopo la lettera g) sono aggiunte le seguenti:

« *g-bis*) all'articolo 191, il comma 1 è sostituito dal seguente:

"1. Quando il traffico non è regolato da agenti o da semafori, i conducenti devono dare la precedenza, rallentando gradualmente e fermandosi, ai pedoni che transitano sugli attraversamenti pedonali o si trovano nelle loro immediate prossimità. I conducenti che svoltano per inoltrarsi in un'altra strada al cui ingresso si trova un attraversamento pedonale devono dare la precedenza, rallentando gradualmente e fermandosi, ai pedoni che transitano sull'attraversamento medesimo o si trovano nelle sue immediate prossimità, quando a essi non sia vietato il passaggio. Resta fermo per i pedoni il divieto di cui all'articolo 190, comma 4";

g-ter) all'articolo 196, comma 1, secondo periodo, le parole: "risponde solidalmente il locatario e" sono sostituite dalle seguenti: "il locatario, in vece del proprietario, risponde solidalmente con l'autore della violazione o, per i ciclomotori, con l'intestatario del contrassegno di identificazione";

g-quater) all'articolo 203:

1) al comma 1, primo periodo, dopo le parole: "con raccomandata con ricevuta di ritorno" sono aggiunte le seguenti: "o per via telematica, a mezzo di posta elettronica certificata o di altro servizio elettronico di recapito certificato qualificato, secondo le modalità previste dall'articolo 65 del codice dell'amministrazione digitale, di cui al decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82";

2) al comma 1-bis, primo periodo, dopo le parole: "con raccomandata con avviso di ricevimento" sono aggiunte le seguenti: "o trasmesso per via telematica, a mezzo di posta elettronica certificata o di altro servizio elettronico di recapito certificato qualificato, secondo le modalità previste dall'articolo 65 del codice di cui al decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82";

g-quinqies) all'articolo 213:

1) al comma 3, terzo periodo, la parola: "trasmissione" è sostituita dalla seguente: "ricezione" e dopo le parole: "del provvedimento" sono aggiunte le seguenti: "adottato dal prefetto";

2) al comma 5:

2.1) al sesto periodo sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: "; la medesima comunicazione reca altresì l'avviso che, se l'avente diritto non assumerà la custodia del veicolo nei successivi cinque giorni, previo pagamento dei relativi oneri di recupero e custodia, il veicolo sarà alienato anche ai soli fini della sua rottamazione";

2.2) sono aggiunti, in fine, i seguenti periodi: "Nel caso di veicoli sequestrati in assenza dell'autore della violazione, per i quali non sia stato possibile rintracciare contestualmente il proprietario o altro obbligato in solido, e affidati a uno dei soggetti di cui all'articolo 214-bis, il verbale di contestazione, unitamente a quello di sequestro recante l'avviso ad assumerne la custodia, è notificato senza ritardo dall'organo di polizia che ha eseguito il sequestro. Contestualmente, il medesimo organo di polizia

provvede altresì a dare comunicazione del deposito del veicolo presso il soggetto di cui all'articolo 214-*bis* mediante pubblicazione di apposito avviso nell'albo pretorio del comune ove è avvenuto l'accertamento della violazione. Qualora, per comprovate difficoltà oggettive, non sia stato possibile eseguire la notifica e il veicolo risulti ancora affidato a uno dei soggetti di cui all'articolo 214-*bis*, la notifica si ha per eseguita nel trentesimo giorno successivo a quello di pubblicazione della comunicazione di deposito del veicolo nell'albo pretorio del comune ove è avvenuto l'accertamento della violazione";

3) al comma 7, quinto periodo, la parola: "distrutto" è sostituita dalla seguente: "alienato";

4) dopo il comma 10 è aggiunto il seguente:

"10-*bis*. Il provvedimento con il quale è disposto il sequestro del veicolo è comunicato dall'organo di polizia procedente ai competenti uffici del Dipartimento per la mobilità sostenibile di cui al comma 10 per l'annotazione al PRA. In caso di dissequestro, il medesimo organo di polizia provvede alla comunicazione per la cancellazione dell'annotazione nell'Archivio nazionale dei veicoli e al PRA";

g-sexies) all'articolo 214, comma 5, secondo periodo, la parola: "sequestro" è sostituita dalle seguenti: "fermo amministrativo";

g-septies) all'articolo 215-*bis*:

1) al comma 1, secondo periodo, le parole: ", in cui, per ciascun veicolo, sono riportati altresì i dati identificativi del proprietario risultanti al pubblico registro automobilistico" sono soppresse;

2) al comma 4, le parole: "comunicazione, tra gli uffici interessati, dei dati necessari all'espletamento delle procedure di cui al" sono sostituite dalle seguenti: "attuazione delle disposizioni del";

3) alla rubrica, la parola: "rimossi," è soppressa;

g-octies) alla tabella dei punteggi previsti all'art. 126-*bis*:

1) al capoverso "Art. 158", alla voce "Comma 2", le parole: "lettere *d*), *g*) e *h*)" sono sostituite dalle seguenti: "lettere *d*) e *h*)" ed è aggiunta, in fine, la seguente voce: "Comma 2, lettera *g*) - 4";

2) il capoverso "Art. 188" è sostituito dal seguente: "Art. 188-Comma 4 - 6 - Comma 5 - 3" »;

dopo il comma 1 sono inseriti i seguenti:

« 1-*bis*. Al fine di ridurre i tempi di sottoscrizione degli atti convenzionali previsti dall'articolo 25, commi 1-*quater* e 1-*quinquies*, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, adottato entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, è approvato, in relazione agli attraversamenti tra le strade di tipo A o di tipo B statali e le strade di classificazione inferiore ai sensi dell'articolo 2 del medesimo codice di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992, l'elenco delle strutture delle opere d'arte dei sottopassi e sovrappassi, comprese le barriere di sicurezza nei sovrappassi, con l'indicazione dei relativi enti titolari, ai sensi e per gli effetti dei commi 1-*bis* e 1-*ter* del medesimo articolo 25.

1-*ter*. Il comma 3-*bis* dell'articolo 188 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, introdotto dal comma 1, lettera *f*), numero 01), del presente articolo, si applica a decorrere dal 1° gennaio 2022. Nell'eventualità in cui dall'attuazione del comma 1, lettera *f*), derivino minori entrate per il bilancio degli enti locali, attestate dall'organo competente, gli enti stessi provvedono a rivedere le tariffe per la sosta o il parcheggio nelle aree a pagamento, al solo ed esclusivo fine di compensare le predette minori entrate »;

al comma 2, lettera *b*), dopo le parole: « dei trasporti » è inserito il seguente segno d'interpunzione: « , »;

dopo il comma 2 è inserito il seguente:

« 2-*bis*. Sono classificate d'interesse storico o collezionistico ai sensi dell'articolo 215 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, le macchine agricole la cui data di costruzione è precedente di almeno quaranta anni a quella della richiesta di riconoscimento nella categoria in questione. Le caratteristiche tecniche devono comprendere almeno tutte quelle necessarie per la verifica di idoneità alla circolazione del motoveicolo o dell'autoveicolo ai sensi dei commi 5 e 6 del citato articolo 215 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 495 del 1992. Entro un mese dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente

decreto, il Governo provvede ad apportare al citato articolo 215 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 495 del 1992 le modifiche necessarie al fine di adeguarlo a quanto disposto dal presente comma »;

al comma 3, terzo periodo, la parola: « ricorrono » è sostituita dalla seguente: « ricorran »;
dopo il comma 4 è inserito il seguente:

« 4-bis. Al fine di semplificare le attività degli uffici della motorizzazione civile, il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, con proprio decreto da adottare entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, è autorizzato a modificare l'allegato A al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 8 gennaio 2021, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 37 del 13 febbraio 2021, inserendo tra le modifiche ai veicoli per le quali l'aggiornamento della carta di circolazione non è subordinato a visita e prova ai sensi dell'articolo 78, comma 1, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, anche quelle riguardanti i sistemi ruota previsti dal regolamento di cui al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 10 gennaio 2013, n. 20 »;

al comma 5, lettera b), il numero 3.2. è soppresso;
dopo il comma 5 sono inseriti i seguenti:

« 5-bis. Dal 1° gennaio al 30 giugno 2022, ai giovani fino al trentacinquesimo anno d'età e ai soggetti che percepiscono il reddito di cittadinanza ovvero ammortizzatori sociali, a qualsiasi titolo e comunque denominati, è concesso, nei limiti delle risorse di cui al presente comma, un contributo, a titolo di rimborso delle spese sostenute e documentate per il conseguimento della patente e delle abilitazioni professionali per la guida di veicoli destinati all'attività di autotrasporto di merci per conto di terzi di cui al decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286, di importo pari a 1.000 euro e comunque non superiore al 50 per cento dell'importo di tali spese. Ai fini della concessione del contributo di cui al primo periodo, i richiedenti devono dimostrare di avere stipulato, entro tre mesi dal conseguimento della patente o dell'abilitazione professionale, un contratto di lavoro in qualità di conducente con un operatore economico del settore dell'autotrasporto di merci per conto di terzi, per un periodo di almeno sei mesi. Per le finalità di cui al presente comma è autorizzata la spesa di 1 milione di euro per l'anno 2022.

5-ter. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, adottato entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono indicati i termini e le modalità di presentazione delle domande per la concessione del contributo di cui al comma 5-bis, nonché le modalità di erogazione dello stesso.

5-quater. Agli oneri derivanti dall'attuazione del comma 5-bis, pari a 1 milione di euro per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di parte corrente di cui all'articolo 34-ter, comma 5, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, iscritto nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

5-quinquies. In deroga a quanto disposto dall'articolo 54, comma 1, lettera d), del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sugli autocarri è possibile la presenza a bordo, oltre che delle persone addette all'uso o al trasporto delle cose trasportate, anche di un soggetto neo-assunto, in possesso dei titoli professionali previsti per l'esercizio della professione, per un periodo di addestramento di durata massima di tre mesi.

5-sexies. Al decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 285, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 2, comma 1, la lettera a) è sostituita dalla seguente:

"a) servizi automobilistici interregionali di competenza statale, di seguito denominati 'servizi di linea': i servizi di trasporto di persone effettuati su strada mediante autobus, ad offerta indifferenziata, e aventi itinerari, orari e frequenze prestabiliti che si svolgono in modo continuativo o periodico su un percorso la cui lunghezza sia pari o superiore a 250 chilometri e che collegano almeno due regioni, restando ferma, per tali servizi di linea, la possibilità per i passeggeri di concludere il viaggio all'interno della stessa regione nella quale detto itinerario di viaggio è iniziato e, per le tratte all'interno della medesima regione e oggetto di contratto di servizio, la possibilità di servire relazioni di traffico limitate ai capoluoghi di provincia, nonché i servizi integrativi di cui al regio decreto-legge 21

dicembre 1931, n. 1575, convertito dalla legge 24 marzo 1932, n. 386, aventi le predette caratteristiche";

b) all'articolo 3:

1) al comma 1, le parole: "rilasciata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti," sono sostituite dalle seguenti: "rilasciata dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, nel rispetto della vigente normativa in materia di sicurezza, relativamente al percorso e alle aree di fermata del servizio di linea proposto e";

2) al comma 2:

2.1) la lettera g) è sostituita dalla seguente:

"g) proporre un servizio di linea nel rispetto della vigente normativa in materia di sicurezza, sul percorso e sulle aree di fermata del servizio di linea proposto";

2.2) la lettera m) è abrogata;

3) al comma 3, le parole: ", g) e m)" sono sostituite dalle seguenti: "e g)";

c) all'articolo 5, comma 2, la lettera c) è sostituita dalla seguente:

"c) tenere a bordo dell'autobus adibito al servizio la copia dell'autorizzazione rilasciata dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, certificata conforme da quest'ultimo oppure in formato digitale originato dall'applicazione informatica gestita dal medesimo Ministero, come disciplinato dal decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili adottato in attuazione dell'articolo 4, comma 1. La documentazione, redatta nella forma specificata nel citato decreto ministeriale, dalla quale risulti che il conducente abbia un regolare rapporto di lavoro secondo la normativa vigente, deve essere tenuta a bordo del veicolo".

5-septies. Le disposizioni di cui al comma 5-*sexies*, lettera a), si applicano a decorrere dal 31 marzo 2022.

5-octies. Il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, provvede a modificare il regolamento di cui al decreto del Ministro dei trasporti 1° dicembre 2006, n. 316, anche al fine di semplificare il procedimento autorizzatorio, con particolare riferimento alla riduzione dei termini del medesimo procedimento e alla sua conclusione anche secondo le modalità di cui all'articolo 20 della legge 7 agosto 1990, n. 241 »;

al comma 6:

ai capoversi 4-nonies e 4-decies, la parola: « 4-nonies », ovunque ricorre, è sostituita dalla seguente: « 4-novies »;

al capoverso 4-undecies, primo periodo, le parole: « In relazione all'anno » sono sostituite dalle seguenti: « Per l'anno »;

dopo il comma 6 sono aggiunti i seguenti:

« 6-*bis.* All'articolo 1, comma 48, della legge 27 dicembre 2019, n. 160, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: "Il Fondo finanzia altresì il 50 per cento del costo complessivo degli interventi posti in essere da comuni e unioni di comuni relativi a:

a) messa in sicurezza della mobilità ciclistica urbana, comprese l'istituzione di zone a velocità limitata, inferiore o uguale a 30 km/h, e l'installazione della relativa segnaletica;

b) realizzazione di stalli o aree di sosta per i velocipedisti;

c) realizzazione della casa avanzata e delle corsie ciclabili di cui all'articolo 3, comma 1, numeri 7-*bis*), 12-*bis*) e 12-*ter*), del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285".

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

a) al comma 1, le parole: "in favore delle persone fisicamente impedito o comunque a mobilità ridotta, con patologie accertate, anche se accompagnate, ovvero appartenenti a nuclei familiari più esposti agli effetti economici derivanti dall'emergenza epidemiologica da virus COVID-19 o in stato di bisogno" sono sostituite dalle seguenti: "in favore delle persone fisicamente impedito, a mobilità ridotta anche se accompagnate, ovvero persone con invalidità o affette da malattie che necessitano di cure continuative, ovvero appartenenti a nuclei familiari più esposti agli effetti economici derivanti dall'emergenza

epidemiologica da COVID-19 o in stato di bisogno, ovvero di donne in gravidanza, ovvero di persone di età pari o superiore a sessantacinque anni";

b) dopo il comma 4 sono inseriti i seguenti:

"4-bis. Nei limiti delle risorse ad essi assegnate, i comuni possono prevedere il superamento del limite del 50 per cento della spesa sostenuta per persone in condizioni di particolare fragilità, anche economica, appartenenti alle categorie di cui al comma 1.

4-ter. Nell'ambito e nei limiti delle risorse loro assegnate, i comuni possono utilizzare una quota pari al 5 per cento delle medesime risorse anche per finanziare le spese necessarie per promuovere ed attivare la misura di cui al presente articolo".

6-quater. Al fine di sostenere le attività di trasformazione digitale dei servizi di motorizzazione resi a cittadini e imprese dagli uffici del Dipartimento per la mobilità sostenibile del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, nonché di garantire elevati livelli di sicurezza cibernetica in relazione al trattamento dei dati, è istituito, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, un apposito fondo con una dotazione pari a 25 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022, 2023 e 2024. Ai relativi oneri si provvede mediante corrispondente riduzione delle proiezioni dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2021-2023, nell'ambito del programma "Fondi di riserva e speciali" della missione "Fondi da ripartire" dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2021, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

6-quinquies. All'articolo 22, comma 6, lettera b), del decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286, il secondo periodo è soppresso.

6-sexies. In fase di progettazione ed esecuzione di infrastrutture di tipo stradale, autostradale e ferroviario devono essere previste infrastrutture complementari atte a consentire il passaggio in sicurezza di fauna selvatica nelle aree in cui è maggiore la sua presenza nel territorio.

6-septies. Le disposizioni del comma 6-*sexies* si applicano alle infrastrutture di tipo stradale, autostradale e ferroviario la cui attività di progettazione è avviata successivamente alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto.

6-octies. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro della transizione ecologica, sono definite le specifiche tecniche destinate ai gestori e finalizzate ad assicurare modalità standardizzate ai fini della progettazione di cui al comma 6-*sexies*.

6-novies. Dall'attuazione delle disposizioni dei commi 6-*sexies*, 6-*septies* e 6-*octies* non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

6-decies. All'articolo 18 del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, il comma 3-*bis* è abrogato ».

Dopo l'articolo 1 sono inseriti i seguenti:

« Art. 1-*bis.* - (*Semplificazioni nelle agevolazioni sui veicoli per le persone con disabilità*) - 1. Per il riconoscimento delle agevolazioni previste dall'articolo 8 della legge 27 dicembre 1997, n. 449, con riferimento all'acquisto di veicoli, i soggetti con ridotte o impedito capacità motorie permanenti, abilitati alla guida, presentano una copia semplice della patente posseduta, ove essa contenga l'indicazione di adattamenti, anche di serie, per il veicolo agevolabile da condurre, prescritti dalle commissioni mediche locali di cui all'articolo 119, comma 4, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

2. Con decreto di natura non regolamentare, il Ministro dell'economia e delle finanze, entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, provvede a modificare il decreto del Ministro delle finanze 16 maggio 1986, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 113 del 17 maggio 1986, per adeguarlo a quanto disposto dal comma 1.

Art. 1-*ter.* - (*Disposizioni per garantire la sicurezza della circolazione dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica*) - 1. All'articolo 1 della legge 27 dicembre 2019, n. 160, i commi da 75 a 75-*septies* sono sostituiti dai seguenti:

"75. I monopattini a propulsione prevalentemente elettrica possiedono i seguenti requisiti:

- a) le caratteristiche costruttive di cui all'allegato 1 annesso al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 4 giugno 2019, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 162 del 12 luglio 2019;
- b) assenza di posti a sedere;
- c) motore elettrico di potenza nominale continua non superiore a 0,50 kW;
- d) segnalatore acustico;
- e) regolatore di velocità configurabile in funzione dei limiti di cui al comma 75-*quaterdecies*;
- f) la marcatura 'CE' prevista dalla direttiva 2006/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 maggio 2006.

75-*bis*. A decorrere dal 1° luglio 2022, i monopattini a propulsione prevalentemente elettrica commercializzati in Italia devono essere dotati di indicatori luminosi di svolta e di freno su entrambe le ruote. Per i monopattini a propulsione prevalentemente elettrica già in circolazione prima di tale data, è fatto obbligo di adeguarsi entro il 1° gennaio 2024.

75-*ter*. Fermo restando quanto previsto dai commi da 75 a 75-*vicies bis*, i servizi di noleggio dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica, anche in modalità *free-floating*, possono essere attivati esclusivamente con apposita deliberazione della Giunta comunale, nella quale devono essere previsti, oltre al numero delle licenze attivabili e al numero massimo dei dispositivi in circolazione:

- a) l'obbligo di copertura assicurativa per lo svolgimento del servizio stesso;
- b) le modalità di sosta consentite per i dispositivi interessati;
- c) le eventuali limitazioni alla circolazione in determinate aree della città.

75-*quater*. È vietata la circolazione ai monopattini a motore con requisiti diversi da quelli di cui al comma 75.

75-*quinquies*. I monopattini a propulsione prevalentemente elettrica, per quanto non previsto dai commi da 75 a 75-*vicies ter*, sono equiparati ai velocipedi.

75-*sexies*. Da mezz'ora dopo il tramonto, durante tutto il periodo dell'oscurità, e di giorno, qualora le condizioni di visibilità lo richiedano, i monopattini a propulsione prevalentemente elettrica possono circolare su strada pubblica solo se provvisti anteriormente di luce bianca o gialla fissa e posteriormente di luce rossa fissa, entrambe accese e ben funzionanti. I monopattini elettrici sono altresì dotati posteriormente di catadiottri rossi.

75-*septies*. Da mezz'ora dopo il tramonto, durante tutto il periodo dell'oscurità, il conducente del monopattino a propulsione prevalentemente elettrica deve circolare indossando il giubbotto o le bretelle retroriflettenti ad alta visibilità, di cui al comma 4-*ter* dell'articolo 162 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

75-*octies*. I monopattini a propulsione prevalentemente elettrica possono essere condotti solo da utilizzatori che abbiano compiuto il quattordicesimo anno di età.

75-*novies*. I conducenti di età inferiore a diciotto anni hanno l'obbligo di indossare un idoneo casco protettivo conforme alle norme tecniche armonizzate UNI EN 1078 o UNI EN 1080.

75-*decies*. È vietato trasportare altre persone, oggetti o animali, di trainare veicoli, di condurre animali e di farsi trainare da un altro veicolo.

75-*undecies*. È vietata la circolazione dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica sui marciapiedi. Sui marciapiedi è consentita esclusivamente la conduzione a mano dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica. È altresì vietato circolare contromano, salvo che nelle strade con doppio senso ciclabile.

75-*duodecies*. I conducenti dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica devono avere libero l'uso delle braccia e delle mani e reggere il manubrio sempre con entrambe le mani, salvo che sia necessario segnalare la manovra di svolta sui mezzi privi di indicatori di direzione.

75-*terdecies*. I monopattini a propulsione prevalentemente elettrica possono circolare esclusivamente su strade urbane con limite di velocità di 50 km/h, nelle aree pedonali, su percorsi pedonali e ciclabili, su corsie ciclabili, su strade a priorità ciclabile, su piste ciclabili in sede propria e su corsia riservata ovvero dovunque sia consentita la circolazione dei velocipedi.

75-*quaterdecies*. I monopattini a propulsione prevalentemente elettrica non possono superare il limite

di velocità di 6 km/h quando circolano nelle aree pedonali. Non possono superare il limite di 20 km/h in tutti gli altri casi di circolazione di cui al comma *75-terdecies*.

75-quinquiesdecies. È vietato sostare sul marciapiede, salvo che nelle aree individuate dai comuni. I comuni possono individuare tali aree, garantendo adeguata capillarità, privilegiando la scelta di localizzazioni alternative ai marciapiedi. Tali aree possono essere prive di segnaletica orizzontale e verticale, purché le coordinate GPS della loro localizzazione siano consultabili pubblicamente nel sito *internet* istituzionale del comune. Ai monopattini a propulsione prevalentemente elettrica è comunque consentita la sosta negli stalli riservati a velocipedi, ciclomotori e motoveicoli.

75-sexiesdecies. Gli operatori di noleggio di monopattini elettrici, al fine di prevenire la pratica diffusa del parcheggio irregolare dei loro mezzi, devono altresì prevedere l'obbligo di acquisizione della fotografia, al termine di ogni noleggio, dalla quale si desuma chiaramente la posizione dello stesso nella pubblica via.

75-septiesdecies. Gli operatori di noleggio di monopattini elettrici sono tenuti ad organizzare, in accordo con i comuni nei quali operano, adeguate campagne informative sull'uso corretto del monopattino elettrico e ad inserire nelle applicazioni digitali per il noleggio le regole fondamentali, impiegando tutti gli strumenti tecnologici utili a favorire il rispetto delle regole.

75-duodevicies. Chiunque viola le disposizioni di cui ai commi da *75-sexies* a *75-quaterdecies* è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 50 a euro 250.

75-undevicies. Chiunque circola con un monopattino a motore avente requisiti diversi da quelli di cui al comma 75 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 100 a euro 400.

75-vicies. Alla violazione delle disposizioni di cui al comma *75-quater* consegue la sanzione amministrativa accessoria della confisca del monopattino, ai sensi delle disposizioni del titolo VI, capo I, sezione II, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, quando il monopattino ha un motore termico o un motore elettrico avente potenza nominale continua superiore a 1 kW.

75-vicies semel. Nei casi di violazione della disposizione di cui al comma *75-quinquiesdecies* si applica la sanzione di cui all'articolo 158, comma 5, del codice di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, prevista per i ciclomotori e i motoveicoli.

75-vicies bis. Ai fini delle sanzioni di cui alle disposizioni dei commi da 75 a *75-vicies semel* si applicano le disposizioni del titolo VI del codice di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. Si considerano in circolazione i veicoli o i dispositivi di mobilità personale che sono condotti nelle aree e negli spazi individuati dal medesimo codice di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992.

75-vicies ter. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, in collaborazione con il Ministero dell'interno e con il Ministero dello sviluppo economico, avvia apposita istruttoria finalizzata alla verifica della necessità dell'introduzione dell'obbligo di assicurazione sulla responsabilità civile per i danni a terzi derivanti dalla circolazione dei monopattini elettrici. Il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili trasmette alle competenti Commissioni parlamentari una relazione sugli esiti dell'attività istruttoria di cui al primo periodo entro centottanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione" ».

All'articolo 2:

al comma 1, dopo le parole: « legge 28 febbraio 2020, n. 8, le parole » sono inserite le seguenti: « : "relative all'anno 2020 e all'anno 2021" sono sostituite dalle seguenti: "relative agli anni 2020 e 2021 e di quelle relative a tutte le annualità comprese nel nuovo periodo regolatorio" e le parole: »;

dopo il comma 1 sono inseriti i seguenti:

« *1-bis*. Al fine di accelerare la realizzazione delle infrastrutture autostradali e l'effettuazione degli interventi di manutenzione straordinaria, nonché di promuovere l'innovazione tecnologica e la sostenibilità delle medesime infrastrutture, l'affidamento delle concessioni relative alla tratta autostradale di cui all'articolo 13-*bis*, comma 2, del decreto-legge 16 ottobre 2017, n. 148, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 dicembre 2017, n. 172, può avvenire, in deroga alle disposizioni del comma 1 del medesimo articolo 13-*bis*, anche facendo ricorso alle procedure previste dall'articolo 183

del codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, da concludere entro il 31 dicembre 2022. In caso di avvio della procedura di affidamento della concessione secondo le modalità di cui al primo periodo e nelle more del suo svolgimento, la società Autobrennero Spa, fermo restando quanto previsto dal citato articolo 13-bis, comma 2, del decreto-legge n. 148 del 2017, provvede, altresì, al versamento all'entrata del bilancio dello Stato, entro i termini di cui ai commi 3 e 4 del medesimo articolo 13-bis, di una somma corrispondente agli importi previsti dallo stesso comma 3 in relazione agli anni 2018, 2019, 2020 e 2021, a titolo di acconto delle somme dovute dalla medesima società in forza della delibera del Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE) 1° agosto 2019, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 255 del 30 ottobre 2019. In caso di affidamento della concessione a un operatore economico diverso dalla società Autobrennero Spa e qualora le somme effettivamente dovute da tale società in forza della citata delibera del CIPE 1° agosto 2019 risultino inferiori a quelle corrisposte ai sensi del secondo periodo del presente comma, il concessionario subentrante provvede a versare l'importo differenziale direttamente alla società Autobrennero Spa mediante riduzione delle somme dovute al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, in qualità di concedente, a titolo di prezzo della concessione.

1-ter. Per le medesime finalità di cui al comma 1-bis del presente articolo, all'articolo 13-bis del decreto-legge 16 ottobre 2017, n. 148, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 dicembre 2017, n. 172, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 2, il primo e il secondo periodo sono sostituiti dai seguenti: "La società Autobrennero Spa provvede al trasferimento all'entrata del bilancio dello Stato delle risorse accantonate in regime di esenzione fiscale fino alla data di entrata in vigore della presente disposizione nel fondo di cui all'articolo 55, comma 13, della legge 27 dicembre 1997, n. 449, mediante versamenti rateizzati di pari importo, da effettuare entro l'anno 2028. La società Autobrennero Spa provvede al versamento della prima rata entro il 15 dicembre 2021 e delle successive rate entro il 15 dicembre di ciascuno degli anni successivi";

b) al comma 4, le parole: "entro il 31 luglio 2021" sono sostituite dalle seguenti: "entro il 15 dicembre 2021" e le parole: "entro il 30 giugno 2021" sono sostituite dalle seguenti: "entro il 21 dicembre 2021" »;

dopo il comma 2 sono inseriti i seguenti:

« 2-bis. All'articolo 9-tricies *semel*, comma 1, del decreto-legge 24 ottobre 2019, n. 123, convertito, con modificazioni, dalla legge 12 dicembre 2019, n. 156, le parole: "31 ottobre 2021", ovunque ricorrono, sono sostituite dalle seguenti: "31 dicembre 2021".

2-ter. Al fine di ridurre i tempi di realizzazione dell'intervento viario Tarquinia-San Pietro in Palazzi, di cui all'articolo 35, comma 1-ter, quarto periodo, del decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8, nelle more della definizione del procedimento di revisione della concessione di cui al terzo periodo del medesimo articolo 35, comma 1-ter, è autorizzato l'acquisto da parte della società ANAS Spa dei progetti elaborati dalla società Autostrada tirrenica Spa relativi al predetto intervento viario, previo pagamento di un corrispettivo determinato avendo riguardo ai soli costi di progettazione e ai diritti sulle opere dell'ingegno di cui all'articolo 2578 del codice civile. Per le finalità di cui al primo periodo, la società ANAS Spa provvede ad acquisire preventivamente il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, che si pronuncia entro trenta giorni dalla data di ricezione della richiesta, in relazione alle eventuali integrazioni o modifiche da apportare ai predetti progetti, nonché all'entità del corrispettivo da riconoscere secondo i criteri di cui al primo periodo.

2-quater. Agli oneri derivanti dall'attuazione del comma 2-ter, pari a 36,5 milioni di euro per l'anno 2021, si provvede, quanto a 35,8 milioni di euro per l'anno 2021, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2021-2023, nell'ambito del programma "Fondi di riserva e speciali" della missione "Fondi da ripartire" dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2021, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, e, quanto a 700.000 euro per l'anno 2021, mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui

all'articolo 1, comma 1016, della legge 27 dicembre 2006, n. 296. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

2-quinquies. Al fine di favorire il superamento della grave crisi derivante dalle complesse problematiche del traffico e della mobilità lungo la rete stradale e autostradale della regione Liguria, nelle more della definizione del contratto di programma tra il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e la società ANAS Spa relativo al periodo 2021-2025, è assegnato alla società ANAS Spa un contributo di 3 milioni di euro per l'anno 2022 e di 5 milioni di euro per l'anno 2023 da destinare alla redazione della progettazione di fattibilità tecnico-economica relativa all'adeguamento e alla messa in sicurezza della strada statale 1 via Aurelia nel tratto compreso tra il comune di Sanremo e il comune di Ventimiglia. Ai relativi oneri si provvede mediante corrispondente riduzione delle proiezioni per i medesimi anni dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2021-2023, nell'ambito del programma "Fondi di riserva e speciali" della missione "Fondi da ripartire" dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2021, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

2-sexies. Per l'esercizio dell'attività di gestione delle autostrade statali in regime di concessione mediante affidamenti *in house* ai sensi dell'articolo 5 del codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 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.

2-septies. Con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro dell'economia e delle finanze e del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, con riferimento alla società di cui al comma *2-sexies*, sono definiti l'atto costitutivo e lo statuto sociale, sono nominati gli organi sociali per il primo periodo di durata in carica, anche in deroga alle disposizioni del testo unico in materia di società a partecipazione pubblica, di cui al decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175, sono stabilite le remunerazioni degli stessi organi ai sensi dell'articolo 2389, primo comma, del codice civile e sono definiti i criteri, in riferimento al mercato, per la remunerazione degli amministratori investiti di particolari cariche da parte del consiglio di amministrazione ai sensi dell'articolo 2389, terzo comma, del codice civile, in deroga all'articolo *23-bis* del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214. Le successive modifiche allo statuto e le successive nomine dei componenti degli organi sociali sono deliberate a norma del codice civile.

2-octies. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sono definiti i contenuti e le modalità di esercizio del controllo analogo del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili sulla società di cui al comma *2-sexies*.

2-novies. La società di cui al comma *2-sexies* può, nei limiti delle risorse disponibili, stipulare, anche in deroga alla disciplina del codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, a eccezione delle norme che costituiscono attuazione delle disposizioni delle direttive 2014/24/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2014, e 2014/25/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2014, apposite convenzioni, anche a titolo oneroso, con società direttamente o indirettamente controllate dallo Stato ai fini dell'assistenza tecnica, operativa e gestionale nonché costituire società di gestione di autostrade statali ovvero acquisire partecipazioni nelle medesime società, secondo le modalità e le procedure definite dallo statuto di cui al comma *2-septies* e dal decreto di cui al comma *2-octies*.

2-decies. A decorrere dalla data di acquisto dell'efficacia del decreto di cui al comma *2-septies*, con esclusivo riguardo alle autostrade statali a pedaggio, le funzioni e le attività attribuite dalle vigenti disposizioni alla società ANAS Spa sono trasferite alla società di cui al comma *2-sexies*.

2-undecies. Dopo il comma 6 dell'articolo 49 del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, è inserito il seguente:

"6-bis. La società ANAS S.p.A. adotta sistemi di contabilità separata per le attività oggetto di diritti speciali o esclusivi, compresi le concessioni, le autorizzazioni, le licenze, i nulla osta e tutti gli altri provvedimenti amministrativi comunque denominati previsti dal comma 4, e per ciascuna attività. Le attività di cui al periodo precedente sono svolte sulla base del contratto di programma sottoscritto tra la società ANAS S.p.A. e il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili".

2-duodecies. All'articolo 1, comma 870, secondo periodo, della legge 28 dicembre 2015, n. 208, le parole: "definisce il corrispettivo annuale a fronte delle opere da realizzare e dei servizi da rendere" sono sostituite dalle seguenti: "individua le opere da realizzare e i servizi da rendere". Il comma 5 dell'articolo 13 del decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8, è abrogato.

2-terdecies. Le società di cui all'articolo 36, comma 2, lettera b), numero 4), del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, che non hanno provveduto, alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, ad avviare ovvero a concludere con un provvedimento di aggiudicazione le procedure di gara per l'affidamento delle autostrade di rilevanza regionale, sono sciolte e poste in liquidazione a decorrere dalla medesima data. Per lo svolgimento delle attività liquidatorie, con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, adottato entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, è nominato un commissario liquidatore. Con il decreto di nomina è determinato il compenso spettante al commissario liquidatore sulla base del decreto di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 4 febbraio 2010, n. 14. Gli oneri relativi al pagamento di tale compenso sono a carico delle società di cui al primo periodo. Resta ferma l'assegnazione al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili delle risorse già destinate alla realizzazione delle infrastrutture di rilevanza regionale di cui al primo periodo e ancora disponibili alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, da impiegare per le medesime finalità.

2-quaterdecies. All'articolo 36, comma 3-bis, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, sono aggiunti, in fine, i seguenti periodi: "Per i quadri economici approvati a decorrere dal 1° gennaio 2022, la quota di cui al precedente periodo non può superare il 9 per cento dello stanziamento destinato alla realizzazione dell'intervento. Entro il predetto limite, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, sulla base delle risultanze della contabilità analitica sulle spese effettivamente sostenute da parte dell'ANAS s.p.a., stabilisce la quota da riconoscere alla società con obiettivo di efficientamento dei costi".

2-quinquiesdecies. Il Ministero dell'economia e delle finanze è autorizzato a partecipare al capitale sociale e a rafforzare la dotazione patrimoniale della società di cui al comma 2-sexies con un apporto complessivo di 52 milioni di euro, da sottoscrivere e versare, anche in più fasi e per successivi aumenti di capitale e della dotazione patrimoniale, nel limite di spesa di 2 milioni di euro per l'anno 2021, di 10 milioni di euro per l'anno 2022 e di 20 milioni di euro per ciascuno degli anni 2023 e 2024. Ai relativi oneri si provvede:

a) quanto a 2 milioni di euro per l'anno 2021, mediante versamento all'entrata del bilancio dello Stato, nel medesimo anno, di una corrispondente somma iscritta in conto residui nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, con riferimento all'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 27, comma 17, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77;

b) quanto a 10 milioni di euro per l'anno 2022 e a 20 milioni di euro per ciascuno degli anni 2023 e 2024, mediante corrispondente riduzione del Fondo di conto capitale di cui al comma 5 dell'articolo 34-ter della legge 31 dicembre 2009, n. 196, iscritto nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

2-sexiesdecies. L'apporto di cui al comma 2-quinquiesdecies può essere incrementato fino a 528 milioni di euro per l'anno 2021 mediante versamento, nel medesimo anno, all'entrata del bilancio dello Stato, e successiva riassegnazione al pertinente capitolo di spesa, di una corrispondente somma iscritta in conto residui nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, con riferimento all'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 27, comma 17, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34,

convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77.

2-septiesdecies. Al fine di assicurare la realizzazione degli interventi urgenti per la messa in sicurezza e la manutenzione straordinaria delle strade comunali di Roma capitale, nonché di rimuovere le situazioni di emergenza connesse al traffico e alla mobilità nel territorio comunale derivanti dalle condizioni della piattaforma stradale delle strade comunali, Roma capitale è autorizzata a stipulare, entro quindici giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, nell'ambito dei rapporti di collaborazione con lo Stato di cui all'articolo 24, comma 6, della legge 5 maggio 2009, n. 42, apposita convenzione con la società ANAS Spa, in qualità di centrale di committenza, per l'affidamento di tali interventi, da realizzare entro novanta giorni dalla sottoscrizione della convenzione. Per le finalità di cui al primo periodo e limitatamente agli affidamenti di importo inferiore alle soglie di cui all'articolo 35 del codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, la selezione degli operatori economici da parte della società ANAS Spa può avvenire, nel rispetto del principio di rotazione, anche nell'ambito degli accordi quadro previsti dall'articolo 54 del citato codice di cui al decreto legislativo n. 50 del 2016, da essa conclusi, ancora efficaci alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto e in relazione ai quali non è intervenuta alla medesima data l'aggiudicazione degli appalti basati su tali accordi quadro ovvero non si è provveduto alla loro esecuzione nei modi previsti dai commi da 2 a 6 del medesimo articolo 54. Per le finalità di cui al presente comma, la società ANAS Spa è altresì autorizzata a utilizzare, ai sensi dell'articolo 1, comma 873, della legge 28 dicembre 2015, n. 208, le risorse già disponibili per interventi di manutenzione straordinaria nell'ambito del contratto di programma tra la società ANAS Spa e il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, nel limite di 5 milioni di euro »;

dopo il comma 4 sono aggiunti i seguenti:

« 4-bis. All'articolo 1 della legge 27 dicembre 2017, n. 205, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) il comma 516 è sostituito dal seguente:

"516. Per la programmazione e la realizzazione degli interventi necessari alla mitigazione dei danni connessi al fenomeno della siccità e per promuovere il potenziamento e l'adeguamento delle infrastrutture idriche, anche al fine di aumentare la resilienza dei sistemi idrici ai cambiamenti climatici e ridurre le dispersioni di risorse idriche, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con i Ministri della transizione ecologica, delle politiche agricole alimentari e forestali, della cultura e dell'economia e delle finanze, sentita l'Autorità di regolazione per energia, reti e ambiente, previa acquisizione dell'intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, entro il 30 giugno 2022 è adottato il Piano nazionale di interventi infrastrutturali e per la sicurezza nel settore idrico. Il Piano nazionale è aggiornato ogni tre anni, con le modalità di cui al primo periodo, tenuto conto dello stato di avanzamento degli interventi, come risultante dal monitoraggio di cui al comma 524. Il Piano nazionale è attuato attraverso successivi stralci che tengono conto dello stato di avanzamento degli interventi e della disponibilità delle risorse economiche nonché di eventuali modifiche resesi necessarie nel corso dell'attuazione degli stralci medesimi, approvati con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, sentiti i Ministri della transizione ecologica, delle politiche agricole alimentari e forestali, della cultura e dell'economia e delle finanze e l'Autorità di regolazione per energia, reti e ambiente, previa acquisizione dell'intesa in sede di Conferenza unificata";

b) dopo il comma 516 sono inseriti i seguenti:

"516-bis. Entro il 28 febbraio 2022, con uno o più decreti del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con i Ministri della transizione ecologica, delle politiche agricole alimentari e forestali, della cultura e dell'economia e delle finanze, sentita l'Autorità di regolazione per energia, reti e ambiente, previa acquisizione dell'intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sono definiti le modalità e i criteri per la redazione e per l'aggiornamento del Piano nazionale di cui al comma 516 del presente articolo e della sua attuazione per successivi stralci secondo quanto previsto dal medesimo comma, tenuto conto dei

piani di gestione delle acque dei bacini idrografici predisposti dalle Autorità di bacino distrettuali, ai sensi del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, e in particolare:

- a) ai fini della definizione del Piano nazionale di cui al comma 516, le modalità con cui le Autorità di bacino distrettuali, gli Enti di governo dell'ambito e gli altri enti territoriali coinvolti trasferiscono al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili le informazioni e i documenti necessari alla definizione del Piano medesimo e i relativi criteri di priorità, tenuto anche conto della valutazione della qualità tecnica e della sostenibilità economico-finanziaria effettuata dall'Autorità di regolazione per energia, reti e ambiente per gli interventi proposti da soggetti da essa regolati;
- b) i criteri per l'assegnazione delle risorse degli stralci, sulla base di indicatori di valutazione degli interventi, nonché le modalità di revoca dei finanziamenti nei casi di inadempienza o di dichiarazioni mendaci;
- c) le modalità di attuazione e di rendicontazione degli interventi ammessi al finanziamento negli stralci.

516-ter. Gli interventi finanziati con i decreti del Presidente del Consiglio dei ministri 17 aprile 2019, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 148 del 26 giugno 2019, e 1° agosto 2019, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 226 del 26 settembre 2019, sono inseriti nel Piano nazionale di cui al comma 516 del presente articolo e sono attuati e monitorati secondo le modalità previste nei medesimi decreti. Al fine di garantire il rispetto del cronoprogramma previsto dal Piano nazionale di ripresa e resilienza di cui al regolamento (UE) 2021/241 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 febbraio 2021, fino all'adozione del Piano nazionale di cui al comma 516, le risorse economiche già disponibili alla data di entrata in vigore della presente disposizione per la realizzazione degli interventi previsti dal medesimo comma 516 sono utilizzate, tenuto conto dei procedimenti già avviati dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e dall'Autorità di regolazione per energia, reti e ambiente, per la programmazione di ulteriori stralci attuativi approvati con le modalità stabilite dal terzo periodo del citato comma 516";

c) i commi 517 e 518 sono abrogati;

d) al comma 519, le parole: "di cui alle sezioni 'acquedotti' e 'invasi' del Piano nazionale" sono sostituite dalle seguenti: "di cui al Piano nazionale di cui al comma 516";

e) il comma 520 è sostituito dal seguente:

"520. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, anche ai fini di quanto previsto dagli articoli 9, 10 e 12 del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, monitora l'andamento dell'attuazione degli interventi del Piano nazionale di cui al comma 516 del presente articolo e assicura il sostegno e le misure di accompagnamento ai soggetti attuatori per la risoluzione di eventuali criticità nella programmazione e nella realizzazione degli interventi";

f) al comma 524, le parole: "'Piano invasi' o 'Piano acquedotti' sulla base della sezione di appartenenza" sono sostituite dalle seguenti: "Piano nazionale di cui al comma 516";

g) il comma 525 è sostituito dal seguente:

"525. Fermo restando quanto previsto, in relazione agli interventi finanziati in tutto o in parte con le risorse del Piano nazionale di ripresa e resilienza di cui al regolamento (UE) 2021/241 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 febbraio 2021, ovvero del Piano nazionale per gli investimenti complementari di cui all'articolo 1 del decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° luglio 2021, n. 101, dagli articoli 9, 10 e 12 del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, e dal titolo II della parte I del medesimo decreto-legge, nonché dal comma 520 del presente articolo, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili segnala i casi di inerzia e di inadempimento degli impegni previsti da parte degli enti di gestione e degli altri soggetti responsabili e, in caso di assenza del soggetto legittimato, propone gli interventi correttivi da adottare per il ripristino, comunicandoli alla Presidenza del Consiglio dei ministri. Il Presidente del Consiglio dei ministri, previa diffida ad adempiere entro il termine di trenta giorni, su proposta del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, nomina, ai sensi dell'articolo 4 del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con

modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, un Commissario straordinario che esercita i necessari poteri sostitutivi di programmazione e di realizzazione degli interventi, e definisce le modalità, anche contabili, di intervento. Il Commissario straordinario opera in via sostitutiva anche per la realizzazione degli interventi previsti nel Piano nazionale di cui al comma 516 del presente articolo in mancanza del gestore legittimato a operare. Gli oneri per i compensi dei Commissari straordinari sono definiti dal decreto di nomina e sono posti a carico delle risorse destinate agli interventi. I compensi dei Commissari straordinari sono stabiliti in misura non superiore a quella indicata all'articolo 15, comma 3, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111".

4-ter. Al comma 155 dell'articolo 1 della legge 30 dicembre 2018, n. 145, le parole: ", di cui 60 milioni di euro annui per la sezione 'invasi'" sono soppresse.

4-quater. Il comma 4-bis dell'articolo 6 della legge 1° agosto 2002, n. 166, è sostituito dai seguenti: "4-bis. Con il regolamento di cui all'articolo 2 del decreto-legge 8 agosto 1994, n. 507, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 ottobre 1994, n. 584, sono definite le modalità con cui il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili provvede alla vigilanza tecnica sulle operazioni di controllo eseguite dai concessionari e all'approvazione tecnica dei progetti delle opere di derivazione e adduzione connesse agli sbarramenti di ritenuta di cui all'articolo 1, comma 1, del citato decreto-legge n. 507 del 1994, aventi le seguenti caratteristiche:

- a) in caso di utilizzo della risorsa idrica con restituzione in alveo: l'opera di presa e le opere comprese tra la presa e la restituzione in alveo naturale, escluse le centrali idroelettriche e di pompaggio e gli altri impianti industriali;
- b) in caso di utilizzo della risorsa idrica senza restituzione in alveo: l'opera di presa e le opere successive alla presa, sino e compresa la prima opera idraulica in grado di regolare, dissipare o disconnettere il carico idraulico di monte rispetto alle opere di valle, ovvero la prima opera idraulica di ripartizione della portata derivata.

4-ter. All'approvazione tecnica dei progetti delle opere di derivazione e di adduzione non individuate ai sensi del comma 4-bis e alla vigilanza tecnica sulle operazioni di controllo eseguite dai concessionari sulle medesime opere provvedono le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano.

4-quater. Nel caso di opere di derivazione e di adduzione di cui ai commi 4-bis e 4-ter tra loro interconnesse, i compiti e le funzioni di cui ai commi 4-bis e 4-ter sono svolti dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili ovvero dalle regioni e province autonome di Trento e di Bolzano sulla base di accordi sottoscritti ai sensi dell'articolo 15 della legge 7 agosto 1990, n. 241" ».

Dopo l'articolo 2 è inserito il seguente:

« Art. 2-bis. - (Individuazione di nuovi siti per i caselli autostradali al servizio delle stazioni per l'alta velocità) - 1. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, d'intesa con i concessionari delle tratte autostradali in concessione, procede alla valutazione, sulla base di un'analisi di fattibilità tecnico-economica, dei siti per l'ubicazione dei caselli autostradali funzionali all'accesso alle stazioni ferroviarie per l'alta velocità e per l'alta capacità di prossima realizzazione. I nuovi caselli, valutati sostenibili in relazione alla domanda di traffico, sono assentiti in concessione alle società e regolati mediante un *addendum* agli atti convenzionali vigenti ».

All'articolo 3:

al comma 1, primo periodo, le parole: « di seguito ERTMS » sono sostituite dalle seguenti: « di seguito denominato "sistema ERTMS" » e le parole: « sotto sistema » sono sostituite dalla seguente: « sottosistema »;

al comma 2, secondo periodo, le parole: « e soltanto nel caso che in cui » sono sostituite dalle seguenti: « , soltanto nel caso in cui »;

al comma 3, secondo periodo, le parole: « le tempistiche previste » sono sostituite dalle seguenti: « i tempi previsti »;

al comma 8, primo periodo, le parole: « si interseca con » sono sostituite dalle seguenti: « interseca il » e le parole: « e con i » sono sostituite dalle seguenti: « e i »;

al comma 9, le parole: « anno 2021 » sono sostituite dalle seguenti: « anno 2021, »;

dopo il comma 9 sono aggiunti i seguenti:

« 9-bis. In considerazione degli effetti negativi determinati dall'emergenza epidemiologica da COVID-19 sui fatturati degli operatori economici operanti nel settore del trasporto registrati nell'esercizio 2020, l'Autorità di regolazione dei trasporti è autorizzata, per l'esercizio finanziario 2022, a fare fronte alla copertura delle minori entrate derivanti dalla riduzione degli introiti connessi al contributo per il funzionamento dovuto ai sensi della lettera *b*) del comma 6 dell'articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, previste nella misura di 3,7 milioni di euro, mediante l'utilizzo della quota non vincolata dell'avanzo di amministrazione accertato alla data del 31 dicembre 2020. Alla compensazione dei maggiori oneri, in termini di fabbisogno e di indebitamento netto, pari a 3,7 milioni di euro annui per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per la compensazione degli effetti finanziari non previsti a legislazione vigente conseguenti all'attualizzazione di contributi pluriennali, di cui all'articolo 6, comma 2, del decreto-legge 7 ottobre 2008, n. 154, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 dicembre 2008, n. 189.

9-ter. All'articolo 19 della legge 12 novembre 2011, n. 183, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, dopo le parole: "tunnel di base" sono inserite le seguenti: "nonché delle opere connesse, comprese quelle di risoluzione delle interferenze,";

b) dopo il comma 1 è inserito il seguente:

"1-bis. Al fine di assicurare uniformità di disciplina rispetto al cantiere di cui al comma 1, le aree e i siti dei comuni di Bruzolo, Bussoleno, Giaglione, Salbertrand, San Didero, Susa e Torrazza Piemonte, individuati per l'installazione dei cantieri della sezione transfrontaliera della parte comune e delle opere connesse, comprese quelle di risoluzione delle interferenze, costituiscono aree di interesse strategico nazionale";

c) al comma 2, le parole: "di cui al comma 1" sono sostituite dalle seguenti: "di cui ai commi 1 e 1-bis" ».

All'articolo 4:

dopo il comma 1 sono inseriti i seguenti:

« 1-bis. Ai fini dell'attuazione del regolamento (UE) 2019/1239 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2019, che istituisce un sistema di interfaccia unica marittima europea e abroga la direttiva 2010/65/UE, l'amministrazione di cui all'articolo 2, comma 1, lettera *m*), del decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196, responsabile per l'istituzione dell'interfaccia unica marittima nazionale ai sensi del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221, è designata autorità nazionale competente che agisce come coordinatore nazionale per l'interfaccia unica marittima europea ed esercita le funzioni di cui agli articoli 5, 12 e 18 del citato regolamento (UE) 2019/1239.

1-ter. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con i Ministri dell'interno, dell'economia e delle finanze e della salute, da adottare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 24 agosto 1988, n. 400, sono definite le modalità di esercizio delle funzioni di coordinamento spettanti all'autorità nazionale designata ai sensi del comma 1-bis per l'applicazione del regolamento (UE) 2019/1239 da parte delle autorità interne competenti e le forme della loro cooperazione per assicurare la distribuzione dei dati e la connessione con i pertinenti sistemi delle altre autorità competenti a livello nazionale e dell'Unione europea.

1-quater. Per la realizzazione e l'aggiornamento dell'interfaccia unica marittima europea di cui al regolamento (UE) 2019/1239 nonché per l'ammodernamento della componente informatica e al fine di assicurare protocolli e misure di cybersicurezza del sistema è assegnato all'amministrazione di cui al comma 1-bis un contributo di 8 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2022 al 2024 e di 12 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2025 al 2036.

1-quinquies. Agli oneri derivanti dal comma 1-quater, pari a 8 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2022 al 2024 e a 12 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2025 al 2036, si provvede, per 8

milioni di euro per l'anno 2022 e 12 milioni di euro a decorrere dall'anno 2023, mediante corrispondente riduzione delle proiezioni dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2021-2023, nell'ambito del programma "Fondi di riserva e speciali" della missione "Fondi da ripartire" dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2021, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

1-*sexies*. All'articolo 1 della legge 30 dicembre 2020, n. 178, dopo il comma 730 sono inseriti i seguenti:

"730-*bis*. Per le finalità di cui al comma 729, per 'nave abbandonata' si intende qualsiasi nave per la quale, verificata l'assenza di gravami registrati, di crediti privilegiati non registrati e di procedure fallimentari o altre procedure di natura concorsuale pendenti, l'armatore o l'eventuale proprietario non ponga in essere alcun atto, previsto dalla legge, relativamente agli obblighi verso lo Stato costiero, il raccomandatario marittimo e l'equipaggio e siano decorsi sessanta giorni dalla notifica della diffida adottata dall'autorità marittima, ai sensi dell'articolo 73, primo comma, del codice della navigazione nei casi di unità che rappresentano un pericolo per la sicurezza della navigazione e per l'ambiente marino, ovvero, in tutti gli altri casi, dall'Autorità di sistema portuale nella cui circoscrizione territoriale è collocata la nave.

730-*ter*. Per le finalità di cui al comma 729, per 'relitto' si intende una nave sommersa o semisommersa, o qualsiasi parte di essa, compresi gli arredi".

1-*septies*. All'articolo 5 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) i commi da 1 a 1-*sexies* sono sostituiti dai seguenti:

"1. Le Autorità di sistema portuale redigono un documento di programmazione strategica di sistema (DPSS), coerente con il Piano generale dei trasporti e della logistica e con gli orientamenti europei in materia di portualità, logistica e reti infrastrutturali nonché con il Piano strategico nazionale della portualità e della logistica. Il DPSS:

- a) definisce gli obiettivi di sviluppo dell'Autorità di sistema portuale;
- b) individua gli ambiti portuali, intesi come delimitazione geografica dei singoli porti amministrati dall'Autorità di sistema portuale che comprendono, oltre alla circoscrizione territoriale dell'Autorità di sistema portuale, le ulteriori aree, pubbliche e private, assoggettate alla giurisdizione dell'Autorità di sistema portuale;
- c) ripartisce gli ambiti portuali in aree portuali, retro-portuali e di interazione tra porto e città;
- d) individua i collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio di tipo viario e ferroviario con i singoli porti del sistema esterni all'ambito portuale nonché gli attraversamenti dei centri urbani rilevanti ai fini dell'operatività dei singoli porti del sistema.

1-*bis*. Il DPSS è adottato dal Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale; è sottoposto, mediante conferenza dei servizi, ai sensi dell'articolo 14-*bis* della legge 7 agosto 1990, n. 241, indetta dall'Autorità di sistema portuale, al parere di ciascun comune e regione territorialmente interessati, che si esprimono entro quarantacinque giorni dal ricevimento dell'atto, decorsi i quali si intende espresso parere non ostativo, ed è approvato dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, che si esprime sentita la Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale di cui all'articolo 11-*ter* della presente legge. Il documento di programmazione strategica di sistema non è assoggettato alla procedura di valutazione ambientale strategica (VAS).

1-*ter*. Nei singoli porti amministrati dalle Autorità di sistema portuale l'ambito e l'assetto delle aree portuali e retro-portuali, individuati e delimitati nel DPSS, sono disegnati e specificati nel piano regolatore portuale (PRP), che individua analiticamente anche le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate nonché i beni sottoposti al vincolo preordinato all'esproprio nel rispetto 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. Se la realizzazione di un'opera pubblica o di pubblica utilità non è prevista dal PRP, il vincolo preordinato all'esproprio, ai sensi dell'articolo 10, comma 1, del citato testo unico di cui al decreto del Presidente

della Repubblica n. 327 del 2001, può essere disposto dall'Autorità di sistema portuale, mediante una conferenza di servizi ai sensi dell'articolo 14-*ter* della legge 7 agosto 1990, n. 241. Si applica quanto previsto dall'articolo 13 del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120.

1-quater. Le funzioni ammesse dai PRP nelle aree portuali sono esclusivamente quelle previste dall'articolo 4, comma 3; nelle aree retro-portuali possono essere ammesse attività accessorie alle funzioni previste dal citato articolo 4, comma 3.

1-quinquies. La pianificazione delle aree portuali e retro-portuali è competenza esclusiva dell'Autorità di sistema portuale, che vi provvede mediante l'approvazione del PRP. La pianificazione delle aree con funzione di interazione porto-città è di competenza del comune e della regione, secondo quanto previsto dalle disposizioni di legge applicabili, che vi provvedono previa acquisizione del parere dell'Autorità di sistema portuale. Ai fini dell'adozione degli strumenti urbanistici relativi ai collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio di tipo viario e ferroviario nonché agli attraversamenti del centro urbano rilevanti ai fini dell'operatività del porto individuati nel DPSS, l'ente competente vi provvede previa acquisizione dell'intesa con l'Autorità di sistema portuale. Le Autorità di sistema portuale indicano al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e alle regioni le aree portuali e retro-portuali potenzialmente destinabili all'ubicazione delle piattaforme logistiche intermodali e all'ubicazione dei punti di scambio intermodale, nonché le aree potenzialmente destinabili alla costruzione di caselli autostradali funzionali alle nuove stazioni ferroviarie dell'alta velocità e dell'alta capacità.

1-sexies. Nel caso dei porti in cui siano tuttora in vigore PRP approvati antecedentemente all'entrata in vigore della presente legge, nelle more dell'approvazione del nuovo PRP, laddove il Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale ravvisi la necessità di realizzare opere in via d'urgenza, il piano operativo triennale di cui all'articolo 9, comma 5, lettera *b*), può definire, in via transitoria, la destinazione funzionale di alcune aree sulla base delle funzioni ammesse dall'articolo 4, comma 3. In tale caso il piano operativo triennale è soggetto a specifica approvazione da parte del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e alla procedura di verifica di assoggettabilità a VAS, ai sensi dell'articolo 12 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152.

1-septies. Gli ambiti portuali come delimitati dal DPSS, ovvero, laddove lo stesso non sia ancora stato approvato, dai vigenti PRP, anche se approvati prima della data di entrata in vigore della presente legge, sono equiparati alle zone territoriali omogenee B previste dal decreto del Ministro per i lavori pubblici 2 aprile 1968, n. 1444, ai fini dell'applicabilità 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. Le regioni adeguano il proprio piano territoriale paesistico regionale entro il termine perentorio di quarantacinque giorni dall'approvazione del DPSS";

b) i commi da 2 a 2-*sexies* sono sostituiti dai seguenti:

"2. I PRP di cui al comma 1-*ter* sono redatti in attuazione del Piano strategico nazionale della portualità e della logistica e del DPSS nonché in conformità alle Linee guida emanate dal Consiglio superiore dei lavori pubblici e approvate dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. I PRP specificano gli obiettivi, le previsioni, gli elementi, i contenuti e le strategie di ciascuno scalo marittimo, delineando anche l'assetto complessivo delle opere di grande infrastrutturazione.

2-bis. Nei porti di cui al comma 1-*ter*, in cui è istituita l'Autorità di sistema portuale, il PRP, corredato del rapporto ambientale di cui al decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, è:

a) adottato dal Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale;

b) inviato successivamente per il parere, limitatamente alla coerenza di quanto previsto con riguardo alle aree portuali e retro-portuali perimetrali con i contenuti degli strumenti di pianificazione urbanistica vigenti relativi alle aree contigue a quelle portuali e retro-portuali sulle quali le previsioni del PRP potrebbero avere impatto, al comune e alla regione interessati, che si esprimono entro quarantacinque giorni dal ricevimento dell'atto, decorsi i quali si intende espresso parere non ostativo, nonché al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili per il parere sulla coerenza di quanto previsto con il DPSS e al Consiglio superiore dei lavori pubblici per il parere di competenza,

che si esprimono entro novanta giorni dal ricevimento dell'atto, decorsi i quali si intende espresso parere non ostativo;

c) approvato, esaurita la procedura di cui al presente comma e quella di cui al comma 3-ter, dal Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale entro quaranta giorni decorrenti dalla conclusione della procedura di VAS.

2-ter. Il PRP è un piano territoriale di rilevanza statale e rappresenta l'unico strumento di pianificazione e di governo del territorio nel proprio perimetro di competenza";

c) il comma 3 è sostituito dal seguente:

"3. Nei porti di cui alla categoria II, classe III, con esclusione di quelli aventi le funzioni di cui all'articolo 4, comma 3, lettera e), l'ambito e l'assetto complessivo del porto sono specificati dal PRP, che individua, altresì, le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate";

d) il comma 4-ter è sostituito dal seguente:

"4-ter. Le varianti-stralcio di cui al comma 4 relative ai porti compresi in un'Autorità di sistema portuale, la cui competenza ricade in più regioni, sono approvate con atto della regione nel cui territorio è ubicato il porto oggetto di variante-stralcio, sentite le regioni nel cui territorio sono compresi gli altri porti amministrati dalla medesima Autorità di sistema portuale";

e) il comma 5 è sostituito dal seguente:

"5. Le modifiche che non alterano in modo sostanziale la struttura del PRP in termini di obiettivi, scelte strategiche e caratterizzazione funzionale delle aree portuali, relativamente al singolo scalo marittimo, costituiscono adeguamenti tecnico-funzionali del piano regolatore portuale. Gli adeguamenti tecnico-funzionali sono adottati dal Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale, è successivamente acquisito il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, che si esprime entro quarantacinque giorni, decorrenti dalla ricezione della proposta di adeguamento tecnico-funzionale. Decorso tale termine, il parere si intende espresso positivamente";

f) la rubrica è sostituita dalla seguente: "Documento di programmazione strategica di sistema. Piano regolatore portuale".

1-octies. Le modifiche all'articolo 5 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, di cui al comma 1-septies del presente articolo non si applicano ai documenti di pianificazione strategica di sistema approvati prima della data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto.

1-novies. Le regioni adeguano i propri ordinamenti alle disposizioni dell'articolo 5 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, come da ultimo modificato dal comma 1-septies del presente articolo, entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto. Le disposizioni del citato articolo 5 si applicano nelle regioni a statuto speciale compatibilmente con i rispettivi statuti e con le relative norme di attuazione »;

al comma 2:

alla lettera b), dopo le parole: « Porto Isola di Gela » sono aggiunte le seguenti: « nonché Porto di Licata »;

dopo la lettera b) è aggiunta la seguente:

« b-bis) al punto 15-bis), le parole: "e Reggio Calabria" sono sostituite dalle seguenti: ", Reggio Calabria e Saline" »;

dopo il comma 3 sono inseriti i seguenti:

« 3-bis. In tutto il territorio nazionale è vietata la circolazione di veicoli a motore delle categorie M2 e M3, adibiti a servizi di trasporto pubblico locale, alimentati a benzina o gasolio con caratteristiche antinquinamento Euro 1 a decorrere dal 30 giugno 2022, Euro 2 a decorrere dal 1° gennaio 2023 ed Euro 3 a decorrere dal 1° gennaio 2024. Con uno o più decreti del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili sono disciplinati i casi di esclusione dal predetto divieto per particolari caratteristiche di veicoli di carattere storico o destinati a usi particolari.

3-ter. Al fine di contribuire al rinnovo, per l'acquisto di mezzi su gomma ad alimentazione alternativa da adibire ai servizi di trasporto pubblico locale, è autorizzata la spesa di 5 milioni di euro per l'anno 2022 e di 7 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2023 al 2035.

3-quater. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il

Ministro dell'economia e delle finanze, da adottare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sono stabiliti i criteri e le modalità per l'assegnazione e il riparto dei contributi di cui al comma 3-ter del presente articolo in favore delle regioni e delle province autonome, che tengano conto dell'effettiva capacità di utilizzo delle risorse. Con il medesimo decreto sono altresì stabiliti i cronoprogrammi di utilizzo e le modalità di revoca delle risorse in caso di mancato rispetto dei termini di utilizzo previsti.

3-quinquies. Agli oneri derivanti dall'attuazione del comma 3-ter, pari a 5 milioni di euro per l'anno 2022 e a 7 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2023 al 2035, si provvede mediante corrispondente riduzione delle proiezioni dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2021-2023, nell'ambito del programma "Fondi di riserva e speciali" della missione "Fondi da ripartire" dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2021, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio »;

dopo il comma 4 sono inseriti i seguenti:

« 4-bis. All'articolo 88, comma 1, del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126, le parole: "alle imprese armatoriali delle unità o navi iscritte nei registri nazionali che esercitano attività di cabotaggio, di rifornimento dei prodotti petroliferi necessari alla propulsione ed ai consumi di bordo delle navi, nonché adibite a deposito ed assistenza alle piattaforme petrolifere nazionali" sono sostituite dalle seguenti: "alle imprese armatoriali con sede legale ovvero aventi stabile organizzazione nel territorio italiano che utilizzano navi iscritte nei registri degli Stati dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo e che esercitano attività di cabotaggio, di rifornimento dei prodotti petroliferi necessari alla propulsione e ai consumi di bordo delle navi, nonché adibite a deposito e ad assistenza alle piattaforme petrolifere nazionali, relativamente al personale marittimo avente i requisiti di cui all'articolo 119 del codice della navigazione e imbarcato sulle unità navali suddette".

4-ter. All'articolo 1 della legge 18 luglio 1957, n. 614, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) le parole: "nominato dal Ministro per i trasporti fra i funzionari dell'Amministrazione dello Stato in attività di servizio od a riposo" sono sostituite dalle seguenti: "nominato dal Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e scelto, fatto salvo quanto previsto dal secondo comma, fra i funzionari dell'Amministrazione dello Stato in servizio, per un periodo di tre anni rinnovabile per una sola volta";

b) è aggiunto, in fine, il seguente comma:

"Ai fini della determinazione del trattamento economico riconosciuto al gestore si applicano le disposizioni dell'articolo 23-ter, comma 1, del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214".

4-quater. Al fine di potenziare il servizio pubblico di navigazione sui laghi Maggiore, di Garda e di Como svolto dalla Gestione governativa navigazione laghi, necessario per garantire la mobilità dei pendolari e degli studenti a seguito dell'interruzione per lavori urgenti della strada statale 340 "Regina", cosiddetta "variante della Tremezzina", è riconosciuto alla Gestione governativa medesima un contributo di 2.500.000 euro per l'anno 2021. Agli oneri derivanti dall'attuazione del presente comma si provvede mediante corrispondente riduzione, per l'anno 2021, dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 19-ter, comma 16, del decreto-legge 25 settembre 2009, n. 135, convertito, con modificazioni, dalla legge 20 novembre 2009, n. 166 »;

al comma 5:

alla lettera a), numero 3), le parole: « 31 luglio 2021 », ovunque ricorrono, sono sostituite dalle seguenti: « 15 dicembre 2021 »;

alla lettera d), capoverso 10-sexies, secondo periodo, dopo le parole: « Ministero delle infrastrutture e » è inserita la seguente: « della »;

dopo il comma 5 sono inseriti i seguenti:

« 5-bis. Per le finalità di cui all'articolo 199, comma 1, lettera *b*), del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, l'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure occidentale è autorizzata a corrispondere al soggetto fornitore di lavoro portuale di cui all'articolo 17 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, un ulteriore contributo, nel limite massimo di spesa di 1 milione di euro per l'anno 2021, pari a 90 euro per ogni lavoratore in relazione a ciascuna giornata di lavoro prestata in meno nell'anno 2020 rispetto al corrispondente mese dell'anno 2019, per cause riconducibili alle mutate condizioni economiche degli scali del sistema portuale italiano in conseguenza dell'emergenza epidemiologica da COVID-19.

5-ter. Agli oneri derivanti dall'attuazione del comma 5-bis, pari a 1 milione di euro per l'anno 2021, si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2021-2023, nell'ambito del programma "Fondi di riserva e speciali" della missione "Fondi da ripartire" dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2021, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

5-quater. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio »;

dopo il comma 6 sono aggiunti i seguenti:

« 6-bis. Al comma 278 dell'articolo 1 della legge 28 dicembre 2015, n. 208, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al primo periodo, dopo le parole: "con una dotazione di 10 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2016 al 2020" sono inserite le seguenti: "nonché di 10 milioni di euro per ciascuno degli anni 2021 e 2022";

b) dopo il terzo periodo è inserito il seguente: "Delle risorse del predetto fondo possono avvalersi anche le Autorità di sistema portuale soccombenti in sentenze esecutive, o comunque parti debitorie in verbali di conciliazione giudiziale, aventi a oggetto risarcimenti liquidati in favore di superstiti di coloro che sono deceduti per patologie asbesto-correlate, compresi coloro che non erano dipendenti diretti delle cessate organizzazioni portuali".

6-ter. Agli oneri derivanti dal comma 6-bis, pari a 10 milioni di euro per ciascuno degli anni 2021 e 2022, si provvede mediante riduzione, per 15 milioni di euro per ciascuno degli anni 2021 e 2022, del Fondo sociale per occupazione e formazione, di cui all'articolo 18, comma 1, lettera *a*), del decreto-legge 29 novembre 2008, n. 185, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 gennaio 2009, n. 2. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

6-quater. All'articolo 184-quater del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, sono aggiunti, in fine, i seguenti commi:

"5-bis. Al fine di promuovere investimenti a favore di progetti di economia circolare, di favorire l'innovazione tecnologica e di garantire la sicurezza del trasporto marittimo, le amministrazioni competenti possono autorizzare, previa caratterizzazione, eventualmente anche per singole frazioni granulometriche, dei materiali derivanti dall'escavo di fondali di aree portuali e marino-costiere condotta secondo la disciplina vigente in materia, di cui all'articolo 109 del presente decreto legislativo e all'articolo 5-bis della legge 28 gennaio 1994, n. 84, e salve le ulteriori specificazioni tecniche definite ai sensi del comma 5-ter del presente articolo, il riutilizzo dei predetti materiali in ambienti terrestri e marino-costieri anche per singola frazione granulometrica ottenuta a seguito di separazione con metodi fisici.

5-ter. Entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, con decreto del Ministro della transizione ecologica, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, sono adottate le norme tecniche che disciplinano le opzioni di riutilizzo dei sedimenti di dragaggio e di ogni loro singola frazione granulometrica secondo le migliori tecnologie disponibili" ».

Dopo l'articolo 4 è inserito il seguente:

« Art. 4-bis. - (Disposizioni in materia di servizio di trasporto pubblico non di linea a mezzo di natanti) - 1. All'articolo 200, comma 6-bis, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con

modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, dopo le parole: "le autovetture a uso di terzi di cui all'articolo 82, comma 5, lettera b), del medesimo codice della strada di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992" sono aggiunte le seguenti: "nonché i natanti che svolgono servizio di trasporto pubblico non di linea ai sensi dell'articolo 1, comma 2, della legge 15 gennaio 1992, n. 21" ».

All'articolo 5:

al comma 1:

al primo periodo, le parole: « di seguito CISMI » sono sostituite dalle seguenti: « di seguito denominato "CISMI" »;

al secondo periodo, le parole: « collocato in fuori ruolo » sono sostituite dalle seguenti: « collocato fuori ruolo »;

al quarto periodo, le parole: « euro per l'anno » sono sostituite dalle seguenti: « per l'anno » e le parole: « può avvalersi fino ad un massimo di » sono sostituite dalle seguenti: « può avvalersi di non più di »;

al comma 2, dopo le parole: « pubblici e privati » è inserito il seguente segno d'interpunzione: « , »;

al comma 4:

alla lettera a), le parole: « e delle finanze, » sono sostituite dalle seguenti: « e delle finanze »;

alla lettera b), le parole: « rimborso spese » sono sostituite dalle seguenti: « rimborso delle spese »;

al comma 5, secondo periodo, dopo le parole: « per l'anno 2021 » è inserito il seguente segno d'interpunzione: « , » ed è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio »;

al comma 11:

alla lettera a), dopo le parole: « per ciascuna » sono inserite le seguenti: « , ovunque ricorrono, »;

alla lettera b), le parole: « punto 7 » sono sostituite dalle seguenti: « numero 7) ».

All'articolo 6:

al comma 5, ultimo periodo, le parole: « decreto ministeriale » sono sostituite dalle seguenti: « decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti »;

al comma 8, lettera b), le parole: « e, al secondo periodo » sono sostituite dalle seguenti: « e le parole: "da un rappresentante dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali," sono soppresse e, al secondo periodo » e la parola: « autostradali » è sostituita dalle seguenti: « autostradali, nel rispetto del principio della parità di genere »;

alla rubrica, dopo le parole: « dell'Agenzia nazionale per la sicurezza » sono inserite le seguenti: « delle ferrovie e ».

All'articolo 7:

al comma 2:

alla lettera a), capoverso 4, primo periodo, le parole: « che possono procedere » sono sostituite dalle seguenti: « ; i commissari straordinari possono procedere »;

alla lettera b), capoverso 9, quarto periodo, le parole: « della presente norma » sono sostituite dalle seguenti: « del presente comma »;

dopo la lettera b) è aggiunta la seguente:

« b-bis) dopo il comma 9 è aggiunto il seguente:

"9-bis. Anche ai fini della salvaguardia dei livelli occupazionali e del reintegro dei servizi esternalizzati, quali la gestione aeroportuale dei servizi di assistenza a terra e di manutenzione, il Ministro dell'economia e delle finanze riferisce annualmente alle Commissioni parlamentari competenti sull'attuazione del piano industriale e sul programma di investimenti della società di cui all'articolo 79, comma 4-bis, del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 aprile 2020, n. 27, sullo stato delle relazioni industriali e sugli aumenti di capitale deliberati. In sede di prima applicazione il Ministro riferisce entro il 31 marzo 2022" ».

Dopo l'articolo 7 è inserito il seguente:

« Art. 7-bis. - (Istituzione della Giornata nazionale "Per non dimenticare"). - 1. Al fine di promuovere la sicurezza dei mezzi di trasporto con riguardo alla tutela dell'incolumità delle persone e dei beni coinvolti nelle operazioni di trasporto dei passeggeri, la Repubblica riconosce il giorno 8 ottobre come

Giornata nazionale "Per non dimenticare".

2. La Giornata nazionale di cui al comma 1 non determina gli effetti civili di cui alla legge 27 maggio 1949, n. 260, non comporta riduzioni dell'orario di lavoro negli uffici pubblici né, qualora cada in giorno feriale, costituisce giorno di vacanza o comporta riduzione di orario per le scuole di ogni ordine e grado, ai sensi degli articoli 2 e 3 della legge 5 marzo 1977, n. 54.

3. In occasione della Giornata nazionale di cui al comma 1, le istituzioni che hanno competenza nel settore dei trasporti nonché le scuole di ogni ordine e grado, anche in coordinamento con le associazioni e con gli organismi operanti nel settore, possono organizzare cerimonie, iniziative e incontri al fine di ricordare le vittime degli incidenti e di sensibilizzare l'opinione pubblica in relazione alla sicurezza nel trasporto, alla centralità del passeggero, al rispetto della dignità umana e del valore della vita di ciascun individuo.

4. Dall'attuazione del presente articolo non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica ».

All'articolo 8:

dopo il comma 1 sono inseriti i seguenti:

« 1-bis. Alla lettera *b-bis*) del comma 1031 dell'articolo 1 della legge 30 dicembre 2018, n. 145, le parole da: "a chi omologa in Italia" fino a: "decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 1° dicembre 2015, n. 219" sono sostituite dalle seguenti: "ai proprietari dei veicoli delle categorie internazionali M1, M1G, M2, M2G, M3, M3G, N1 e N1G, immatricolati originariamente con motore termico, che installano su tali veicoli, entro il 31 dicembre 2021, un sistema di riqualificazione elettrica, omologato ai sensi del regolamento di cui al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 1° dicembre 2015, n. 219".

1-ter. Il comma 2 dell'articolo 74-bis del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126, è sostituito dal seguente:

"2. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dello sviluppo economico, sono adottate le disposizioni applicative per il riconoscimento dei contributi previsti dalle disposizioni della lettera *b-bis*) del comma 1031 dell'articolo 1 della legge 30 dicembre 2018, n. 145" »;

al comma 2, primo periodo, le parole: « e di un termine di scadenza » sono sostituite dalle seguenti: « e con termine di scadenza »;

al comma 3, primo e secondo periodo, le parole: « legge 23 luglio 2021, n. 123 » sono sostituite dalle seguenti: « legge 23 luglio 2021, n. 106 »;

dopo il comma 3 sono aggiunti i seguenti:

« 3-bis. All'articolo 1 della legge 30 dicembre 2020, n. 178, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) il comma 77 è sostituito dal seguente:

"77. Per l'anno 2021, è concesso un contributo, alternativo e non cumulabile con altri contributi statali previsti dalla normativa vigente, nella misura del 40 per cento delle spese sostenute e rimaste a carico del compratore, per l'acquisto in Italia, entro il 31 dicembre 2021, anche in locazione finanziaria, di un solo veicolo nuovo di fabbrica alimentato esclusivamente ad energia elettrica, di potenza inferiore o uguale a 150 kW, di categoria M1, di cui all'articolo 47, comma 2, lettera *b*), del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, che abbia un prezzo risultante dal listino prezzi ufficiale della casa automobilistica produttrice inferiore a euro 30.000 al netto dell'imposta sul valore aggiunto";

b) il comma 78 è sostituito dai seguenti:

"78. Il contributo di cui al comma 77 è concesso ad un solo soggetto per nucleo familiare con indicatore della situazione economica equivalente (ISEE) inferiore a euro 30.000 e nel limite complessivo massimo di spesa di 20 milioni di euro per l'anno 2021. A tal fine, nello stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico è istituito un apposito fondo con una dotazione di 20 milioni di euro per l'anno 2021.

78-bis. Il contributo di cui al comma 77 è corrisposto all'acquirente dal venditore mediante compensazione con il prezzo di acquisto. Le imprese costruttrici o importatrici del veicolo nuovo

rimborsano al venditore l'importo del contributo e recuperano tale importo in forma di credito d'imposta, utilizzabile esclusivamente in compensazione ai sensi dell'articolo 17 del decreto legislativo 9 luglio 1997, n. 241, senza applicazione dei limiti di cui all'articolo 34 della legge 23 dicembre 2000, n. 388, e all'articolo 1, comma 53, della legge 24 dicembre 2007, n. 244, presentando il modello F24 esclusivamente tramite i servizi telematici messi a disposizione dall'Agenzia delle entrate.

78-ter. Fino al 31 dicembre del quinto anno successivo a quello in cui è stata emessa la fattura di vendita, le imprese costruttrici o importatrici conservano copia della fattura di vendita e dell'atto di acquisto, che deve essere ad esse trasmessa dal venditore";

c) il comma 79 è sostituito dai seguenti:

"79. Ai fini dell'attuazione dei commi 77, 78, 78-bis e 78-ter, si applicano, in quanto compatibili, le disposizioni del decreto del Ministro dello sviluppo economico 20 marzo 2019, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 82 del 6 aprile 2019.

79-bis. L'efficacia dei commi 77, 78, 78-bis e 78-ter è subordinata all'autorizzazione della Commissione europea ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 3, del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea" ».

All'articolo 9:

al comma 1, secondo periodo, le parole: « conferenza dei servizi » *sono sostituite dalle seguenti:* « conferenza di servizi »;

al comma 2:

al primo periodo, la parola: « altresì, » *è sostituita dalla seguente:* « , altresì »;

al secondo periodo, le parole: « n. 32, convertito con modificazioni » *sono sostituite dalle seguenti:* « , n. 32, convertito, con modificazioni »;

al comma 3, secondo periodo, le parole: « di cui dell'articolo » *sono sostituite dalle seguenti:* « di cui all'articolo ».

All'articolo 10:

al comma 4 sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: « del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 giugno 2021. Ove possibile, la modalità semplificata di cui al primo periodo è altresì estesa alla contabilizzazione e alla rendicontazione delle spese sostenute nell'ambito dei Piani di sviluppo e coesione di cui all'articolo 44 del decreto- legge 30 aprile 2019, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 giugno 2019, n. 58 »;

al comma 5, le parole: « regolamento UE 241/2021 » *sono sostituite dalle seguenti:* « regolamento (UE) 2021/241 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 febbraio 2021 »;

al comma 6, le parole: « di regioni, province autonome » *sono sostituite dalle seguenti:* « delle regioni, delle province autonome »;

al comma 7, le parole da: « All'articolo 66-bis » *fino a:* « "è sostituito dal seguente: " » *sono sostituite dalle seguenti:* « All'articolo 64 del codice dell'amministrazione digitale, di cui al decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82, è aggiunto, in fine, il seguente comma: " » , *le parole:* « e la digitalizzazione » *sono sostituite dalle seguenti:* « e la transizione digitale » *e la parola:* « on-line.!" » *è sostituita dalla seguente:* « on-line" »;

dopo il comma 7 sono aggiunti i seguenti:

« *7-bis.* Dopo l'articolo 48 del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, è inserito il seguente:

"Art. 48-bis. - (*Interventi sulle infrastrutture energetiche lineari*)-1. Per gli interventi infrastrutturali ferroviari rientranti nelle disposizioni di cui agli articoli 44 e 48, che ai fini della loro funzionalità necessitano di connessione alle infrastrutture lineari energetiche, le procedure autorizzatorie di cui ai predetti articoli possono applicarsi anche alla progettazione degli interventi di modifica, potenziamento, rifacimento totale o parziale o nuova realizzazione di tali infrastrutture, ove queste siano strettamente connesse e funzionali all'infrastruttura ferroviaria. In tali casi, il procedimento si svolge mediante unica conferenza di servizi alla quale partecipano tutte le amministrazioni competenti all'adozione di provvedimenti, pareri, visti, nulla osta e intese relativi all'infrastruttura ferroviaria e alle opere di connessione. La determinazione conclusiva della conferenza dispone l'approvazione del

progetto ferroviario e l'autorizzazione alla costruzione e all'esercizio delle opere di connessione elettriche in favore del soggetto gestore dell'infrastruttura lineare energetica, ai sensi degli articoli 52-*bis* e seguenti 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. Con tale determinazione, le connessioni elettriche alle infrastrutture di cui al primo periodo sono dichiarate di pubblica utilità e inamovibili ai sensi dell'articolo 52-*quater*, commi 1 e 5, del citato testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 327 del 2001 e la loro localizzazione, in caso di difformità dallo strumento urbanistico vigente, ha effetto di variante con contestuale imposizione del vincolo preordinato all'esproprio, con attribuzione del relativo potere espropriativo al soggetto gestore dell'infrastruttura lineare energetica".

7-ter. All'articolo 53, comma 2, del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, dopo le parole: "finalizzati a garantire" sono inserite le seguenti: ", limitatamente alle sole infrastrutture già in esercizio".

7-quater. Al primo periodo del comma 17-*bis* dell'articolo 13 del decreto-legge 31 dicembre 2020, n. 183, convertito, con modificazioni, dalla legge 26 febbraio 2021, n. 21, dopo le parole: "da parte dei gestori e delle imprese ferroviarie" sono aggiunte le seguenti: ", nonché a definire i tempi di adeguamento a dette prescrizioni da parte dei gestori e delle imprese ferroviarie".

7-quinquies. Al fine di assicurare l'efficace e tempestiva attuazione degli interventi pubblici previsti dal Piano nazionale di ripresa e resilienza, di cui al regolamento (UE) 2021/241 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 febbraio 2021, fino al 31 dicembre 2026 le amministrazioni di cui all'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, possono avvalersi direttamente della società Cassa depositi e prestiti Spa e di società da essa direttamente o indirettamente controllate per attività di assistenza e supporto tecnico-operativo, per la gestione di fondi e per attività a queste connesse, strumentali o accessorie. I rapporti tra le parti sono regolati sulla base di apposite convenzioni, anche in relazione alla remunerazione dell'attività svolta, concluse sulla base e in conformità all'accordo quadro stipulato tra il Ministero dell'economia e delle finanze e la società Cassa depositi e prestiti Spa. Le amministrazioni possono sottoscrivere le suddette convenzioni nei limiti delle risorse finanziarie disponibili a legislazione vigente nell'ambito dei rispettivi bilanci, anche a valere sui quadri economici degli investimenti che concorrono a realizzare.

7-sexies. Per le medesime finalità di cui al comma 7-*quinquies* nonché al fine di rafforzare il settore del *venture capital*, il Ministero dello sviluppo economico, nel rispetto delle condizioni previste dalla sezione 2.1 della comunicazione della Commissione europea 2014/C 19/04, concernente gli orientamenti sugli aiuti di Stato destinati a promuovere gli investimenti per il finanziamento del rischio, è autorizzato a sottoscrivere, fino a un ammontare pari a 2 miliardi di euro, secondo la disciplina dei relativi regolamenti di gestione, quote o azioni di uno o più fondi per il *venture capital*, come definiti dall'articolo 31, comma 2, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, o di uno o più fondi che investono in fondi per il *venture capital*, comprese quote o azioni di fondi per il *venture debt* o di uno o più fondi che investono in fondi per il *venture debt*, istituiti dalla società che gestisce anche le risorse di cui all'articolo 1, comma 116, della legge 30 dicembre 2018, n. 145, a condizione che altri investitori professionali, compresa la società Cassa depositi e prestiti Spa in qualità di istituto nazionale di promozione ai sensi dell'articolo 1, comma 826, della legge 28 dicembre 2015, n. 208, sottoscrivano risorse aggiuntive per almeno il 30 per cento dell'ammontare della sottoscrizione del Ministero medesimo e fermo restando il rispetto della richiamata sezione della comunicazione della Commissione europea 2014/C 19/04. A tal fine è autorizzato il versamento all'entrata del bilancio dello Stato, entro il 31 dicembre 2021, dell'importo di 2 miliardi di euro delle somme iscritte in conto residui nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, con riferimento all'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 27, comma 17, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, per la successiva riassegnazione al pertinente capitolo di spesa dello stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico relativo all'articolo 1, comma 209, della citata legge n. 145 del 2018. La normativa di attuazione recante le modalità di investimento del Ministero

dello sviluppo economico attraverso il fondo di sostegno al *venture capital* disciplina anche le conseguenze del mancato investimento di almeno il 60 per cento del patrimonio del fondo entro cinque anni dalla chiusura, anche parziale, del primo periodo di sottoscrizione.

7-septies. Per le medesime finalità di cui al comma *7-quinquies*, limitatamente agli strumenti e agli interventi in favore delle piccole e medie imprese, le amministrazioni di cui all'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, possono avvalersi anche della società Mediocredito centrale Spa.

7-octies. All'articolo 8, comma *2-bis*, terzo periodo, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: ", anche per evitare qualsiasi effetto decadenziale" ».

All'articolo 11:

al comma 3, lettera a), dopo le parole: « regolamento (UE) 2021/241 » sono inserite le seguenti: « del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 febbraio 2021 » e le parole: « regolamento (UE) 2020/285 » sono sostituite dalle seguenti: « regolamento (UE) 2020/852 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 giugno 2020 ».

All'articolo 12, comma 1:

alla lettera a), capoverso Art. 6-quater:

al comma 1:

al primo periodo, dopo le parole: « delle regioni » sono inserite le seguenti: « Umbria, Marche, », le parole: « Fondo sviluppo e coesione » sono sostituite dalle seguenti: « Fondo per lo sviluppo e la coesione », dopo la parola: « (PNRR) » è inserito il seguente segno d'interpunzione: « , » e le parole: « 123.515.175 euro di cui 12.351.518 euro per il 2021 e 111.163.658 euro per il 2022 » sono sostituite dalle seguenti: « 161.515.175 euro, di cui 16.151.518 euro per il 2021 e 145.363.657 euro per il 2022 »;

al secondo periodo, le parole: « legge 31 dicembre 2020, n. 178 » sono sostituite dalle seguenti: « legge 30 dicembre 2020, n. 178 »;

al comma 2, dopo la parola: « abitanti, » sono inserite le seguenti: « le Città metropolitane e le Province, »;

al comma 3:

al primo periodo, le parole: « sono ripartite ai singoli enti » sono sostituite dalle seguenti: « sono ripartite tra i singoli enti » e le parole: « in tabella A » sono sostituite dalle seguenti: « nella Tabella A allegata al presente decreto »;

al secondo periodo, le parole: « e non oltre » sono soppresse e le parole: « Capo IV, Titolo VI del » sono sostituite dalle seguenti: « capo IV del titolo VI della parte II del codice di cui al »;

al comma 6:

al primo periodo, le parole: « , come definiti da apposite linee guida adottate entro il 30 ottobre 2021 » sono sostituite dalle seguenti: « e siano state predisposte secondo apposite linee guida, in materia di progettazione infrastrutturale, adottate entro il 15 novembre 2021 »;

al secondo periodo sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: « e ad accrescere la partecipazione delle donne al mercato del lavoro »;

al terzo periodo, le parole: « all'abusivismo » sono sostituite dalle seguenti: « dell'abusivismo »;

al quinto periodo, le parole: « del medesimo predetto » sono sostituite dalle seguenti: « del medesimo »;

al comma 7, la parola: « comunitarie » è sostituita dalle seguenti: « dell'Unione europea »;
dopo il comma 8 è inserito il seguente:

« 8-bis. Ove gli enti beneficiari, con popolazione fino a 5.000 abitanti, abbiano elaborato un documento di indirizzo della progettazione, le risorse di cui al comma 1 possono essere in via alternativa impegnate mediante l'affidamento di incarichi per la redazione di studi di fattibilità tecnica ed economica, secondo le modalità di cui all'articolo 1 del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, purché coerenti con gli obiettivi di cui al comma 6 del presente articolo »;

al comma 11, le parole: « della Conferenza unificata » sono sostituite dalle seguenti: « in sede di

Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281 »;

dopo il comma 12 sono aggiunti i seguenti:

« *12-bis.* Al fine di consentire a tutti gli enti territoriali di condividere la programmazione delle politiche per la coesione territoriale, all'articolo 10, comma 4, sesto periodo, del decreto-legge 31 agosto 2013, n. 101, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 ottobre 2013, n. 125, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: "attraverso la designazione di quattro componenti da parte della Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, di cui due in rappresentanza delle regioni e due in rappresentanza delle autonomie locali".

12-ter. Al fine di garantire il rispetto dei tempi di attuazione del PNRR e il pieno utilizzo dei relativi fondi, nonché di favorire una riduzione degli oneri per le imprese coinvolte, all'articolo 32 del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 90, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 114, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1:

1) alla lettera *b)*, dopo le parole: "straordinaria e temporanea gestione dell'impresa" è inserita la seguente: "anche";

2) dopo la lettera *b)* è aggiunta la seguente:

"*b-bis)* di ordinare alla stazione appaltante che i pagamenti all'operatore economico, anche nei casi di cui alla lettera *a)*, siano disposti al netto dell'utile derivante dalla conclusione del contratto, quantificato nel 10 per cento del corrispettivo, da accantonare, ai sensi del comma 7, in un apposito fondo";

b) al comma 7, dopo le parole: "in via presuntiva dagli amministratori," sono inserite le seguenti: "o dalle stazioni appaltanti nei casi di cui al comma 1, lettera *b-bis)*,";

c) al comma 8, dopo le parole: "medesimo comma" sono inserite le seguenti: ", anche laddove sia stato concluso e interamente eseguito il contratto di appalto" e dopo le parole: "gli esperti forniscono all'impresa" sono inserite le seguenti: ", ovvero anche alle imprese che sulla medesima esercitano un controllo ai sensi dell'articolo 2359 del codice civile, ove coinvolte nelle indagini, nonché alle imprese dalle stesse controllate," »;

alla lettera b), la tabella A è sostituita dalla seguente:

«

Classi demografiche	Importo complessivo da ripartire tra gli enti beneficiari
Fino a 1.000 abitanti	€ 21.431.924,65
Tra 1.001 e 5.000 abitanti	€ 47.598.642,81
Tra 5.001 e 10.000 abitanti	€ 27.019.124,25
Tra 10.001 e 20.000 abitanti	€ 23.952.225,54
Tra 20.001 e 30.000 abitanti	€ 9.631.582,75
Province	€ 19.000.000,00
Città metropolitane	€ 7.000.000,00
Premialità di cui al comma 3	€ 5.881.675,00
Totale	€ 161.515.175,00

»;

dopo il comma 1 è aggiunto il seguente:

« *1-bis.* In relazione agli interventi di cui all'allegato IV annesso al decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, per i quali, alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, il progetto di fattibilità tecnica ed economica è stato già trasmesso all'autorità competente ai fini dell'effettuazione della valutazione d'impatto ambientale di cui alla parte seconda del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, le procedure di valutazione d'impatto ambientale sono svolte nei tempi previsti per i progetti di cui al comma *2-bis* dell'articolo 8 del citato decreto legislativo n. 152 del 2006 dalla Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS di cui all'articolo 8, comma 1, del medesimo decreto. Nella trattazione dei procedimenti di sua competenza ai sensi della normativa vigente, la Commissione di cui

al presente comma dà precedenza, su ogni altro progetto, agli interventi di cui al citato allegato IV annesso al decreto-legge n. 77 del 2021, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 108 del 2021 ».

All'articolo 13:

al comma 1, dopo le parole: « del Centro-Nord » *sono aggiunte le seguenti:* « , nonché alle isole minori lagunari e lacustri »;

dopo il comma 1 è inserito il seguente:

« 1-bis. All'articolo 1, comma 10, 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 primo periodo, dopo le parole: "ivi compresi i servizi turistici" sono aggiunte le seguenti: ", nonché le attività del commercio, ivi compresa la vendita dei beni prodotti nell'attività di impresa";
b) il secondo periodo è soppresso »;

al comma 2:

alla lettera a), le parole: « 15 ottobre » *sono sostituite dalle seguenti:* « 31 dicembre »;

alla lettera b), le parole: « 15 novembre 2021 » *sono sostituite dalle seguenti:* « 31 gennaio 2022 »;

dopo la lettera b) è aggiunta la seguente:

« b-bis) al comma 54 è aggiunto, in fine, il seguente periodo: "A decorrere dall'anno 2022, almeno il 40 per cento delle risorse è assicurato agli enti locali delle regioni del Mezzogiorno" »;

dopo il comma 2 sono aggiunti i seguenti:

« 2-bis. All'articolo 1 della legge 30 dicembre 2018, n. 145, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 140, alinea, dopo il primo periodo è inserito il seguente: "Per il contributo riferito all'anno 2022, il termine di cui al primo periodo è fissato al 15 febbraio 2022";

b) al comma 141 è aggiunto, in fine, il seguente periodo: "Per il contributo riferito all'anno 2022, il termine di cui al primo periodo è prorogato al 28 febbraio 2022".

2-ter. All'articolo 39, comma 3, del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126, le parole: "a decorrere dall'anno 2022", ovunque ricorrono, sono sostituite dalle seguenti: "a decorrere dall'anno 2023" ».

Dopo l'articolo 13 sono inseriti i seguenti:

« Art. 13-bis. - (Proroga dell'utilizzo delle risorse straordinarie connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19) - 1. Le variazioni di bilancio riguardanti le risorse trasferite agli enti locali connesse alle certificazioni di cui all'articolo 1, comma 827, della legge 30 dicembre 2020, n. 178, e all'articolo 39, comma 2, del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126, possono essere deliberate sino al 31 dicembre 2021 con deliberazione dell'organo esecutivo, fatte salve in ogni caso le specifiche limitazioni di utilizzo previste dalle norme di riferimento.

Art. 13-ter. - (Disposizioni in materia di protezione civile nelle isole minori) - 1. Fermo restando quanto previsto dal codice della protezione civile, di cui al decreto legislativo 2 gennaio 2018, n. 1, per l'esercizio delle funzioni ad essi spettanti in qualità di autorità territoriale di protezione civile ai sensi dell'articolo 6 del citato codice, i sindaci dei comuni delle isole minori nel cui territorio hanno sede uno o più comuni possono, anche congiuntamente in forma intercomunale, istituire un apposito organismo consultivo per l'esercizio delle attribuzioni di cui al citato articolo 6. I sindaci, nell'ambito dell'organismo consultivo, possono designare i rappresentanti delle rispettive amministrazioni e possono essere coadiuvati nelle attività di cui al presente comma da soggetti dotati di competenze scientifiche tecniche e amministrative dirette alla identificazione degli scenari di rischio connessi con i rispettivi territori. Ai componenti dei predetti organismi non spetta alcun compenso, indennità, gettone di presenza, rimborso di spese o altro emolumento comunque denominato.

2. Per favorire il tempestivo intervento in vista o in occasione degli eventi emergenziali di cui all'articolo 7 del codice della protezione civile, di cui al decreto legislativo 2 gennaio 2018, n. 1, i comuni delle isole minori possono prevedere la costituzione di un fondo per le attività di protezione civile di competenza comunale di cui all'articolo 2 del medesimo decreto legislativo.

3. Entro centottanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, i comuni delle isole minori che non vi abbiano ancora provveduto predispongono il piano di

protezione civile, con il supporto della regione competente.

4. I comuni provvedono alle attività di cui al presente articolo e all'eventuale costituzione del fondo di cui al comma 2 nell'ambito delle risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente nei rispettivi bilanci.

5. I sindaci dei comuni delle isole minori, il cui territorio ricade in ambiti interessati dal rischio vulcanico, sentite le autorità di protezione civile nazionale e regionale e le locali autorità marittime, in caso di crisi vulcaniche possono regolamentare ovvero contingentare l'accesso alle stesse, al fine di assicurare le condizioni di sicurezza dei cittadini, anche in riferimento alle capacità di accoglienza delle isole e dei rispettivi ambiti portuali.

6. All'attuazione del presente articolo si provvede nei limiti delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente e comunque senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica ».

All'articolo 15, comma 1:

al capoverso 1:

al primo periodo, le parole: « e non oltre » sono soppresse, le parole: « competenti, le strutture » sono sostituite dalle seguenti: « competenti e le strutture » e le parole: « aeroportuali, idriche » sono sostituite dalle seguenti: « aeroportuali e idriche »;

al terzo periodo, le parole: « è trasmessa alle regioni e alle province autonome di Trento e di Bolzano entro il 30 novembre 2021 che la trasmettono » sono sostituite dalle seguenti: « è trasmessa entro il 30 novembre 2021 alle regioni e alle province autonome di Trento e di Bolzano, che la trasmettono » e dopo le parole: « e delle province autonome » sono aggiunte le seguenti: « e all'Agenzia per la coesione territoriale »;

al quarto periodo, le parole: « e non oltre » sono soppresse;

al capoverso 1-bis, primo periodo, le parole: « si individuano » sono sostituite dalle seguenti: « sono individuati » e dopo le parole: « decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, » sono inserite le seguenti: « convertito, con modificazioni, dalla legge 1° luglio 2021, n. 101, »;

al capoverso 1-ter, terzo periodo, dopo le parole: « del Consiglio dei ministri » è inserito il seguente segno d'interpunzione: « , » e dopo le parole: « nel limite massimo » sono inserite le seguenti: « di spesa »;

al capoverso 1-quater, primo periodo, le parole: « dal decreto » sono sostituite dalle seguenti: « dalla data di entrata in vigore del decreto », le parole: « d'intesa » sono sostituite dalle seguenti: « , di concerto » e la parola: « comunitari » è sostituita dalle seguenti: « dell'Unione europea »;

al capoverso 1-sexies, primo periodo, le parole: « dal comma 1-ter » sono sostituite dalle seguenti: « dal terzo periodo del comma 1-ter ».

All'articolo 16:

al comma 2, lettera a), sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: « . Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio »;

dopo il comma 2 è inserito il seguente:

« 2-bis. All'articolo 7 del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1 sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: ", nonché, ai soli fini delle semplificazioni di cui al comma 2, agli ulteriori siti retroportuali individuati con le modalità di cui al comma 1-bis";

b) il comma 1-bis è sostituito dal seguente:

"1-bis. Entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, da adottare su proposta del Ministro per il Sud e la coesione territoriale, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, su proposta delle regioni interessate, possono essere individuati ulteriori siti retroportuali. La proposta è corredata di un piano di sviluppo strategico che specifica la delimitazione delle zone interessate, in coerenza con le zone portuali" »;

dopo il comma 3 sono aggiunti i seguenti:

« 3-bis. Al fine di assicurare la tempestiva realizzazione, entro il 31 dicembre 2024, degli interventi di

adeguamento della pista olimpica di *bob* e slittino "Eugenio Monti" di Cortina d'Ampezzo, l'amministratore delegato della società di cui all'articolo 3 del decreto-legge 11 marzo 2020, n. 16, convertito, con modificazioni, dalla legge 8 maggio 2020, n. 31, è nominato 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 restando quanto previsto dai commi 2, 3, 3-*bis* e 4 del citato articolo 4 del decreto-legge n. 32 del 2019, al commissario straordinario sono altresì attribuiti i poteri e le facoltà di cui all'articolo 3, comma 2-*bis*, del predetto decreto-legge n. 16 del 2020. Per lo svolgimento delle attività di cui al presente comma, al commissario straordinario non spetta alcun compenso, gettone di presenza, indennità comunque denominata o rimborso di spese.

3-*ter*. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da adottare entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono stabilite la quota percentuale del quadro economico degli interventi di cui al comma 3-*bis* eventualmente da destinare alle spese di supporto tecnico e la tipologia delle spese ammissibili. Per il supporto tecnico, il commissario straordinario di cui al comma 3-*bis* si può avvalere, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, di strutture dell'amministrazione centrale o territoriale interessata, nonché di società controllate direttamente o indirettamente dallo Stato, dalle regioni o da altri soggetti di cui all'articolo 1, comma 2, della legge 31 dicembre 2009, n. 196; i relativi oneri sono posti a carico dei quadri economici degli interventi da realizzare nell'ambito della percentuale individuata ai sensi del primo periodo. Il commissario straordinario può nominare un sub-commissario. L'eventuale compenso del sub-commissario, da determinare in misura non superiore a quella indicata all'articolo 15, comma 3, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, è posto a carico del quadro economico dell'intervento da realizzare, nell'ambito della quota percentuale individuata ai sensi del primo periodo del presente comma. Il quadro economico, nonché le ulteriori informazioni di tipo anagrafico, finanziario, fisico e procedurale, devono essere desumibili dal sistema di cui al decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229. Gli interventi devono essere identificati dal codice unico di progetto ai sensi dell'articolo 11 della legge 16 gennaio 2003, n. 3.

3-*quater*. Alle controversie relative alle procedure di progettazione, approvazione e realizzazione degli interventi di cui al comma 3-*bis* si applicano le previsioni dell'articolo 3, comma 12-*ter*, del decreto-legge 11 marzo 2020, n. 16, convertito, con modificazioni, dalla legge 8 maggio 2020, n. 31.

3-*quinqies*. Per l'avvio dell'attività di progettazione e di realizzazione degli interventi di cui al comma 3-*bis* del presente articolo è concesso un contributo pari a complessivi 24,5 milioni di euro, di cui euro 500.000 per l'anno 2021 ed euro 12 milioni per ciascuno degli anni 2022 e 2023. Ai relativi oneri si provvede mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 773, della legge 30 dicembre 2020, n. 178. Il Dipartimento per lo sport della Presidenza del Consiglio dei ministri pone in essere le iniziative necessarie a garantire il completamento del finanziamento degli interventi di cui al comma 3-*bis* entro il 30 giugno 2022.

3-*sexies*. Nelle more del recupero della piena funzionalità tecnica della Funivia Savona-San Giuseppe di Cairo, per garantire il mantenimento degli attuali livelli occupazionali, ai lavoratori di cui all'articolo 94-*bis*, comma 1, del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 aprile 2020, n. 27, può essere concessa dall'Istituto nazionale della previdenza sociale, dal 16 novembre 2021 al 31 agosto 2022, un'ulteriore indennità pari al trattamento straordinario di integrazione salariale, comprensiva della relativa contribuzione figurativa, in continuità con l'indennità di cui al medesimo articolo 94-*bis*, comma 1. Entro il limite di durata massima di cui al primo periodo, l'indennità di cui al presente comma continua ad essere erogata anche in caso di sopravvenuta risoluzione del rapporto di lavoro dovuta alla cessazione dell'attuale concessione. La misura di cui al presente comma è incompatibile con i trattamenti di integrazione salariale, compresi quelli a carico dei fondi di solidarietà di cui al titolo II del decreto legislativo 14 settembre 2015, n. 148, e con l'indennità NASpI di cui al decreto legislativo 4 marzo 2015, n. 22, ed è riconosciuta nel limite massimo di spesa di 187.500 euro per l'anno 2021 e di 1 milione di euro per l'anno 2022. Agli oneri derivanti dal terzo periodo del presente comma, pari a 187.500 euro per l'anno 2021 e a 1 milione di euro per l'anno 2022,

si provvede mediante corrispondente utilizzo delle risorse finanziarie disponibili a legislazione vigente nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili destinate alle sovvenzioni per l'esercizio di ferrovie, tramvie extraurbane, funivie e ascensori in servizio pubblico e autolinee non di competenza delle regioni.

3-septies. All'articolo 3 del decreto-legge 11 marzo 2020, n. 16, convertito, con modificazioni, dalla legge 8 maggio 2020, n. 31, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 6 è aggiunto, in fine, il seguente periodo: "Non si applicano le disposizioni di cui all'articolo 2397, primo comma, secondo periodo, del codice civile";

b) al comma 11 è aggiunto, in fine, il seguente periodo: "Le somme previste nei quadri economici destinate ai servizi di ingegneria e architettura restano nella disponibilità della Società, che può svolgere direttamente i suddetti servizi o affidarli a soggetti terzi, secondo le procedure previste dal codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50";

c) dopo il comma 11 è inserito il seguente:

"*11-bis.* Con uno o più decreti del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con l'autorità di Governo competente in materia di sport, possono essere individuati gli interventi, tra quelli ricompresi nel piano predisposto dalla Società ai sensi del comma 2, caratterizzati da elevata complessità progettuale o procedurale, sottoposti alla procedura di cui all'articolo 44 del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108".

3-octies. All'articolo 44 del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 7, le parole: "definitivo e del progetto esecutivo" sono sostituite dalle seguenti: "da porre a base della procedura di affidamento" e le parole: "definitivo ovvero del progetto esecutivo" sono sostituite dalle seguenti: "posto a base della procedura di affidamento nonché dei successivi livelli progettuali";

b) dopo il comma 7 è inserito il seguente:

"*7-bis.* Le disposizioni dell'articolo 48, comma 5, primo, terzo e quarto periodo, si applicano anche ai fini della realizzazione degli interventi di cui al comma 1 del presente articolo".

3-novies. Al comma 3 dell'articolo 1-*septies* del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 luglio 2021, n. 106, dopo le parole: "e contabilizzate dal direttore dei lavori" sono inserite le seguenti: ", ovvero annotate sotto la responsabilità del direttore dei lavori nel libretto delle misure," ».

Dopo l'articolo 16 sono inseriti i seguenti:

« Art. 16-*bis.* - (*Misure urgenti per il completamento della strada statale 291 della Nurra in Sardegna*) - 1. Al fine di evitare la revoca dei finanziamenti per lo sblocco di opere indifferibili, urgenti e cantierabili per il rilancio dell'economia, al comma 3-*bis* dell'articolo 3 del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: "Le disposizioni del precedente periodo si applicano anche al completamento della strada statale 291 della Nurra in Sardegna".

Art. 16-*ter.* - (*Modifica all'articolo 48 del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108*) - 1. All'articolo 48, comma 3, del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: "Al solo scopo di assicurare la trasparenza, le stazioni appaltanti danno evidenza dell'avvio delle procedure negoziate di cui al presente comma mediante i rispettivi siti *internet* istituzionali. La pubblicazione di cui al periodo precedente non costituisce ricorso a invito, avviso o bando di gara a seguito del quale qualsiasi operatore economico può presentare un'offerta" ».

Nel titolo, dopo le parole: « dell'Agenzia nazionale per la sicurezza » *sono inserite le seguenti:* « delle ferrovie e ».

1.2.3. Testo 1

[collegamento al documento su www.senato.it](http://www.senato.it)

BOZZE DI STAMPA

3 novembre 2021

N. 1

SENATO DELLA REPUBBLICA

XVIII LEGISLATURA

Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (2437)

EMENDAMENTI
(al testo del decreto-legge)

Art. 1

1.1

MALLEGNI, PAROLI, BARACHINI, BARBONI

Al comma 1, lettera a), capoverso lettera d), sopprimere il numero 4).

1.2

RUSPANDINI, TOTARO

Al comma 1, dopo la lettera a), aggiungere la seguente lettera:

«a-bis) dopo l'articolo 50, aggiungere il seguente articolo:

"Art. 50-bis

(Monopattini a motore)

1. I monopattini a propulsione prevalentemente elettrica come definiti dal decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 4 giugno 2019, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 162 del 12 luglio 2019, e dall'articolo 1, comma 75, della legge 27 dicembre 2019, n. 160, di seguito denominati «monopattini elettrici», non possono essere posti in circolazione su strada senza la copertura assicurativa a norma delle vigenti disposizioni di legge sulla responsabilità civile verso terzi. Ai fini dell'accertamento della copertura assicurativa di cui al presente articolo, si applicano, per quanto compatibili, le disposizioni di cui all'articolo 193 del citato codice della strada.

2. Durante la marcia, ai conducenti dei monopattini elettrici è fatto obbligo di indossare e di tenere regolarmente allacciato un casco protettivo conforme alle norme tecniche armonizzate UNI EN 1078 o UNI EN 1080.

3. Con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da adottare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto-legge, sono definite le modalità attuative delle disposizioni di cui al presente articolo."».

1.3

MALLEGNI, PAROLI, BARACHINI, BARBONI

Al comma 1, dopo la lettera a), aggiungere la seguente: «a.1) all'articolo 7, comma 9, l'ultimo periodo è sostituito dal seguente: "Con direttiva dell'Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza stradale, sono individuate, anche al fine di incentivare la mobilità collettiva e la riduzione del traffico e dell'inquinamento ambientale, le tipologie dei comuni che possono avvalersi di tale facoltà, nonché la quantificazione massima delle somme che possono essere richieste dai comuni per categoria di veicoli, le modalità di riscossione del pagamento e le categorie dei veicoli esentati".»

1.4

MALLEGNI, PAROLI, BARACHINI, BARBONI

Dopo la lettera a-bis) inserire la seguente:

«a-bis.1) dopo l'articolo 10 è inserito il seguente:

"Art. 10-bis.

(Disposizioni per i veicoli ad uso speciale degli spettacoli viaggianti).

1. Per i veicoli ad uso speciale degli spettacoli viaggianti l'immatricolazione dei veicoli rimorchi avente il modello DGM 243 viene eseguito presso i competenti uffici della Motorizzazione Civile, senza essere sottoposti alle verifiche dei Centri Prova Autoveicoli. Per i medesimi veicoli la revisione è svolta con cadenza biennale e può essere effettuata presso i luoghi dove si trovano come già previsto dalla lettera del Ministero dei Trasporti e della Navigazione, IV Direzione Centrale Divisione 43 del 5 marzo 1998.

2. Ai veicoli di cui al presente articolo non si applicano le disposizioni di cui all'articolo 10."».

1.5

MALAN, RUSPANDINI, TOTARO

Al comma 1, lettera a-quater), numero 1), sostituire il capoverso «4-bis» con il seguente:

«È vietata sulle strade e sui veicoli qualsiasi forma di pubblicità il cui contenuto proponga messaggi violenti o lesivi del rispetto delle libertà individuali, dei diritti civili e politici, del credo religioso o dell'appartenenza etnica.»

1.6

MALAN, RUSPANDINI, TOTARO

Al comma 1, lettera a-quater), numero 1), capoverso «4-bis», sopprimere le parole: «, all'indentità di genere».

1.7

MALLEGNI, PAROLI, BARACHINI, BARBONI

Al comma 1, lettera b) numero 2), sostituire le parole: «24 m» con le seguenti: «24,75 m».

1.8

MALAN, RUSPANDINI, TOTARO

Al comma 1, lettera a-quater), numero 2), capoverso «d-bis», sostituire la parola: «sessantacinque» con la seguente: «settanta».

1.9

MALLEGNI, PAROLI, BARACHINI, BARBONI

Al comma 1, dopo la lettera d-bis) aggiungere la seguente:

«d-bis.1) All'articolo 121, comma 3, le parole "sono effettuati da dipendenti del Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici" sono sostituite dalle seguenti: "sono effettuati da tutti i dipendenti del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile e da altri soggetti, individuati con decreto del Ministero medesimo"».

1.10

MALLEGNI, PAROLI, BARACHINI, BARBONI

Apportare le seguenti modificazioni

1) *Al comma 1, dopo la lettera e-bis) inserire la seguente:*

«e-bis.1) All'articolo 172, dopo il comma 7, è inserito il seguente:

"7-bis. I veicoli di categoria M2 ed M3, immatricolati in Italia, o immatricolati all'estero e condotti da residenti in Italia, adibiti ad uso scuolabus devono essere muniti di cinture di sicurezza. Ai predetti veicoli che ne siano sprovvisti non è consentita la circolazione."»;

2) *dopo il comma 1 inserire il seguente:*

«1-bis. Le disposizioni di cui all'articolo 172, comma 7-bis, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n.285, introdotto dal comma 1, lettere e-bis, del

presente articolo, si applicano a decorrere dal 1 gennaio 2023. Al fine dell'attuazione delle predette disposizioni per l'anno 2022 è autorizzata la spesa di 2.500.000 di euro. All'onere di cui al presente comma si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2021-2023, nell'ambito del programma "Fondi di riserva e speciali" della missione «Fondi da ripartire» dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2021, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per 2.500.000 di euro per l'anno 2022.».

1.11

MALLEGNI, PAROLI, BARACHINI, BARBONI

Al comma 1 dopo la lettera e-quinquies) inserire la seguente:

«e-quinquies.1) All'articolo 180, comma 4, dopo le parole "carta di circolazione" sono aggiunte "o documento unico di circolazione" e dopo la parola "proprietario" sono aggiunte le parole "o del locatario leasing".»

1.12

MALLEGNI, PAROLI, BARACHINI, BARBONI

Al comma 1, dopo la lettera g-ter) inserire la seguente:

«g-ter.1) All'articolo 201, comma 1-bis, lettera d) è aggiunto in fine il seguente periodo: «Nei casi di violazione di divieto di sosta, fatti salvi i casi di cui all'articolo 159, comma 1, il preavviso di accertamento deve comunque essere lasciato sul parabrezza, ovvero in altro punto visibile della carrozzeria esterna del veicolo, al fine di consentire al trasgressore di aderire al pagamento della sanzione in misura ridotta senza spese di notifica. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da adottare di concerto con il Ministro dell'interno entro sessanta giorni dall'entrata in vigore della presente disposizione, sono definite le procedure atte a dare certezza legale dell'avvenuta apposizione del preavviso.»

1.13

MALLEGNI, PAROLI, BARACHINI, BARBONI

Al comma 4, aggiungere in fine il seguente periodo: «e per innalzare a non meno di 600 chilometri il limite del tragitto consentito per attività di trasferimento su strada di autovetture non ancora immatricolate da o verso aree di stoccaggio e per esigenze connesse con prove tecniche, sperimentali o costruttive, dimostrazioni, anche per ragioni di vendita o di allestimento, con esclusione degli autocarri e gli autoveicoli ad uso speciale per i quali è consentita la circolazione sul territorio nazionale senza limitazioni di chilometraggio, a condizione che il trasferimento su strada risponda a esigenze connesse con prove tecniche, sperimentali o costruttive, dimostrazioni, anche per ragioni di vendita o di allestimento.».

1.14

MALLEGNI, PAROLI, BARACHINI, BARBONI

Dopo il comma 4 inserire il seguente:

«4-bis Nelle more dell'attuazione della disposizione di cui all'articolo 5, comma 4, della legge 29 luglio 2010, n.120, la pubblicità non luminosa per conto di terzi è comunque consentita, alle condizioni di cui al comma 3 dell'articolo 57, del decreto del presidente della repubblica 16 dicembre 1992, n.495, anche sui veicoli appartenenti alle organizzazioni non lucrative di utilità sociale (ONLUS), alle organizzazioni di volontariato iscritte nel registro nazionale unico del terzo settore di cui all'articolo 45 del decreto legislativo 3 luglio 2017, n. 117, e alle associazioni sportive dilettantistiche in possesso del riconoscimento ai fini sportivi rilasciato dal Comitato olimpico nazionale italiano (CONI).»

1.15

CIRIANI, RUSPANDINI, TOTARO

Al comma 5, dopo la lettera a) inserire la seguente:

«a-bis) All'articolo 14, dopo il comma 3, è inserito il seguente: "3-bis. La qualificazione di cui all'articolo 14 non è richiesta ai conducenti di veicoli che dipendono da imprese a cui è affidata la gestione dei seguenti servizi pubblici essenziali: servizi fognari, protezione contro le inondazioni, manutenzione della rete idrica, elettrica e del gas, manutenzione e controllo della rete stradale, raccolta e smaltimento dei rifiuti urbani a domicilio, telegrafi,

— 7 —

telefoni, radiodiffusione, televisione e rilevazione di emittenti e riceventi di televisione o radio."».

1.16

MALAN, RUSPANDINI, TOTARO

Al comma 5-bis, sopprimere le parole: «il reddito di cittadinanza ovvero».

1.17

MALLEGNI, PAROLI, BARACHINI, BARBONI

Dopo il comma 6, inserire il seguente:

«6.1. all'articolo 51, comma 9 del decreto-legge 25 maggio 2021, n.71, convertito, con modificazioni, della legge 23 luglio 2021, n. 106, alla fine del periodo aggiungere le seguenti parole "i fondi assegnati ai Comuni nel 2021 possono essere spesi e utilizzati dai beneficiari entro il 30 giugno 2022"».

1.18

RUSPANDINI, TOTARO

Dopo il comma 6-decies aggiungere il seguente:

«6-undecies). All'articolo 51, comma 9, della legge 23 luglio 2021, n. 106, aggiungere, in fine, le seguenti parole "i fondi assegnati ai Comuni nel 2021 possono essere spesi e utilizzati dai beneficiari entro il 30 giugno 2022"».

1.19

RUSPANDINI, TOTARO

Dopo il comma 6-decies, aggiungere il seguente:

«6-undecies. Al fine di garantire il più rapido ed efficace dispiegamento della misura, altamente innovativa rispetto al quadro vigente nelle amministrazioni locali, una quota percentuale delle risorse del Fondo di cui al

comma 7, fino ad un massimo del 4%, è destinata ad attività di supporto tecnico ed azioni di sistema omogenee ed integrate a livello nazionale.»

1.20

RUSPANDINI, TOTARO

Dopo il comma 6-decies, aggiungere il seguente:

«6-undecies. Al secondo periodo del comma 1 dell'articolo 196 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, dopo le parole: "risponde solidalmente" sono aggiunte le seguenti: "in vece del proprietario".»

ORDINI DEL GIORNO

G1.1

MALAN, RUSPANDINI, TOTARO

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (AS 2437),

impegna il Governo,

a porre ogni attenzione, in sede di attuazione dell'articolo 1, comma 1, lettera a-*quater*, numero 1, a non limitare la libertà di espressione, la libertà religiosa, e le altre libertà riconosciute dalla Costituzione.

G1.2

CORTI, CAMPARI, PERGREFFI, RUFA, SUDANO

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (AS 2437),

premesso che:

l'articolo 41 del Codice della Strada sui "Segnali luminosi" si limita a prevedere che, durante il periodo di accensione della luce gialla, i veicoli non possano oltrepassare gli stessi punti stabiliti per l'arresto, a meno che vi si trovino così prossimi, al momento dell'accensione del "giallo", da non poter più arrestarsi in condizioni di sufficiente sicurezza;

non essendo presente nel Codice alcuna previsione circa una durata minima di accensione della luce gialla, molto spesso gli automobilisti, multati per passaggio con il rosso, hanno sollevato critiche sottolineando come il semaforo giallo fosse rimasto acceso per un tempo talmente breve da non consentire una sosta tempestiva o lo sgombro della carreggiata;

il Ministero dei Trasporti ha dunque ritenuto opportuno intervenire sul tema, precisando in una nota (n. 67906/2007) le tempistiche da adottare: nel dettaglio, si è richiamato uno studio prenormativo pubblicato dal CNR il 10/09/2001, "Norme sulle caratteristiche funzionali e geometriche delle intersezioni stradali", il quale al paragrafo 6.7.4 "Determinazione dei tempi di giallo", indica durate di 3, 4 e 5 secondi in base alla velocità dei veicoli in arrivo pari, rispettivamente, a 50, 60 e 70 km/h;

la Suprema Corte, nella sentenza n. 27348 del 2014, ha ritenuto congrua la durata stabilita dal Ministero, stante l'assenza nel Codice della Strada di una durata minima del periodo di accensione della lanterna di attivazione gialla, in particolare, nel caso di specie, il "giallo" era durato 3,365 secondi, tempo ritenuto sufficiente a consentire l'attraversamento dell'incrocio nelle condizioni previste dal Codice della Strada;

una decisione confermata anche nella sentenza n. 18470/2014: per la Cassazione tre secondi costituiscono, in relazione allo studio prenormativo del C.N.R. pubblicato il 10 settembre 2001 e richiamato dalla risoluzione del 2017 del MIT, il tempo di arresto di un veicolo che proceda ad una velocità non superiore ai 50 kmh. Di conseguenza, una durata superiore deve senz'altro ritenersi congrua;

con la più recente sentenza n. 11702 del 2017, in linea con il Ministero dei Trasporti, si è precisato che "in assenza di specifiche indicazioni del codice - lo stesso deve avere una durata - non inferiore a tre secondi in

corrispondenza al tempo di arresto di un veicolo che proceda ad una velocità non superiore ai 50 km/h, sicché un intervallo superiore deve senz'altro ritenersi congruo;

impegna il Governo:

ad adottare le necessarie iniziative di carattere normativo volte a modificare l'articolo 41 del codice della strada al fine di introdurre la durata minima del semaforo giallo non inferiore a tre secondi.

G1.3

CAMPARI, CORTI, PERGREFFI, RUFA, SUDANO

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (AS 2437),

premesso che:

se si vuole esportare definitivamente all'estero un veicolo occorre prima effettuare la "radiazione per definitiva esportazione all'estero" dall'Archivio Nazionale dei Veicoli e dal Pubblico Registro Automobilistico;

l'articolo 29 del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito con modificazioni dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, prevede che per esportare definitivamente un autoveicolo, motoveicolo o rimorchio all'estero questo deve essere in regola con la revisione o in alternativa essere stato sottoposto nell'anno in cui ricorre la revisione a visita e prova per l'accertamento dell'idoneità alla circolazione ai sensi dell'articolo 75 del codice della strada;

l'intento della norma è quello di impedire illeciti sotto il profilo fiscale e della responsabilità civile e ambientale nonché di contenere la pratica piuttosto diffusa di portare all'estero le macchine destinate all'esportazione, per ottenere costi più bassi e non dover sottostare a norme di tutela dell'ambiente, meno restrittive in Paesi come ad esempio quelli del Nord Africa o dell'Est europeo;

tale disposizione rende dunque impossibile, o almeno molto difficile, portare all'estero auto non più adatte alla circolazione e incoraggia, di conseguenza, lo "smaltimento" interno di veicoli a fine vita presso i demolitori autorizzati;

tuttavia, per coloro che possiedono un veicolo ultratrentennale o un veicolo storico iscritto a uno dei registri di cui all'articolo 60 del codice della strada di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e che desiderano esportare tale veicolo all'estero, tale previsione crea un ulteriore vincolo che comporta non pochi disagi;

impegna il Governo:

a esentare i veicoli ultratrentennali o i veicoli storici iscritti ai registri di cui all'articolo 60 del codice della strada di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, dalla revisione obbligatoria per l'esportazione all'estero.

G1.4

CORTI, CAMPARI, PERGREFFI, RUFA, SUDANO

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (AS 2437),

premesso che:

tutte le auto devono essere sottoposte a revisione periodica, poichè si tratta di un adempimento volto a verificare l'efficienza del mezzo e ad impedire che vengano messe su strada automobili che non rispettino determinati standard di sicurezza ed efficienza;

l'articolo 70 del codice della strada di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 prevede che per i veicoli con massa complessiva inferiore alle 3,5 tonnellate la revisione debba essere effettuata entro quattro anni dalla data di prima immatricolazione e, successivamente, ogni due anni dalla prima revisione e comunque, ogni due anni dalla data dell'ultima revisione;

in caso di controllo da parte delle forze dell'ordine, la revisione scaduta comporta una sanzione che va da 155,00 euro a 624,00 euro oltre all'impossibilità di circolare. La sanzione raddoppia nel caso in cui si sia recidivi e in caso di circolazione in autostrada in aggiunta alla sanzione viene applicato il fermo dell'automezzo, in caso di incidente la compagnia di assicurazione dell'automobilista può esercitare il diritto di rivalsa;

nel caso in cui, per dimenticanza o problemi tecnici al veicolo, non si riesca a provvedere alla revisione nei tempi stabiliti dalla legge, è consentito o recarsi al centro revisioni con un altro veicolo portando con sé il libret-

to di circolazione per fissare un appuntamento che consentirà al veicolo non revisionato di raggiungere il centro per effettuare la revisione, o è necessario rivolgersi a un carro attrezzi che trasporti il veicolo fino al centro revisioni;

tale previsione rischia di generare disparità tra i cittadini che per varie ragioni non riescono a effettuare la revisione nei termini stabiliti, penalizzando i più svantaggiati che non disponendo di altri veicoli con cui recarsi al centro di revisione e per evitare sanzioni sono costretti a rivolgersi a un carro-attrezzi;

impegna il Governo

a consentire ai proprietari di veicoli con massa complessiva inferiore alle 3,5 tonnellate, in possesso di un' autocertificazione compilata da esibire in caso di controllo da parte delle forze dell'ordine, di recarsi con il veicolo non revisionato presso l'autofficina più vicina al domicilio del soggetto, al fine di effettuare la revisione del veicolo.

G1.5

BARBONI, AIMI, MALLEGGNI

Il Senato,

in sede di esame del disegno di leggi di conversione, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (AS 2437),

premesso che:

la composizione delle commissioni medico locali di cui all'articolo 119, comma 4, del Nuovo codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, è disciplinata dall'articolo 330 del Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada di cui al D.P.R. 16 dicembre 1992, n. 495;

al comma 2 del citato articolo 330 è previsto che i medici debbano essere tutti in servizio e che, per la validità degli atti, le commissioni debbano svolgere l'attività in composizione mista, ossia con medici provenienti da amministrazioni diverse;

viene segnalata da più Commissioni la difficoltà a rispettare la previsione di cui sopra;

il citato articolo 119 del Nuovo codice della strada, al comma 2 prevede che i medici che abbiano fatto parte delle commissioni possano continuare a svolgere l'attività certificativa anche dopo aver cessato dal servizio,

impegna il Governo:

a valutare l'opportunità di modificare la previsione di cui al sopra citato articolo 330 del Regolamento di attuazione del Codice della Strada, al fine di integrare la composizione delle Commissioni medico locali con medici che abbiano fatto parte delle commissioni medico locali e che siano in possesso del codice identificativo di cui al DM 31.1.2011, GU 38 del 16 febbraio 2011.

G1.6

PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RUFA, SUDANO

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (AS 2437),

premesso che:

i commi 6 e 7 dell'articolo 172 del codice della strada dispongono che: "Tutti gli occupanti, di età superiore a tre anni, dei veicoli in circolazione delle categorie M2 ed M3 devono utilizzare, quando sono seduti, i sistemi di sicurezza di cui i veicoli stessi sono provvisti";

la normativa prevede l'obbligo di indossare le cinture di sicurezza sugli scuolabus ma manca l'obbligo di installazione sui mezzi esistenti, creando un paradosso normativo che incide non poco sulla sicurezza dei ragazzi;

la presenza o meno di cinture dipende dal tipo di omologazione rilasciata dalla motorizzazione e tale omologazione è legata anche alle deroghe previste dall'attuale normativa. Deroghe che possono valere per pullman, scuolabus e pulmini;

la IX commissione Trasporti, Poste e Telecomunicazioni della Camera dei Deputati ha già approvato un emendamento in sede di discussione della riforma del codice della strada, in prima lettura che prevede per tutti gli scuolabus circolanti l'obbligo di dotarsi di cinture di sicurezza entro il 1 gennaio 2023;

impegna il Governo

ad adottare le iniziative necessarie volte a introdurre l'obbligo, per tutti gli scuolabus in circolazione, di dotarsi di cinture di sicurezza entro il 1 gennaio 2023.

G1.7

RUFA, PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, SUDANO

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (AS 2437),

premesso che:

l'articolo 176 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, disciplina i comportamenti durante la circolazione sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali, con specifico riferimento al pagamento di pedaggi autostradali (commi 11 e 11-*bis*);

al fine di regolare e attuare le disposizioni richiamate, l'articolo 373 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, elenca, al comma 2, le categorie esentate dal pagamento del pedaggio;

al fine di supportare i pazienti nei percorsi di cura svolti al di fuori della propria provincia occorrerebbe estendere il riconoscimento dell'esenzione dal pagamento del pedaggio autostradale anche alle persone disabili, alle persone affette da patologie oncologiche, ai malati gravi e ai loro accompagnatori, per tutti i trasferimenti strumentali all'effettuazione di visite mediche specialistiche e cure specifiche adeguatamente documentate, alla luce del diritto fondamentale di tutela della salute di cui all'articolo 32 della Costituzione e quindi del valore fondamentale di assumere percorsi di cura efficaci, appropriati e sicuri in caso di malattie particolarmente gravi ed invalidanti;

sempre al fine di supportare le medesime categorie di persone più fragili nei loro percorsi di cura svolti al di fuori della propria provincia di residenza, andrebbe riconosciuta anche l'esenzione dal pagamento del biglietto del trasporto ferroviario per tutti gli spostamenti fuori provincia, sempre che siano strumentali all'effettuazione di visite specialistiche e cure specifiche adeguatamente documentate, nonchè la riduzione del 50% del costo del biglietto per eventuali accompagnatori appartenenti al medesimo nucleo familiare;

impegna il Governo:

a estendere alle persone disabili, alle persone affette da patologie oncologiche, ai malati gravi, e ai loro accompagnatori appartenenti al medesimo nucleo familiare l'esenzione dal pagamento del pedaggio autostradale per trasferimenti strumentali all'effettuazione di visite mediche specialistiche e cure specifiche adeguatamente documentate, e a prevedere, per le medesime categorie di soggetti e sempre per trasferimenti strumentali all'effettuazione di visite mediche specialistiche e cure specifiche adeguatamente documentate, l'esenzione dal pagamento del biglietto ferroviario, nonchè la riduzione del 50% del costo del biglietto per eventuali accompagnatori appartenenti al medesimo nucleo familiare.

G1.8

PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RUFA, SUDANO

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (AS 2437),

premessi che:

la carenza di organici nel settore del trasporto di merci e persone rischia di ostacolare la ripresa economica dopo lo stop dovuto alla pandemia;

nei mesi scorsi le associazioni di categoria hanno evidenziato come il numero di autisti per il trasporto di merci e persone risulti insufficiente a coprire la domanda, e tale carenza ha costretto numerosi operatori economici del settore al reclutamento in Paesi stranieri, anche extraeuropei;

secondo diverse stime, per non arrestare la ripresa del settore dei trasporti, alle imprese servirebbero nell'immediato almeno cinquemila nuovi autisti per le proprie flotte, tale quota sale a diciassettemila se proiettata nel prossimo biennio;

con riferimento al trasporto di merci, una minore disponibilità di autisti comporta un aumento delle tariffe che i committenti dovranno rigirare sul costo dei loro prodotti e alla fine l'onere andrà a ricadere sul consumatore finale;

tra le motivazioni alla base del calo di nuovi autisti vi è il costo elevato per il conseguimento della patente, con tempi che vanno dai 10 mesi a

un anno, e della carta di qualificazione del conducente (CQC), per cui il costo è di circa 4.000 euro;

occorrerebbe incentivare i giovani a intraprendere questa professione garantendo loro uno stipendio adeguato e puntando sulle politiche attive per la riqualificazione e la formazione del personale da reperire sul mercato del lavoro italiano, come più volte sollecitato anche dalle associazioni di categoria;

impegna il Governo:

ad adottare le misure necessarie, anche di carattere normativo, volte a incentivare il conseguimento della patente e delle abilitazioni professionali per la guida di veicoli destinati all'attività di trasporto di merci e persone.

G1.9

RIVOLTA, PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RUFA, SUDANO

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (AS 2437),

premessi che:

le Motorizzazioni civili di tutta Italia, ormai da diverso tempo, soffrono di una grave mancanza di personale, infatti il numero di funzionari addetti agli esami per il conseguimento delle patenti di guida e quello degli addetti alle revisioni e collaudi di veicoli non è sufficiente a coprire le richieste che provengono da territorio, autoscuole, studi di consulenza, autotrasportatori, costruttori e installatori di veicoli;

negli ultimi mesi è aumentato il numero di esami non effettuati per la cronica mancanza di un sufficiente numero di esaminatori, con conseguenti disagi per tutti i candidati al conseguimento della patente di guida e per le autoscuole di tutto il territorio nazionale;

alcune motorizzazioni inoltre si trovano nella situazione paradossale di essere circondate da zone in cui gli uffici provinciali sono più efficienti e questo provoca una forte migrazione dell'utenza verso le autoscuole confinanti che riescono a garantire esami in tempi più rapidi e ragionevoli rispetto a loro, generando una sleale concorrenza, basata non su un vantaggio compe-

titivo dovuto alla normale attività imprenditoriale, ma su una disparità di servizio da parte degli uffici provinciali;

L'articolo 13 del decreto-legge 31 dicembre 2020, n. 183, ha previsto l'utilizzo di esaminatori in quiescenza fino al 31 dicembre 2021 allo scopo di smaltire l'accumulo di esami, in attesa di nuove assunzioni. Ad oggi, non è ancora stato pubblicato il decreto ministeriale attuativo;

impegna il Governo:

nelle more del decreto ministeriale attuativo citato, a valutare l'opportunità di stanziare ulteriori risorse per consentire nuove assunzioni di personale, in particolare di ingegneri, di tecnici e di amministrativi, presso le motorizzazioni civili, al fine di sopperire alla grave carenza di organico.

Art. 1-ter

G1-ter.1

TURCO

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (A.S. 2437),

premesso che:

l'articolo 1-ter del decreto legge in esame reca disposizioni per garantire la sicurezza della circolazione dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica;

al fine di sostenere la diffusione della micromobilità elettrica e promuovere l'utilizzo di mezzi di trasporto innovativi e sostenibili, con l'articolo 1, comma 102, della legge 30 dicembre 2018, n. 145, è stata autorizzata la sperimentazione della circolazione su strada di veicoli per la mobilità personale a propulsione prevalentemente elettrica, quali *segway*, *hoverboard* e monopattini;

le modalità di attuazione e gli strumenti operativi della sperimentazione sono stati definiti con il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei

trasporti del 4 giugno 2019. Detto decreto ha identificato le tipologie e le caratteristiche dei dispositivi per la micromobilità elettrica autorizzati alla circolazione, gli ambiti della circolazione sperimentale, i requisiti necessari agli utenti per condurre i dispositivi per la micromobilità elettrica e le relative norme di comportamento;

in particolare il decreto ministeriale 4 giugno 2019, all'articolo 2, comma 2, ha distinto, ai fini della definizione del suo ambito di applicazione, i dispositivi del tipo auto-bilanciato, quali ad esempio i *monowheel*, gli *hoverboard* ed i *segway*, dai dispositivi del tipo non auto-bilanciato, quali ad esempio i monopattini;

l'articolo 33-*bis* del decreto legge 30 dicembre 2019, n. 162, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 8 del 28 febbraio 2020, ha prorogato fino 27 luglio 2022 la sperimentazione introdotta con l'articolo 1, comma 102, della legge 30 dicembre 2018, n. 145 e ha stabilito che la circolazione mediante *segway*, *hoverboard* e *monowheel*, ovvero analoghi dispositivi di mobilità personale, è consentita, solo se sono a propulsione prevalentemente elettrica. Il riferimento generico ad "analoghi dispositivi per la mobilità personale" potrebbe essere foriero di ambiguità interpretative, posto che il decreto ministeriale 4 giugno 2019 dispone invece un elenco tassativo dei dispositivi ammessi alla sperimentazione e delle caratteristiche tecniche e costruttive degli stessi, rendendo difficile collocare singoli dispositivi, quali ad esempio gli *skateboard* elettrici, nel perimetro della sperimentazione in corso;

considerato che:

al di fuori dell'ambito della sperimentazione, la normativa specifica in materia di monopattini a propulsione prevalentemente elettrica, introdotta dalla legge 27 dicembre 2019, n. 160, è stata oggetto di ripetuti interventi e si è fatta via via più consistente, fino a delineare un quadro regolatorio tendenzialmente esaustivo delle fattispecie tipiche della circolazione stradale;

da ultimo, con l'articolo 1-*ter* del provvedimento in esame, sono state apportate numerose modifiche volte a chiarire più nel dettaglio le disposizioni relative alla circolazione e le norme di comportamento cui soggiacciono i conduttori, nonché le relative sanzioni. Viene inoltre demandata ad un'apposita istruttoria, a cura del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, la verifica della necessità dell'introduzione dell'obbligo di assicurazione sulla responsabilità civile contro i danni a terzi derivante dalla circolazione dei monopattini elettrici;

il medesimo articolo 1-*ter* ha altresì introdotto nuovi obblighi in capo agli operatori di noleggio di monopattini elettrici, al fine di scongiurare la pratica diffusa del parcheggio irregolare dei loro mezzi;

rilevato che:

è evidente che per poter affrontare le sfide connesse all'esigenza di ridurre drasticamente le emissioni dei gas ad effetto serra è necessario agire su più fronti e favorire il più possibile ogni utile iniziativa sostenuta dalle

amministrazioni locali. In questo contesto lo sviluppo di una mobilità sempre più sostenibile gioca un ruolo fondamentale;

negli ultimi anni numerosi sono stati gli interventi volti ad incoraggiare i cittadini verso acquisti maggiormente consapevoli in tema di mobilità. Da ultimo, con il decreto-legge n. 111 del 2019 è stato introdotto il *Programma sperimentale buono mobilità*, esteso e incrementato ai sensi del decreto legge n. 34 del 2020 e dell'articolo 1, comma 692, della legge n. 178 del 2020, con il quale si prevede un finanziamento fino al 60 per cento della spesa sostenuta per l'acquisto di dispositivi per la micromobilità elettrica a fronte della rottamazione di veicoli inquinanti;

parrebbe opportuno, sulla base delle conclusioni tratte al termine della sperimentazione in corso e di una valutazione circa l'impatto della disciplina vigente in materia di monopattini a propulsione prevalentemente elettrica, definire una cornice normativa organica relativamente sia ai dispositivi del tipo auto-bilanciato che ai dispositivi del tipo non auto-bilanciato, e contenente tutte le disposizioni relative alla circolazione ed alle rispettive norme di comportamento;

impegna il Governo:

a valutare l'opportunità di rivedere la normativa attuativa relativa alla sperimentazione della circolazione su strada di veicoli per la mobilità personale a propulsione prevalentemente elettrica, al fine di meglio chiarire le tipologie di dispositivi rientranti nella sperimentazione alla luce della modifica intervenuta con il comma 1 dell'articolo 33-*bis* del decreto legge 30 dicembre 2019, n. 162, e del riferimento ivi contenuto a cosiddetti "analoghi dispositivi di mobilità personale" e di provvedere all'eventuale aggiornamento delle relative caratteristiche tecniche e costruttive;

a valutare l'opportunità, al termine della sperimentazione in corso, di operare una ricognizione della normativa vigente al fine di pervenire ad una disciplina organica sulla circolazione di tutti i dispositivi per la mobilità personale, sia del tipo auto-bilanciato che del tipo non auto-bilanciato.

EMENDAMENTI

1-ter.0.1

RUSPANDINI, TOTARO

Dopo l'articolo, inserire i seguenti:

«Art. 1-quater.

(Disposizioni urgenti in materia di sicurezza degli utenti vulnerabili della strada)

1. Al fine di migliorare la sicurezza degli utenti vulnerabili della strada, entro sessanta giorni dall'entrata in vigore della presente legge, con decreto del Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, sentita la Conferenza unificata di cui al decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sono individuati i segnali verticali di cui all'articolo 39 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, con fondo fluoro rifrangente, da apporre obbligatoriamente nelle strade situate nelle immediate vicinanze dei plessi scolastici e alle intersezioni tra strade urbane e piste ciclabili, finalizzati alla segnalazione almeno dei seguenti elementi:

- a) la presenza di attraversamenti pedonali o ciclabili;
- b) i limiti di velocità vigenti nell'area;
- c) i luoghi frequentati da bambini.

2. Entro due anni dall'entrata in vigore del decreto di cui al comma 1, gli enti proprietari delle strade provvedono all'integrale sostituzione della segnaletica stradale verticale non conforme a quando ivi disposto, attingendo alle risorse finanziarie derivanti dai proventi di cui all'art. 208, comma 4, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. Gli enti inadempimenti sono esclusi, nell'anno successivo a quello relativo all'obbligo di apposizione dei segnali di cui al comma 1, dalla partecipazione ai bandi per l'attuazione del Piano nazionale della sicurezza stradale.

Art. 1-quinquies.

(Disposizioni urgenti in materia di manutenzione e localizzazione della segnaletica stradale)

1. Al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono apportate le seguenti modifiche:

- a) all'art. 208, dopo il comma 4, è inserito il seguente:

"4-bis. Ai fini degli interventi di cui al comma 4, lettera a), l'ente proprietario della strada certifica, nella relazione annuale di cui al comma 12-

quater dell'articolo 142, lo stato di conformità alle caratteristiche tecniche indicate dal regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, dei segnali individuati, con apposito provvedimento dirigenziale del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, come prioritari per la sicurezza dell'utente della strada."

b) all'art. 226, dopo le parole allo stato tecnico e giuridico della strada, sono inserite le seguenti: "alla segnaletica stradale installata e alla sua manutenzione".

Art. 1-sexies.

(Fondo per la sostituzione della segnaletica stradale)

1. Al fine di sostenere gli enti proprietari nelle operazioni di sostituzione della segnaletica stradale, presso lo Stato di previsione del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili è istituito un fondo della dotazione di 5 milioni di euro.

2. Il fondo di cui al comma 1 è destinato agli enti proprietari di strade che, dal primo gennaio 2022 al 31 dicembre 2024, abbiano proceduto alla sostituzione alla segnaletica stradale verticale prioritaria per la sicurezza degli utenti, quali i segnali di pericolo o di precedenza, con nuovi segnali rifrangenti e resistenti all'usura, nonché al rifacimento della segnaletica stradale orizzontale con materiali visibili in condizioni meteorologiche avverse.

3. Con decreto del Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, sentita la Conferenza unificata di cui al decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sono definite le specifiche tecniche degli interventi ammissibili al finanziamento di cui al comma 1, le modalità di rendicontazione degli interventi e le modalità di erogazione delle risorse stanziare.

4. Agli oneri di cui al presente articolo, si corrisponde a valere sulle risorse del Fondo per le esigenze indifferibili di cui all'articolo 1, comma 199, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.

Art. 1-septies.

(Requisiti minimi della segnaletica orizzontale)

1. Al fine di ottimizzare le misure di sicurezza stradale e di contenere i costi di manutenzione, entro centottanta giorni dall'entrata in vigore della presente legge, con decreto del Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, sentita la Conferenza unificata di cui al decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sono definiti i requisiti minimi della segnaletica orizzontale stradale, con particolare riferimento a:

- a) innovazione dei materiali;
- b) visibilità sul bagnato;

c) resistenza all'usura. »

1-ter.0.2

RUSPANDINI, TOTARO

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 1-quater.

(Disposizioni in materia di pedaggi dei valichi montani e di frontiera per i veicoli di soccorso ed emergenza)

1. All'articolo 373 del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, dopo il comma 2, aggiungere il seguente:

"2-bis. I veicoli di cui al comma 2, lettere c), d), f), h) e i), sono esentati dal pagamento del pedaggio dei valichi e trafori montani di frontiera per l'esercizio delle attività di soccorso."»

1-ter.0.3

RUSPANDINI, TOTARO

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 1-quater.

(Capienza autoservizi pubblici non di linea)

1. A far data dall'entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto-legge, i limiti previsti per il contenimento della diffusione del Covid-19 in ordine alla capienza e alla verticalizzazione delle sedute dei mezzi destinati all'esercizio di autoservizi pubblici non di linea non si applicano nei territori delle Regioni che si collocano in "Zona bianca".»

1-ter.0.4

RUSPANDINI, TOTARO

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 1-quater.

(Dispensa dall'esame di idoneità professionale per imprese operanti con veicoli con massa inferiore alle 3,5 t)

1. Ai sensi dell'articolo 1, numero 7), del regolamento (UE) 2020/1055 sono dispensate dall'esame per la dimostrazione dell'idoneità professionale le persone che dimostrano di aver diretto, in maniera continuativa, l'attività in una o più imprese italiane o di altro Stato dell'Unione europea di trasporto di merci su strada, che effettuano operazioni di trasporto internazionale esclusivamente con veicoli a motore singoli o insiemi di veicoli, la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non superi le 3,5 tonnellate, da almeno dieci anni precedenti il 20 agosto 2020 e siano in attività alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto.»

Art. 2

2.1

MALLEGNI, PAROLI, BARACHINI, BARBONI

Al comma 2, apportare le seguenti modifiche:

a) *alla fine del primo periodo, è aggiunto il seguente:* «Contestualmente, in caso di affidamento della gestione degli impianti e dei servizi di ristoro a terzi, sono prorogati per una durata pari a quella della concessione i contratti in essere con i relativi gestori»;

b) *alla fine del comma, aggiungere il seguente periodo:* «Entro trenta giorni dalla conversione in legge del presente decreto, il Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili, d'intesa con il Ministero della Transizione Ecologica, avvia le procedure per la revisione del Decreto interministeriale del 7 agosto 2015, concernente il Piano di ristrutturazione della rete delle aree di servizio presenti nei sedimi autostradali, al fine di razionalizzare e ammodernare la rete, anche in senso ecologico ed ambientale, ricondurre i

prezzi praticati ad una maggiore omogeneità con la rete ordinaria e incrementare i servizi.».

2.2

RUSPANDINI, TOTARO

Al comma 2 apportare le seguenti modificazioni:

a) *alla fine del primo periodo, è aggiunto il seguente:* «Contestualmente, in caso di affidamento della gestione degli impianti e dei servizi di ristoro a terzi, sono prorogati per una durata pari a quella della concessione i contratti in essere con i relativi gestori.»;

b) *alla fine del comma è aggiunto il seguente periodo:* «Entro trenta giorni dalla conversione in legge del presente decreto, il Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili, d'intesa con il Ministero della Transizione Ecologica, avvia le procedure per la revisione del Decreto interministeriale del 7 agosto 2015, concernente il Piano di ristrutturazione della rete delle aree di servizio presenti nei sedimi autostradali, al fine di razionalizzare e ammodernare la rete, anche in senso ecologico ed ambientale, ricondurre i prezzi praticati ad una maggiore omogeneità con la rete ordinaria e incrementare i servizi.»

2.3

RUSPANDINI, TOTARO

Dopo il comma 4-quater aggiungere i seguenti:

«4-quinquies. In relazione alle concessioni autostradali, al fine di promuovere l'innovazione tecnologica e la sostenibilità delle infrastrutture autostradali assicurando, al contempo, l'equilibrio economico - finanziario, in sede di gara, l'amministrazione aggiudicatrice, nel rispetto della disciplina regolatoria emanata dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti, può stabilire che il contributo pubblico di cui all'articolo 165, comma 2, secondo periodo, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, può essere sostituito da risorse finanziarie messe a disposizione da un altro concessionario di infrastruttura autostradale, purché quest'ultima sia funzionalmente e territorialmente interconnessa a quella oggetto di aggiudicazione.

4-*sexies*. Nei casi di cui al comma precedente:

a) il concessionario autostradale che mette a disposizione le risorse finanziarie:

1) sottoscrive la convenzione di concessione unitamente al concessionario, selezionato all'esito della procedura di evidenza pubblica;

2) è solidamente responsabile nei confronti dell'amministrazione concedente dell'esatto adempimento da parte del titolare della concessione dell'adempimento degli obblighi derivanti dalla convenzione di concessione;

3) incrementa, in misura corrispondente all'entità delle risorse messe a disposizione ed anche ai fini della determinazione del valore di subentro, l'importo degli investimenti effettuati in relazione all'infrastruttura ad esso affidata, fermi restando gli obblighi di investimenti definiti nella convenzione di concessione relativa alla medesima infrastruttura;

b) il concessionario autostradale beneficiario delle risorse finanziarie riduce, in misura corrispondente all'entità delle risorse messe a disposizione ed anche ai fini della determinazione del valore di subentro, l'importo degli investimenti effettuati in relazione all'infrastruttura ad esso affidata. Gli investimenti effettuati dal concessionario si intendono eseguiti anche nell'interesse del concessionario che mette a disposizione le risorse finanziarie;

c) le prestazioni rese dal concessionario di cui alla lettera b) nei confronti del concessionario di cui alla lettera a) assumono rilevanza ai fini dell'imposta sul valore aggiunto.»

ORDINI DEL GIORNO

G2.1

COLTORTI, DI GIROLAMO, FEDE, LUPO, SANTILLO, TONINELLI, MANTOVANI, CIOFFI

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e

dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (AS 2437),

premessi che:

l'articolo 2 del provvedimento in esame reca disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza nel settore delle infrastrutture autostradali e idriche. Nel corso dell'esame in prima lettura, svolto dalla Camera dei deputati, detto articolo ha subito numerose modifiche, anche in materia di concessioni autostradali;

considerato che:

la relazione della Corte dei conti sulle concessioni autostradali - deliberazione 18 dicembre 2019, n. 18/2019/G - evidenzia, negli ultimi decenni, il ricorso a strumenti negli effetti del tutto simili alla proroga formale, quali l'eccessivo valore di subentro al termine delle concessioni, la proroga di fatto a seguito di mancato tempestivo riaffidamento delle stesse, la revisione contrattuale attraverso la gestione unificata di tratte interconnesse, contigue o complementari che consentono di modificare i rapporti esistenti senza nuovo affidamento alla scadenza;

in linea generale, l'indagine della Corte dei conti sottolinea come la quasi totalità delle tratte siano state affidate o prorogate senza gare in assenza di confronto concorrenziale e mostra gli effetti distorsivi derivanti dalla modalità di regolamentazione delle tariffe;

il regime tariffario è infatti regolato con modalità differenti. Mentre alcune concessioni utilizzano la formula del *price cap*, con la quale viene stabilito un limite all'aumento, lasciando al concedente la possibilità di riconoscere un valore di adeguamento inferiore a tale limite, altre utilizzano una formula che garantisce un adeguamento sempre pari al valore limite. Altre ancora utilizzano formule nelle quali non compaiono i parametri sul recupero di produttività o sulla qualità;

la finalità volta ad assicurare, tramite investimenti aggiuntivi, l'erogazione di un servizio sulla base di tariffe e condizioni di accesso più favorevoli per gli utenti è quindi difficilmente perseguibile in presenza di molteplici sistemi di aggiornamento tariffario;

rilevato che:

la sentenza della Corte di giustizia C-526/17 ha ribadito che *"il principio di parità di trattamento e l'obbligo di trasparenza che ne deriva ostano a che, dopo l'aggiudicazione di un contratto di concessione di lavori pubblici, l'amministrazione aggiudicatrice concedente e il concessionario apportino alle disposizioni del loro contratto modifiche tali che dette disposizioni presentino caratteristiche sostanzialmente diverse rispetto a quelle iniziali. [...]Pertanto, in linea di principio, una modifica sostanziale di un contratto di concessione di lavori pubblici deve dar luogo a una nuova procedura di aggiudicazione relativa al contratto modificato"*;

l'Autorità di regolazione dei trasporti (ART), con delibera n. 71/2019 del 19 giugno 2019, ha concluso il procedimento avviato con delibera n. 16/2019, approvando il sistema tariffario di pedaggio basato sul metodo del *price cap*, con determinazione dell'indicatore di produttività X a cadenza quinquennale relativo alla Convenzione Unica ANAS S.p.A. - Autostrade per l'Italia S.p.A.;

impegna il Governo:

ad adottare ogni opportuna iniziativa volta a superare, a decorrere dal 1° gennaio 2022, la previsione di ulteriori proroghe relative ai piani economico finanziari delle concessioni autostradali e di rendere celermente applicabile il nuovo sistema tariffario unico di pedaggio di cui alla delibera n. 71/2019 del 19 giugno 2019 dell'Autorità di regolazione dei trasporti;

ad adoperarsi presso le società concessionarie al fine di favorire la rapida razionalizzazione della rete di distribuzione carburanti e dei servizi di ristorazione e prevedendo altresì l'installazione diffusa di colonnine di ricarica automezzi elettrici.

G2.2

DI GIROLAMO, COLTORTI, SANTILLO, FEDE, LUPO, TONINELLI, MANTOVANI, CIOFFI

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (AS 2437),

premesso che:

l'articolo 2 del provvedimento in esame reca disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza nel settore delle infrastrutture autostradali e idriche. Nel corso dell'esame in prima lettura presso la Camera dei deputati, tale articolo ha subito numerose modifiche;

in particolare, il comma 1-*bis* del medesimo articolo 2 prevede che l'affidamento della concessione relativa all'infrastruttura autostradale A22 Brennero-Modena possa avvenire, in deroga a quanto disposto dall'art. 13-*bis*, comma 1, del decreto legge 16 ottobre 2017, n. 148, anche mediante le procedure previste dall'art. 183 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 in materia di finanza di progetto, da concludersi entro la data del 31 dicembre 2022;

con i commi da *2-sexies* a *2-sexiesdecies* è stata inoltre prevista la costituzione di una nuova società, controllata interamente dal Ministero dell'economia e delle finanze e soggetta al controllo analogo del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, a cui saranno trasferite, con esclusivo riguardo alle autostrade statali a pedaggio, le funzioni e le attività attribuite dalle vigenti disposizioni ad ANAS S.p.A.;

considerato che:

il 30 aprile 2014 è scaduta la concessione dell'autostrada A22, affidata alla società Autostrada del Brennero S.p.a.;

il 14 gennaio 2016 è stato siglato il protocollo d'intesa tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e le amministrazioni pubbliche socie di Autostrada del Brennero S.p.A. che ha previsto il rinnovo trentennale della concessione ad una società interamente partecipata dalle amministrazioni pubbliche territoriali e locali contraenti;

l'articolo 13-*bis* del citato decreto-legge n. 148 del 2017 ha dettato una specifica disciplina volta a regolare l'affidamento delle concessioni autostradali scadute e, in particolare, dell'autostrada A22;

il predetto articolo 13-*bis* dispone, tra l'altro, che le funzioni di concedente siano svolte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e che le convenzioni di concessione per la realizzazione delle opere e la gestione delle tratte autostradali abbiano durata trentennale e siano stipulate dal Ministero con le regioni e gli enti locali che hanno sottoscritto gli appositi protocolli di intesa nel gennaio del 2016, che potranno anche avvalersi nel ruolo di concessionario di società *in house*, esistenti o appositamente costituite, nel cui capitale non figurino privati;

il 20 maggio 2019 il CIPE ha approvato la delibera n. 24 di approvazione dell'accordo di cooperazione per la concessione autostradale A22 Brennero-Modena. Il successivo 1 agosto lo stesso comitato ha approvato la delibera n. 59 recante "Aggiornamento e attuazione della delibera n. 68 del 28 novembre 2018 relativa alla tratta autostradale A22 Brennero-Modena Modalità di calcolo degli eventuali benefici netti tra la scadenza della concessione e l'effettivo subentro di un nuovo concessionario",

impegna il Governo:

a procedere in via prioritaria all'assegnazione della concessione relativa all'infrastruttura autostradale A22 Brennero-Modena alla nuova società *in-house*, istituita all'articolo 2, commi da *2-sexies* a *2-sexiesdecies*, del decreto in esame, interamente controllata dal Ministero dell'economia e delle finanze e soggetta al controllo analogo del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, alla quale verranno trasferite le funzioni e le attività attribuite dalle disposizioni vigenti ad ANAS.

G2.3

LUPO, DI GIROLAMO, VANIN

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (A.S. 2437),

premessi che:

l'articolo 2 reca disposizioni in materia di sicurezza delle infrastrutture autostradali;

considerato che:

l'articolo 9-*tricies semel*, comma 1, del decreto legge 24 ottobre 2019, n. 123, convertito, con modificazioni, dalla legge 12 dicembre 2019, n. 156, prevede la sospensione degli incrementi delle tariffe di pedaggio delle autostrade A24 e A25 al 31 ottobre 2021, nelle more della procedura contemplata dal comma 183 dell'articolo 1 della legge 24 dicembre 2012, n.228 e finalizzata alla rinegoziazione con la società concessionaria delle condizioni di concessione;

nel corso dell'esame in prima lettura presso la Camera dei deputati sono state apportate diverse modifiche all'articolo 2 del provvedimento in esame che, al comma 2-*bis*, prevede la proroga fino al 31 dicembre 2021 della sospensione degli incrementi delle tariffe di pedaggio delle autostrade A24 e A25;

il "tratto urbano" è costituito dal tracciato autostradale che va dalla Barriera di Roma Est dell'A24, situata in corrispondenza della località Lunghezza, alla fine delle competenze autostradali coincidenti con l'innesto sulla Tangenziale Est all'altezza del Cimitero del Verano. Il tratto, da un punto di vista di gestione autostradale, è operato come un sistema "aperto" sul quale, cioè, il pedaggio viene raccolto in corrispondenza della Barriera di Roma Est e dei tre caselli presenti sul tratto urbano: Lunghezza, Ponte di Nona e Settecamini. Questo determina che per chi abita o lavora nei Municipi IV, V e VI del Comune di Roma, gli spostamenti locali giornalieri sono soggetti al pagamento del pedaggio;

la precedente amministrazione di Roma Capitale e la concessionaria Strada dei Parchi hanno costituito un tavolo di coordinamento per iniziative a favore di una sempre migliore integrazione delle rispettive competenze, nella direzione del servizio al cittadino;

il tavolo di coordinamento tra Roma Capitale e Strada dei Parchi ha individuato un progetto in grado di supportare in modo selettivo i pendolari urbani di Roma nei propri spostamenti giornalieri eliminando il relativo pedaggio e favorendo quindi l'utilizzo dell'autostrada, a vantaggio anche del decongestionamento delle vie consolari,

impegna il Governo:

a proseguire, per quanto di competenza, sulla scia del percorso intrapreso dalla precedente amministrazione comunale, volto ad agevolare la mobilità dei residenti di Roma Capitale che utilizzano regolarmente le tratte autostradali ricadenti nel territorio medesimo, adottando ogni opportuna iniziativa finalizzata a prevedere l'esenzione dal pagamento del pedaggio applicato nella tratta ricompresa nella fascia urbana concernente la concessione autostradale A24-A25.

G2.4

MALAN, RUSPANDINI, TOTARO

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (AS 2437)

premesso che,

l'articolo 2 del provvedimento in esame reca disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza nel settore delle infrastrutture autostradali e idriche,

impegna il Governo,

a non ricorrere all'affidamento *in house* al di fuori di quelle tratte già oggi oggetto di iniziative in tal senso.

G2.5

MALAN, RUSPANDINI, TOTARO

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (AS 2437),

premessi che

l'articolo 2 del provvedimento in esame reca disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza nel settore delle infrastrutture autostradali e idriche,

impegna il Governo,

a non ricorrere all'affidamento *in house* per quelle tratte ove sono state avviate procedure di evidenza pubblica finalizzate all'affidamento delle concessioni o già definite con l'aggiudicazione alla data di entrata in vigore del presente decreto.

G2.6

PAVANELLI, DI GIROLAMO

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (A.S. 2437),

premessi che:

l'articolo 2 del provvedimento in esame reca disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza nel settore delle infrastrutture autostradali e idriche;

considerato che:

con la legge 26 ottobre 1995, n. 447, recante "*Legge quadro sull'inquinamento acustico*", e i relativi decreti attuativi, sono stati introdotti speci-

fiche disposizioni finalizzate a minimizzare quanto più possibile i livelli sonori immessi nelle aree circostanti alle infrastrutture;

in particolare con l'articolo 7 è stato previsto l'obbligo di predisporre e presentare al comune Piani di contenimento ed abbattimento del rumore, secondo le direttive emanate dal Ministro dell'ambiente con proprio decreto, per le società e gli enti gestori di servizi pubblici di trasporto o delle relative infrastrutture, ivi comprese le autostrade;

con la direttiva 2002/49/CE l'Unione europea ha chiesto agli Stati membri di assicurare che gli enti gestori delle infrastrutture realizzassero delle mappature acustiche sugli assi stradali principali e definissero dei piani di azione contenenti gli interventi di risanamento secondo quanto contenuto nei Piani di contenimento ed abbattimento del rumore;

gli interventi finalizzati all'attività di risanamento, devono essere effettuati secondo una scala di priorità che vede come fondamentali gli interventi direttamente sulla sorgente disturbante e lungo la via di propagazione acustica dalla sorgente al ricettore;

rilevato che:

i tempi per la messa in opera di pannelli fonoassorbenti sono di norma molto lunghi, e in alcuni casi si arriva ad attendere addirittura 15 anni, con conseguente grave pregiudizio per la salute dei cittadini residenti nelle zone circostanti;

l'integrazione di pannelli fonoassorbenti nelle barriere di sicurezza stradali configura un nuovo standard tecnico in ambito di sicurezza stradale e protezione antirumore;

dette strutture, se associate a pannelli per la produzione di energia da fonti rinnovabili, rappresentano un'efficace soluzione per la produzione di energia a vantaggio degli agglomerati urbani in prossimità dei quali sono installati, oltreché per l'abbattimento dell'inquinamento acustico;

i maggiori ricavi di energia derivanti dalle barriere antirumore con fotovoltaico potrebbero essere destinati a molteplici scopi, quali l'alimentazione di punti di ricarica per i veicoli elettrici già esistenti lungo le reti autostradali, e incentivandone l'ulteriore installazione,

impegna il Governo:

a valutare l'opportunità di prevedere misure finalizzate ad accelerare la realizzazione delle attività di risanamento contenute nei Piani di contenimento e abbattimento del rumore, elaborati dai gestori delle infrastrutture stradali e autostradali, mediante l'installazione di pannelli fonoassorbenti fotovoltaici;

a valutare l'opportunità di individuare misure per la semplificazione delle procedure di installazione di pannelli fonoassorbenti fotovoltaici volte a ridurre tempi e costi, valutando altresì l'introduzione di meccanismi incentivanti, anche mediante la possibilità di destinare i maggiori ricavi di energia

all'alimentazione di punti di ricarica per veicoli elettrici lungo le reti autostradali e negli agglomerati urbani limitrofi.

EMENDAMENTI

Art. 4

4.1

PAPATHEU, GIAMMANCO, SCHIFANI, SICLARI, CALIGIURI, MANGIALAVORI

Dopo il comma 3 aggiungere il seguente:

«3.1. Al fine di individuare la procedura più celere per la realizzazione di un collegamento stabile, viario e ferroviario, sullo stretto di Messina, il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, entro trenta giorni dall'entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto legge deposita presso le commissioni parlamentari competenti una relazione illustrativa dei tempi di realizzazione relativi all'aggiornamento del progetto già esistente del Ponte sullo stretto di Messina e dei tempi relativi alla realizzazione di un nuovo progetto di fattibilità tecnica ed economica.»

4.2

RUSPANDINI, TOTARO

Dopo il comma 3-quinquies, inserire il seguente comma:

«3-sexies. Per le medesime finalità di cui al comma 3, a valere sulle risorse del Fondo per lo sviluppo e la coesione, periodo di programmazione 2021-2027, di cui all'articolo 1, comma 177, della legge 30 dicembre 2020, n. 178, come rifinanziato dall'articolo 2 del decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, convertito, con modificazioni dalla legge 1 luglio 2021, n. 101 è autorizzata la spesa di 2.000 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022 e 2023 e di 1.000 milioni di euro per ciascuno degli anni 2024, 2025, 2026 e 2027 per la realizzazione del ponte sullo stretto di Messina quale collegamento stabile viario e ferroviario tra il continente e la Sicilia, e delle necessarie opere connesse.»

4.3

MALLEGNI, PAROLI, BARACHINI, BARBONI

Dopo il comma 6 inserire il seguente:

«6.1. Le Autorità di Sistema Portuale, utilizzando una quota delle proprie entrate per tasse a carico delle merci imbarcate e sbarcate e per diritti su movimentazione dei passeggeri, destinano a decorrere dal 2022 risorse per finanziare misure di incentivazione al pensionamento anticipato nonché misure di politiche attive per i lavoratori portuali appartenenti alle imprese titolari di autorizzazioni e/o concessioni ai sensi degli articoli 16 e 18, della citata legge, ovvero ai sensi dell'art.36 del codice della navigazione, che applichino il contratto nazionale di lavoro porti. Le risorse economiche di cui al presente comma potranno esser trasferite annualmente ad apposito fondo nazionale qualora venga costituito. Il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile, con Decreto direttoriale della competente Direzione Generale, sentite le parti stipulanti il contratto nazionale di lavoro porti, indicherà, i criteri generali per l'attuazione delle suddette misure.».

4.4

RUSPANDINI, TOTARO

Dopo il comma 6-quater aggiungere il seguente

«6-quinquies. Al fine favorire la realizzazione di progetti volti a ridurre l'inquinamento ambientale nelle aree portuali, l'energia elettrica erogata da impianti di terra alle navi ormeggiate in porto si considera, in analogia con quanto previsto dal decreto legislativo 16 dicembre 2016 n. 257 per le attività di ricarica dei veicoli elettrici, una componente del più ampio servizio erogato dall'operatore che si qualifica come cliente finale dell'energia elettrica erogata alle navi.»

ORDINI DEL GIORNO

G4.1

MARINELLO, SANTANGELO

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (A.S. 2437);

premessi che:

l'articolo 4 del provvedimento in esame, recante "Disposizioni urgenti in materia di investimenti e di sicurezza nel settore del trasporto marittimo", al comma 2, ha apportato alcune modifiche all'allegato A della legge 28 gennaio 1994, n. 84, con l'obiettivo di assicurare una programmazione sintetica delle infrastrutture portuali distribuite lungo l'intera costa della regione Sicilia;

più nel dettaglio, la norma ha inserito all'interno dell'Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia occidentale anche il Porto Rifugio di Gela e il Porto Isola di Gela. Nel corso dell'esame in prima lettura, presso la Camera dei deputati, è stato previsto l'inserimento nella medesima Autorità anche del porto di Licata. Allo stato attuale rimane dunque escluso dall'Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia occidentale il porto di Sciacca;

le Autorità di sistema portuale sono enti pubblici non economici di rilevanza nazionale a ordinamento speciale, dotate di autonomia amministrativa, organizzativa, regolamentare, di bilancio e finanziaria. Ad esse sono assegnate rilevanti funzioni ai sensi del comma 4 dell'articolo 6 della legge 28 gennaio 1994, n. 84. Decisivo è il loro ruolo ai fini della manutenzione portuale, nonché della programmazione, della promozione e del coordinamento delle operazioni e dei servizi portuali;

considerato che:

il porto di Sciacca rappresenta un fondamentale centro peschereccio e commerciale della provincia di Agrigento e della Sicilia sud-occidentale. La sua mancata inclusione all'interno dei porti amministrati dell'Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia occidentale rischia di recare gravi pregiudizi allo sviluppo economico dell'intera area, già gravemente svantaggiata dal punto di vista infrastrutturale;

impegna il Governo:

a valutare l'opportunità di inserire all'interno dell'Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia occidentale anche il porto di Sciacca.

G4.2

D'ANGELO

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (A.S. 2437),

premesso che:

il decreto in esame, al comma 3 dell'articolo 4, ha previsto l'assegnazione di risorse all'Autorità di Sistema portuale dello Stretto, nella misura di 2 milioni di euro per il 2021, a 30 milioni di euro per il 2022 e a 5 milioni di euro per il 2023, finalizzate alla realizzazione degli interventi infrastrutturali necessari ad aumentare la capacità di accosto per le unità adibite al traghettamento nello Stretto di Messina e per i servizi ai pendolari, con l'obiettivo di migliorare e rendere più sostenibile la mobilità di passeggeri e merci tra le aree metropolitane di Reggio Calabria e Messina;

considerato che:

la caratteristica di insularità ed il posizionamento strategico al centro del bacino del Mediterraneo della Regione Siciliana hanno contribuito allo sviluppo di infrastrutture portuali ben al di sopra della media italiana e del Mezzogiorno. La perdurante carenza di infrastrutture rende quindi apprezzabile ogni sforzo utile alla realizzazione degli interventi infrastrutturali necessari;

dal porto di Messina transitano la maggior parte di tutti i mezzi pesanti destinati al collegamento con il continente assicurando la continuità territoriale commerciale sia per l'export che per l'import nella Regione;

il sistema dei porti appartenenti a questa area, che all'attualità assicurano le funzioni di collegamento tra le sponde della Sicilia e della Calabria, non risulta tuttavia classificato come *porto Core*, a forte discapito dei territori di riferimento

tenuto conto che:

l'attuale sistema di *governance* delle ZES della Calabria e della Sicilia Orientale, per previsione normativa, esclude l'Autorità di sistema portuale dello Stretto dalla gestione diretta;

questa situazione non facilita l'attuazione di questo importante strumento di valorizzazione degli ambiti portuali e retroportuali, sia nella fase del marketing territoriale che in quello della gestione amministrativa delle autorizzazioni alle imprese;

in coerenza con le finalità espresse all'articolo 4, comma 3 del provvedimento in esame, l'istituzione di una ZES interregionale potrebbe rispondere proprio a tale esigenza, rappresentando uno strumento ideale per l'attrazione di investimenti e per il rafforzamento delle capacità di esportare, costituendo in pari tempo un ideale anello di congiunzione tra funzioni logistiche e funzioni produttive in chiave di efficace apertura ai mercati,

impegna il Governo:

a valutare l'opportunità di prevedere l'istituzione di una nuova Zona economica speciale (ZES) denominata "Zona Economica Speciale dello Stretto", estendendo quindi all'intera area gli incentivi e progetti di investimento finalizzati a sostenere la creazione di condizioni favorevoli in termini economici, finanziari e amministrativi che consentano lo sviluppo delle imprese già operanti, nonché l'insediamento di nuove imprese.

EMENDAMENTO

Art. 5

5.1

RUSPANDINI, TOTARO

Sopprimere il comma 11.

ORDINE DEL GIORNO

G5.1

MALAN, RUSPANDINI, TOTARO

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (AS 2437), con particolare riferimento agli articoli 5 e 6 del decreto-legge in oggetto,

premesso che:

il 1° giugno 2017, rispondendo all'interrogazione di un senatore, il rappresentante del Governo diceva fra l'altro:

"Passando al quesito sulla rotazione del personale dirigenziale, in premessa informo che presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti tutti gli incarichi vengono ciclicamente posti ad interpellato e assegnati a domanda degli interessati. La situazione della direzione sulla vigilanza delle concessionarie autostradali presenta delle particolarità. Infatti, la stessa è stata istituita presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti a seguito di trasferimento di ramo di azienda avvenuto ope legis nel 2012 e, al momento del trasferimento, la norma ha assegnato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti le competenze e il personale che le svolgeva, ivi compreso quello dirigenziale. In un primo momento, in attesa della riorganizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, avvenuta con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri n. 72 del 2014, la struttura fu incardinata nel dipartimento infrastrutture, con decreto del Ministro pro tempore, che ne ha disciplinato le funzioni, le competenze amministrative e contabili e il personale. Per tale personale è stato poi necessario attendere l'emanazione del predetto decreto del Presidente del Consiglio dei ministri che ha equiparato il personale, dirigenziale e non, a quello dei ministeri. Con l'emanazione del decreto n. 346 del 2014 di organizzazione del secondo livello del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, tutti i posti di livello dirigenziale di seconda fascia sono stati oggetto di interpellato e successiva attribuzione, compresi quelli della direzione generale in argomento. Per quanto riguarda l'attribuzione dell'incarico di prima fascia presso la suddetta direzione, il Ministro pro tempore valutava la necessità di garantire la continuità dell'azione amministrativa, nominando direttore colui che svolgeva le medesime funzioni presso l'ANAS, istituto di vigilanza sulle concessioni autostradali";

impegna il Governo,

a vigilare affinché presso Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e in particolare presso l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali venga data piena attuazione alla rotazione degli incarichi dirigenziali prevista dall'articolo 1 della legge 6 novembre 2012, n. 190 (anticorruzione), la cui importanza viene costantemente ribadita dall'ANAC quale misura organizzativa preventiva, finalizzata a limitare il consolidarsi di relazioni che possano alimentare dinamiche improprie nella gestione amministrativa.

EMENDAMENTI

5.0.1

MALLEGNI, PAROLI, BARACHINI, BARBONI

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 5-bis.

(Modifiche al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 in materia di pagamento diretto del fornitore in caso di inadempimento)

1. Al Decreto Legislativo 18 aprile 2016, n. 50 sono apportate le seguenti modifiche:

a) il comma 13 dell'articolo 105 è sostituito dal seguente: "13. La stazione appaltante corrisponde direttamente al subappaltatore, al cottimista, al prestatore di servizi ed al fornitore di beni o lavori, l'importo dovuto per le prestazioni dagli stessi eseguite nei seguenti casi: a) quando il creditore è una microimpresa o piccola impresa; b) in caso di inadempimento da parte dell'appaltatore; c) su richiesta del creditore.";

b) il comma 9 dell'articolo 194 è sostituito dal seguente: "9. Il soggetto aggiudicatore verifica, prima di effettuare qualsiasi pagamento a favore del contraente generale, compresa l'emissione di eventuali stati di avanzamento lavori, il regolare adempimento degli obblighi contrattuali del contraente generale verso i propri affidatari di lavori e di questi ultimi nei confronti dei loro fornitori: ove risulti l'inadempimento del contraente generale o del proprio affidatario di lavori, il soggetto aggiudicatore applica una detrazione sui successivi pagamenti dovuti al contraente generale e procede al pagamento di-

retto all'affidatario o ai loro fornitori, nonché applica le eventuali diverse sanzioni previste nel contratto.";

c) dopo il comma 9 dell'articolo 194 è aggiunto il seguente: "9-bis. Nelle ipotesi previste dagli articoli 105, comma 13, e 194, comma 9, le imprese creditrici inviano la richiesta di pagamento alla stazione appaltante, trascorsi dieci giorni dallo spirare del termine di sessanta giorni dalla richiesta di pagamento inviata all'appaltatore o, in caso di affidamento a contraente generale, al contraente generale o suo affidatario di lavori. Le imprese allegano alla richiesta l'attestazione, da parte di revisore contabile iscritto agli ordini dei commercialisti e degli esperti contabili circa la sussistenza, alla data della richiesta stessa, della sussistenza dei crediti. La stazione appaltante entro trenta giorni dalla richiesta verifica l'effettiva spettanza dei crediti insoddisfatti e in caso positivo provvede al versamento degli importi spettanti ai singoli creditori. Le presenti disposizioni si applicano anche in caso di crediti non corrisposti alla data di entrata in vigore della presente legge, ivi inclusi quelli relativi all'esecuzione di contratti pubblici stipulati ai sensi del d.lgs. n.163/2006. Le presenti disposizioni non si applicano alle gare aggiudicate dai comuni, dalle città metropolitane, dalle province, anche autonome, e dalle regioni."».

5.0.2

MALLEGNI, PAROLI, BARACHINI, BARBONI

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 5-bis

(Disposizioni eccezionali in materia ritardi o inadempimenti contrattuali)

1. Gli eventi imprevedibili al momento della stipula del contratto, tra cui l'eccezionale carenza di approvvigionamento di merci e forniture, sono sempre valutati ai fini dell'esclusione, ai sensi e per gli effetti degli articoli 1218 e 1223 del codice civile, della responsabilità del debitore, anche relativamente all'applicazione di eventuali decadenze o penali connesse a ritardati o omessi adempimenti.»

5.0.3

RUSPANDINI, TOTARO

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 5-bis.

(Disposizioni eccezionali in materia ritardi o inadempimenti contrattuali)

1. Gli eventi imprevedibili al momento della stipula del contratto, tra cui l'eccezionale carenza di approvvigionamento di merci e forniture, sono sempre valutati ai fini dell'esclusione, ai sensi e per gli effetti degli articoli 1218 e 1223 del codice civile, della responsabilità del debitore, anche relativamente all'applicazione di eventuali decadenze o penali connesse a ritardati o omessi adempimenti.»

5.0.4

MALLEGNI, PAROLI, BARACHINI, BARBONI

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 5-bis

(Modifiche al decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73)

1. All'articolo 1-*septies* del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73 convertito nella legge 23 luglio 2021, n. 106, dopo il comma 7 aggiungere il seguente comma:

"7-*bis*. La disposizione di cui al comma 1 si applica anche ai contratti di appalto tra privati e le variazioni rilevate dal decreto del Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili costituiscono parametro di riferimento ai fini dell'applicazione dell'articolo 1664, comma 1, del codice civile anche se non espressamente richiamato tra le clausole contrattuali. Le eventuali clausole difformi perdono di efficacia. Nelle more dell'adozione del decreto ministeriale le parti procedono in ogni caso alla rinegoziazione del contratto anche in presenza di clausole difformi."».

5.0.5

RUSPANDINI, TOTARO

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 5-bis.

(Modifiche al decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73)

1. All'articolo 1-*septies* del decreto legge 25 maggio 2021, n. 73 convertito dalla legge 23 luglio 2021, n. 106, dopo il comma 7 è aggiunto il seguente:

"7-bis. La disposizione di cui al comma 1 si applica anche ai contratti di appalto tra privati e le variazioni rilevate dal decreto del Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili costituiscono parametro di riferimento ai fini dell'applicazione dell'articolo 1664, comma 1, del codice civile anche se non espressamente richiamato tra le clausole contrattuali. Le eventuali clausole difformi perdono di efficacia. Nelle more dell'adozione del decreto ministeriale le parti procedono in ogni caso alla rinegoziazione del contratto anche in presenza di clausole difformi."»

Art. 7

7.1

DE FALCO

Al comma 2 sostituire la lettera a) con la seguente:

«a) il comma 4 è sostituito dal seguente: "4. Nell'ambito del programma della procedura di amministrazione straordinaria i commissari straordinari possono procedere, nel rispetto delle disposizioni di cui all'articolo 2112 del Codice civile, all'adozione, per ciascun ramo d'azienda, anche di distinti programmi nell'ambito di quelli previsti dall'articolo 27 del decreto legislativo 8 luglio 1999, n. 270. Le modifiche al programma, la cui durata si computa dalla data di modifica, possono essere adottate anche dopo la scadenza del termine del primo programma autorizzato. Il programma predisposto e adottato dai commissari straordinari in conformità al piano industriale di cui al citato articolo 79, comma 4-*bis*, si intende ad ogni effetto autorizzato. È parimenti autorizzata la cessione diretta alla società di cui all'articolo 79, comma 4-*bis*, del decreto-legge n. 18 del 2020 di rami d'azienda del ramo *aviation* individuati

dall'offerta vincolante formulata dalla società. A seguito della cessione totale o parziale dei rami d'azienda del ramo *aviation*, gli *slot* aeroportuali non trasferiti all'acquirente sono restituiti al responsabile dell'assegnazione delle bande orarie sugli aeroporti individuato ai sensi del regolamento (CEE) n. 95/93 del Consiglio, del 18 gennaio 1993. È altresì autorizzata l'autonoma cessione, anche antecedentemente alla modifica del programma, del marchio "Alitalia", da effettuarsi nei confronti di titolari di licenze di esercizio di trasporto aereo o di certificazioni di operatore aereo, individuati tramite procedura di gara che, nel rispetto delle disposizioni europee, anche in materia antitrust, garantisca la concorrenzialità delle offerte e la valorizzazione del marchio. La stima del valore dei rami d'azienda oggetto della cessione può essere effettuata tramite perizia disposta da un soggetto terzo individuato dall'organo commissariale, previo parere del comitato di sorveglianza, da rendere nel termine massimo di tre giorni dalla richiesta. Il Ministero dell'economia e delle finanze sottoscrive l'aumento di capitale della società di cui al citato articolo 79 comma 4-*bis*. "».

7.2

DE FALCO

Al comma 2 lettera a) apportare le seguenti modificazioni:

- 1) *sostituire le parole:* «compendio di beni oggetto di cessione» *con le seguenti:* «ramo d'azienda»;
- 2) *sopprimere le parole:* «anche di singoli beni»;
- 3) *sopprimere le parole:* «o parte di essi».

7.3

RUSPANDINI, TOTARO

Al comma 2, dopo la lettera a), aggiungere la seguente:

«a-*bis*) dopo il comma 4, aggiungere il seguente comma: "4-*bis*. Ai fini della salvaguardia dei livelli occupazionali e del reintegro dei servizi esternalizzati, quali la gestione aeroportuale dei servizi di assistenza a terra e di manutenzione, i commissari straordinari riferiscono periodicamente alle commissioni parlamentari competenti sul lavoro svolto, sullo stato degli slot aeroportuali, sullo stato della flotta e sullo stato delle relazioni industriali."».

7.4

MALLEGNI, PAROLI, BARACHINI, BARBONI

Al comma 2, lettera b) dopo il secondo periodo, inserire il seguente:

«L'indennizzo, nell'ambito di un "pacchetto di viaggio" o di un contratto di servizi, spetta alle agenzie di viaggio o agli altri eventuali soggetti intermediari qualora il credito del titolare del titolo sia già stato da questi soddisfatto e pertanto l'avente diritto all'indennizzo risulti essere l'intermediario».

7.5

RUSPANDINI, TOTARO

Al comma 2, lettera b), dopo il secondo periodo, aggiungere il seguente:

«L'indennizzo, nell'ambito di un "pacchetto di viaggio" o di un contratto di servizi, spetta alle agenzie di viaggio o agli altri eventuali soggetti intermediari qualora il credito del titolare del titolo sia già stato da questi soddisfatto e pertanto l'avente diritto all'indennizzo risulti essere l'intermediario.»

ORDINI DEL GIORNO

G7.1

LUPO, CASTALDI, VANIN

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (A.S. 2437);

premesso che:

l'articolo 7 del provvedimento in esame reca diverse disposizioni urgenti in materia di trasporto aereo;

considerato che:

la direttiva 2009/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 marzo 2009 concernente i diritti aeroportuali evidenzia, al considerando n. 7, che gli incentivi per avviare nuove rotte in modo da promuovere, tra l'altro, lo sviluppo delle regioni svantaggiate e ultraperiferiche dovrebbero essere concessi solo in conformità del diritto comunitario;

all'articolo 1, paragrafo 5, la predetta direttiva dispone che sia lasciato impregiudicato il diritto di ciascuno Stato membro di applicare nei confronti di qualsiasi gestore aeroportuale situato nel suo territorio, misure regolamentari supplementari ma che non siano incompatibili con la direttiva medesima o con altre disposizioni del diritto comunitario e che tali misure possano comprendere misure di supervisione economica quali l'approvazione dei sistemi di tariffazione e/o dell'ammontare dei diritti, inclusi metodi di tariffazione basati sull'incentivazione o la regolamentazione dei massimali tariffari;
rilevato che:

le modalità con cui i gestori aeroportuali e i vettori hanno negoziato, dunque, nel tempo, le incentivazioni per l'avviamento e lo sviluppo di rotte aeree hanno generato notevoli problematiche in relazione sia ai profili di leale concorrenza che di equilibrio del mercato del trasporto aereo, incidendo, in taluni casi sulla solidità economica dei gestori stessi;

la proliferazione a livello nazionale di scali aeroportuali ha comportato, nel momento in cui negli anni Novanta l'Europa ha aperto alle liberalizzazioni, un eccesso di permeabilità alle compagnie straniere del sistema del trasporto aereo italiano. A partire dalla metà degli anni Novanta, quindi, nel settore del trasporto aereo i vettori *low cost* hanno conquistato notevoli quote di mercato che, in particolare nel nostro Paese, hanno raggiunto una percentuale di oltre il 70 per cento;

nell'operare per la sostenibilità e per il business del proprio aeroporto, città, enti locali e gestori aeroportuali, sostenuti da interessi territoriali, sono entrati in concorrenza tra loro per accaparrarsi i flussi di traffico resi disponibili dall'arrivo delle compagnie *low-cost* dall'estero. Ciò ha incrementato esponenzialmente la forza negoziale di tali compagnie, arrivata spesso a manifestarsi attraverso vere e proprie forme di ricatto di abbandono dello scalo servito, tali da condizionare anche le scelte dei governi a livello locale e centrale;

risulta pressoché impossibile conoscere con esattezza l'entità dei contributi erogati dalle società aeroportuali ai vettori in quanto, se da un lato i bandi pubblici degli enti locali per la promozione territoriale sono trasparenti, dall'altro i negoziati privati tra aeroporti e compagnie aeree rimangono riservati. Si stima comunque che, nel solo 2019, il sistema aeroportuale italiano abbia erogato più di 390 milioni annui di incentivi alle compagnie *low cost* di cui una parte consistente risulta non verificabile;

il sistema di incentivazione prevede infatti una prima fase in cui vi è l'apertura della destinazione, che può godere di incentivi per un massimo di tre anni, e successivamente l'avvio di una seconda fase che vede coinvolti gli enti locali e le compagnie aeree nella conclusione di un accordo per la promozione del territorio, il cosiddetto co-marketing, di norma estremamente generico e le cui condizioni, soprattutto in termini di incentivi, rimangono per ragioni di strategia di mercato riservate;

è evidente come tali incentivi abbiano di fatto determinato un drastico abbassamento delle tariffe che, sebbene costituisca un indubbio vantaggio per gli utenti, allo stesso tempo hanno determinato delle dinamiche di mercato dirette a privilegiare le compagnie che assicurano un volume di traffico maggiore, anche grazie ai predetti incentivi, a discapito delle compagnie che basano il loro traffico sulle medesime destinazioni ma con costi decisamente maggiori e senza contributi da parte delle società aeroportuali;

occorre peraltro segnalare che, con il passare degli anni, detto sistema di incentivi ha via via abbandonato la finalità di promozione di nuove tratte nelle regioni svantaggiate e ultraperiferiche ed è oggi utilizzato in modo generalizzato;

impegna il Governo:

ad adottare, in osservanza ai principi di trasparenza e competitività, ogni opportuna iniziativa, anche di carattere legislativo, volta a garantire la più ampia trasparenza ed accessibilità delle procedure di erogazione degli incentivi pubblici, anche mediante misure finalizzate a prevedere la pubblicazione da parte dei gestori delle diverse tipologie di incentivazione e di ogni altro contributo o sussidio connesso previsto dalla prassi commerciale, distinguendo espressamente i contributi per l'apertura di nuove rotte dagli incentivi per attività di co-marketing.

G7.2

LUPO, CASTALDI, VANIN

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori

pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (A.S. 2437),

premessi che:

l'articolo 7 del provvedimento in esame reca diverse disposizioni urgenti in materia di trasporto aereo;

considerato che:

l'ENAC ha reso noto nei giorni scorsi che la compagnia aerea Blue Panorama ha notificato la sospensione dell'attività commerciale a partire dal 28 ottobre 2021, a seguito della crisi del settore conseguente alla pandemia da COVID-19. La decisione del vettore fa seguito al procedimento avviato dall'ENAC il 22 ottobre, per la sospensione del Certificato di Operatore Aereo (COA) e della Licenza di Trasporto Aereo, correlato alla richiesta di chiarimenti sulle carenze di natura finanziaria riscontrate nella società, ma che non hanno comunque mai avuto impatti sulla sicurezza del volo;

la compagnia ha 620 dipendenti e 12 aerei; è la quinta compagnia aerea italiana per dimensioni; è attiva nei servizi low cost di trasporto aereo, su rotte nazionali ed internazionali e vola soprattutto tra Italia e Albania, in estate per le isole greche;

la sospensione delle attività riguarda anche Luke Air, brand che fa capo a Blue Panorama Airlines, con cui condivide licenza di volo e codici Iata;

tale ultimo avvenimento peggiora ulteriormente lo stato di crisi dell'intero settore, tenuto conto che tale ultimo accadimento si aggiunge a quanto già verificatosi nei casi di Alitalia, Airitaly, Ernest e Norwegian,

impegna il Governo:

a riattivare con urgenza il tavolo aperto presso il Ministero delle infrastrutture e delle mobilità sostenibili affinché si trovino soluzioni rapide e siano previsti ammortizzatori sociali per i lavoratori coinvolti;

ad intervenire nel primo provvedimento utile attraverso l'adozione di misure volte a tutelare i diritti dei passeggeri detentori di titoli di viaggio per voli annullati, e ad assicurare ai medesimi non solo il rimborso del biglietto, ma anche la compensazione pecuniaria prevista dalla normativa europea in caso di cancellazione del volo.

G7.3

DE FALCO

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni ur-

genti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (A.S. 2437),

premesso che:

l'articolo 7, comma 2, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, approvato dalla Camera dei Deputati ed in corso di conversione da parte del Senato della Repubblica, prevede tra l'altro che il programma della procedura di amministrazione straordinaria della Alitalia - Società Aerea Italiana S.p.A. in amministrazione straordinaria e alle altre società del medesimo gruppo anch'esse in amministrazione straordinaria, sia immediatamente adeguato dai commissari straordinari alla Decisione della Commissione europea;

tale decisione non è ad oggi stata resa pubblica e, comunque, non è stata trasmessa dal Governo nonostante le numerose richieste e le sollecitazioni;

conseguentemente il Senato vota l'eventuale conversione del decreto legge contenente norme anche precettive che traggono origine e si riferiscono ad un atto il cui contenuto non è noto né al Parlamento italiano, né all'opinione pubblica;

ciò, rispetto alla norma citata, priva oggettivamente di significato l'esame svolto - tra l'altro in termini ristrettissimi - dalla Commissione Ottava e dall'Aula, impedendo al Senato, ed ai singoli Senatori di poter decidere a ragion veduta, in scienza e coscienza;

tale procedimento costituisce con tutta evidenza un vulnus alle funzioni e alle prerogative attribuite costituzionalmente non solo all'Assemblea, ma anche a ciascun singolo Parlamentare;

impegna il Governo

a rendere immediatamente nota alle Camere la Decisione della Commissione europea di cui al citato articolo 7 dello stesso decreto-legge e comunque prima del voto.

EMENDAMENTI

Art. 8

8.0.1

RUSPANDINI, TOTARO

Dopo l'articolo, inserire il seguente:

«Art. 8-bis.

(Semplificazioni nelle agevolazioni sui veicoli per le persone con disabilità)

1. Per il riconoscimento delle agevolazioni previste dall'articolo 8 della legge 27 dicembre 1997, n. 449, le persone con disabilità abilitate alla guida devono presentare unicamente una copia semplice della patente posseduta, ove essa contenga l'indicazione di adattamenti, anche di serie, per il veicolo agevolabile da condurre, prescritti dalle commissioni mediche locali di cui all'articolo 119, comma 4, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

2. Con proprio decreto di natura non regolamentare, da emanare entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, il Ministro dell'economia e delle finanze aggiorna il decreto 16 maggio 1986, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale 17 maggio 1986, n. 113, per adeguarlo a quanto disposto dal comma 1.»

Art. 10

10.1

MALLEGNI, PAROLI, BARACHINI, BARBONI

Dopo il comma 7, aggiungere il seguente:

«7.1. All'articolo 2 del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, dopo il comma 6-*bis* sono inseriti i seguenti:

"6-*ter*. È istituito presso la Presidenza del Consiglio dei ministri il Garante per l'inclusione delle micro e piccole imprese nell'attuazione del PNRR. Il Garante è nominato dal Presidente del Consiglio dei ministri su proposta del Ministro dello Sviluppo Economico, sentite le associazioni di categoria maggiormente rappresentative delle micro e piccole imprese. Il Garante verifica che nell'attuazione del PNRR sia garantita adeguata partecipazione delle micro e piccole imprese, in particolare nei contratti pubblici, segnala alla cabina di regia di cui al comma 1 le criticità riscontrate e propone misure correttive.

6-*quater*. Il Garante trasmette entro il 30 maggio di ogni anno una relazione alle Camere sull'effettiva inclusione delle micro e piccole imprese nell'attuazione del PNRR e sull'attività complessivamente svolta.

6-*quinquies*. Presso il Garante è istituito il tavolo di consultazione delle associazioni di categoria maggiormente rappresentative delle micro e piccole imprese, con la funzione di assistenza allo svolgimento dei compiti attribuiti al Garante.

6-*sexies*. All'attuazione dei commi 6-*ter*, 6-*quater* e 6-*quinquies* si provvede nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente e, comunque, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica".»

Art. 11

11.1

RUSPANDINI, TOTARO

Dopo il comma 4, aggiungere il seguente:

«Le disposizioni di cui al presente articolo si applicano alle Reti di imprese di cui all'articolo 42 del decreto-legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 luglio 2010, n. 122.».

ORDINE DEL GIORNO

G11.1

PAROLI

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione, con modificazioni, del decreto legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (AS 2437),

premesso che:

l'articolo 11 del provvedimento in oggetto rfinanzia la componente prestiti e contributi del Fondo di cui alla legge n. 394 del 1981, in attuazione della sub-misura "Rifinanziamento e ridefinizione del Fondo 394/81 gestito da SIMEST" relativa al sostegno all'internazionalizzazione in particolare delle PMI, di cui alla Missione 1, Componente 2, Investimento 5 del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza ("PNRR"). L'obiettivo dell'investimento 5 ("Politiche industriali di filiera e internazionalizzazione") è di rafforzare la competitività delle filiere produttive, agevolando l'accesso ai finanziamenti e favorendo l'internazionalizzazione delle stesse dopo la crisi COVID-19;

a giudizio dello scrivente, occorrerebbe chiarire che: il soggetto attuatore Simest dia garanzia che non vengano escluse le grandi imprese e che le mid cap siano definite in coerenza con i requisiti assunti dalla Banca Eu-

ropea d'investimenti (personale compreso tra 250 e 2.999 dipendenti); si dia evidenza della coerenza degli avvisi, fino ad ora assunti e in via di assunzione, a valere su risorse provenienti dal PNRR, con le istruzioni tecniche per la selezione dei progetti PNRR emanate con circolare del MEF del 14 ottobre 2021 n.21; interventi ammissibili, requisiti soggettivi dei beneficiari, criteri di ammissibilità dei progetti, spese ammissibili, termini di presentazione delle domande e modalità di valutazione siano definite ex ante all'emissione dell'avviso e in forza di provvedimenti normativi e non di determinate amministrative del comitato agevolazioni; i regimi di aiuto oggetto degli interventi previsti a valere su queste risorse siano in via prioritaria, là dove compatibili, assunti sulla base del "Regolamento generale di esenzione per categoria" e non del "Quadro temporaneo degli aiuti"; venga data evidenza in una relazione sia delle determinate del Comitato di gestione assunte dopo l'apertura dei bandi sia di elementi informativi per la fruizione dell'intervento assunti dopo l'emissione del bando o non oggetto di pubblicazione entro l'apertura del bando; le finalità del bando attengano politiche per l'export e l'internazionalizzazione declinate in progetti afferenti la presenza all'estero delle imprese e non esclusivamente soddisfatte dal requisito di essere imprese esportatrice; le richieste sopra esplicitate valgano anche per gli avvisi pubblicati a valere su risorse del bilancio nazionale,

impegna il Governo:

ad adottare disposizioni volte a recepire le istanze espresse in premessa.

EMENDAMENTI

Art. 12

12.1

RUSPANDINI, TOTARO

Al comma 1, lettera a), capoverso «Art. 6-quater», comma 2, in fine, aggiungere il seguente periodo: «, nonché tutti i Comuni con popolazione complessiva pari o inferiore a 5.000 abitanti.»

12.2

RUSPANDINI, TOTARO

Al comma 1, lettera a), capoverso «Art. 6-quater», comma 3, dopo le parole: «una premialità» aggiungere le seguenti: «ai Comuni con popolazione complessiva pari o inferiore a 5.000 abitanti in convenzione tra di loro per attuare progetti di coesione territoriale e di attività amministrativa e ».

Art. 13

13.1

RUSPANDINI, TOTARO

Al comma 1, aggiungere, in fine, il seguente periodo:

«Conseguentemente, all'articolo 1, comma 16, sostituire le parole: "fino a 1.250 milioni" con le seguenti: "fino a 2.500 milioni" e le parole: "36 milioni di euro per l'anno 2017; 280 milioni di euro per l'anno 2018; 462 milioni di euro per l'anno 2019; 308,5 milioni di euro per l'anno 2020; 92 milioni di euro per l'anno 2021; 22,5 milioni di euro per l'anno 2022; 18 milioni di euro per l'anno 2023; 14 milioni di euro per l'anno 2024; 17 milioni di euro per l'anno 2025" con le seguenti: "72 milioni di euro per l'anno 2017; 560 milioni di euro per l'anno 2018; 924 milioni di euro per l'anno 2019; 617 milioni di euro per l'anno 2020; 184 milioni di euro per l'anno 2021; 45 milioni di euro per l'anno 2022; 36 milioni di euro per l'anno 2023; 28 milioni di euro per l'anno 2024; 34 milioni di euro per l'anno 2025".».

13.2

RUSPANDINI, TOTARO

Al comma 1, aggiungere, in fine, il seguente periodo: «La misura è estesa, altresì, ai progetti che prevedano aperture di esercizi di vicinato e medie superfici fino a 500 mq».

ORDINI DEL GIORNO

G13.1

SAPONARA, PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RUFA, SUDANO

Il Senato,

nel corso dell'esame del disegno di legge di conversione, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (AS 2437),

premesso che:

il decreto-legge in esame prevede all'articolo 13 l'estensione della misura "Resto al sud" anche ai territori insulari di alcuni comuni nonché alle isole minori lagunari e lacustri, anche al di fuori delle regioni del Mezzogiorno, in modo da estendere le agevolazioni economiche previste dalla misura per l'avvio di nuove attività imprenditoriali o libero professionali da parte di giovani fino a 45 anni ad altre aree svantaggiate;

tale misura andrebbe estesa anche ai territori dei comuni montani, per dare nuova linfa ai tessuti montani, evitare lo spopolamento di quelle comunità e offrire nuove opportunità ai giovani che scelgono di continuare ad abitare nelle comunità montane;

impegna il Governo:

a valutare l'opportunità di estendere la misura "Resto al sud" oltre che alle isole minori lagunari e lacustri e ai comuni insulari citati dall'articolo 13, anche ai comuni montani presenti su tutto il territorio nazionale.

G13.2

SANTILLO, L'ABBATE, DI GIROLAMO

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori

pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (AS 2437),

premesso che:

l'articolo 13 del provvedimento in esame reca, al comma 2, misure in materia di investimenti destinati ai comuni;

considerato che:

tra le tematiche principali relative agli interventi e agli investimenti dei Comuni sarebbe fondamentale annoverare quella relativa all'emergenza abitativa legata alle residenze abusive con ordinanza di demolizione e all'eventuale disagio sociale a essa connesso;

come è noto, la normativa vigente e in particolare il TU edilizia (d.P.R. 380/2001) prevede, con riguardo alla immediata repressione degli abusi edilizi e quindi all'esecuzione delle demolizioni, un sistema a doppio binario che vede la competenza delle autorità amministrative (Comuni, Regioni e Prefetture) e dell'autorità giudiziaria, in presenza della condanna definitiva del giudice penale per i reati di abusivismo edilizio (art. 31, co. 9 TU edilizia);

con riguardo al "binario amministrativo" la normativa ricordata conferisce puntuali competenze in materia di repressione dell'abusivismo ai Comuni nell'ambito dei più ampi poteri di vigilanza sull'attività urbanistico-edilizia e di governo del territorio prevedendo nel caso di immobili abusivi la facoltà di ordinare la demolizione ovvero di disporre l'acquisizione del bene al patrimonio pubblico. Tali strumenti sono volti, da un lato, ad evitare che il responsabile dei lavori abusivi possa fruire in modo definitivo dell'opera illecita e, dall'altro, a eliminare concretamente dal territorio il manufatto stesso o quantomeno ad assicurarne una fruizione a vantaggio pubblico compatibilmente con gli assetti urbanistici- territoriali;

valutato che:

secondo i dati Istat dell'ultimo rapporto Bes (Benessere equo e sostenibile), in Italia, dal 2015, l'indice di abusivismo edilizio sfiora il 20%. Nel 2007, era al 9%. In alcune Regioni, come Campania e Calabria, l'indice arriva al 64%; il valore più basso, di appena il 2%, è in Trentino Alto Adige. Tutto questo accade nonostante i 3 condoni edilizi degli anni 1985, 1994 e 2003 e nonostante l'impressionante numero di domande di sanatoria presentate in quelle tre occasioni: circa 4 milioni di istanze per il primo condono; 300.000 per il secondo; oltre 400.000 per il terzo. Si è così giunti, nel 2016, a un totale di oltre 15 milioni di pratiche, di cui 5 milioni ancora inevase;

nella XVII Legislatura, la Relazione sull'attività svolta dalla Commissione parlamentare di inchiesta sulle condizioni di sicurezza e sullo stato di degrado delle città e delle loro periferie, approvata nella seduta del 14 dicembre 2017, evidenzia che: «nell'ambito delle questioni che attengono l'abusivismo edilizio è utile introdurre la nozione operativa di riuso, laddove per "riuso" si intende non solo il mutamento di utilizzazione di immobili dismes-

si, quali caserme o altre tipologie di immobili di regola già di proprietà pubblica, ma anche la diversa utilizzazione di immobili attualmente ancora nella proprietà dei privati, acquisibili dagli enti locali e dallo Stato a titolo gratuito. Siffatta possibilità parte dalle considerazioni di fondo che presso i comuni è pendente l'esame di oltre 5 milioni di domande di condono edilizio, riguardanti almeno due milioni di immobili abusivi, e che parte di esse non potrà conseguire l'accoglimento. A tali centinaia di migliaia di immobili cui sarà negata la sanatoria si debbono, poi, aggiungere almeno altrettanti per i quali non è stata neppure presentata domanda di condono e per i quali non è possibile il rilascio di alcun permesso di costruire in sanatoria o/e accertamento di conformità. Tali immobili abusivi, dopo la reiezione delle eventuali istanze di sanatoria/condono prodotte, dovrebbero essere acquisiti al patrimonio comunale, ai sensi dell'articolo 31 del decreto del Presidente della Repubblica n. 380 del 2001, e potrebbero essere riutilizzati per l'edilizia sociale, ove non sussistano "prevalenti interessi pubblici" o "contrasti con rilevanti interessi urbanistici o ambientali" che ne impongano la demolizione. Quanto rappresentato consentirebbe, al tempo stesso, di conseguire gli obiettivi di non consumare ulteriormente suolo, di non incidere sulla spesa pubblica in quanto la detta acquisizione è a titolo gratuito, di avere la disponibilità di diverse centinaia di migliaia di immobili, parte dei quali non è attualmente utilizzata, da destinare ad edilizia sociale, ad urbanizzare o a migliorare l'urbanizzazione delle aree nelle quali gli immobili abusivi sono inseriti.»;

considerato inoltre che:

occorre procedere con urgenza a un censimento che fornisca tutti gli elementi utili sulla storia, sul contesto e sulla natura di ogni singolo abuso edilizio: è evidente, al contempo, che le questioni della domanda e dell'offerta degli alloggi o dell'edilizia economica e popolare richiedono valutazioni più approfondite, anche per i profili urbanistici e paesaggistici, rispetto a quelle da compiere in ordine alla edificazione abusiva realizzata in aree dissestate dal punto di vista idro-geologico o per fini di lucro;

l'articolo 31, comma 5, del D.P.R. n. 380 del 2001 dispone che l'opera acquisita è demolita con ordinanza del dirigente o del responsabile del competente ufficio comunale a spese dei responsabili dell'abuso, salvo che con deliberazione consiliare non si dichiara l'esistenza di prevalenti interessi pubblici e sempre che l'opera non contrasti con rilevanti interessi urbanistici, ambientali o di rispetto dell'assetto idrogeologico;

per i soli comuni ad alta tensione abitativa, si potrebbero individuare alcune fattispecie che possono integrare l'interesse pubblico previsto in via generale e astratta dalla citata disposizione di cui all'articolo 31, comma 5, prevedendo quali casi valutabili dal Comune la destinazione dell'immobile abusivo, acquisito al patrimonio comunale, anche ad alloggi per l'edilizia residenziale sociale, mediante assegnazione a nuclei familiari residenti nel territorio comunale, privi di abitazione sul territorio nazionale, fermi restando i vincoli previsti dal medesimo comma 5, per cui non si procede se l'opera

contrasta con i rilevanti interessi urbanistici, ambientali o di rispetto dell'assetto idrogeologico, ed escludendo da tale fattispecie i casi in cui l'opera sia soggetta a vincolo paesaggistico-territoriale o del patrimonio storico-artistico,

impegna il Governo:

a valutare l'opportunità di prevedere che per i Comuni ad alta tensione abitativa, nei quali sussista la natura diffusa delle realizzazioni illecite a causa della concentrazione di manufatti abusivi e nei quali la spesa per la demolizione non sia sostenibile dagli enti competenti, possa rientrare nella fattispecie di prevalente interesse pubblico di cui al comma 5 dell'articolo 31 del Dpr n.380 del 2001, fermi restando i vincoli ivi indicati, e comunque escludendo le opere soggette a vincolo paesaggistico-territoriale o del patrimonio storico-artistico, la destinazione dell'immobile abusivo, acquisito al patrimonio comunale, ad alloggi per l'edilizia residenziale sociale mediante assegnazione a nuclei familiari, residenti nel territorio comunale, privi di abitazione sul territorio nazionale, in possesso dei requisiti previsti dalla vigente normativa regionale per l'assegnazione degli alloggi di edilizia popolare, purché estranei alla realizzazione dell'opera abusiva.

EMENDAMENTI

Art. 14

14.1

RUSPANDINI, TOTARO

Al comma 1, sostituire le parole «dell'Autorità politica delegata per le politiche di coesione» con le seguenti: «il Ministro per il Sud e la Coesione territoriale, dell'Autorità politica delegata per le politiche di coesione».

Art. 15

15.1

RUSPANDINI, TOTARO

Al comma 1, capoverso «comma 1», primo periodo, aggiungere, in fine, le seguenti parole: «, elettriche e telematiche».

15.2

RUSPANDINI, TOTARO

Al comma 1, capoverso «1-ter», sopprimere il secondo periodo.

ORDINE DEL GIORNO

G15.1

GAUDIANO

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (A.S. 2437),

premesso che:

l'articolo 15 del provvedimento in esame reca disposizioni urgenti in materia di perequazione infrastrutturale. In particolare si prevede che il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, sentito il Ministro per il sud e la coesione territoriale, effettui la ricognizione, tra l'altro, delle infrastrutture stradali e ferroviarie al fine di assicurare il recupero del divario infrastrutturale tra le diverse aree geografiche del territorio nazionale;

considerato che:

appare urgente valorizzare destinazioni di pregevole valore culturale e siti di carattere archeologico, contribuendo così alla destagionalizzazione e incrementando le ricadute culturali e le opportunità occupazionali ed economiche. A tal fine sono necessarie una serie di misure trasversali quali, in primo luogo, lo sviluppo di un adeguato sistema di trasporti ed il potenziamento dei collegamenti stradali e ferroviari;

in particolare, i siti di Paestum, del Parco Archeologico di Elea-Velia, della Certosa di Padula e delle Grotte di Pertosa, in provincia di Salerno, scontano una grave assenza di trasporti idonei al transito turistico;

il sito di Paestum, pur avendo una stazione ferroviaria già esistente ed attiva nella località di Paestum e una stazione presso Capaccio Rocca-daspide, dove sono in corso lavori di ammodernamento, non è dotato di alcun collegamento ferroviario con l'aeroporto di Salerno Costa d'Amalfi. Per l'aeroporto di Salerno Costa d'Amalfi sono già previsti lavori di ulteriore allargamento della pista, proprio al fine di incentivare i collegamenti turistici, non solo in Campania, ma anche per le regioni confinanti come Calabria e Basilicata. L'aeroporto Salerno Costa d'Amalfi si trova in prossimità dei binari della tratta ferroviaria che collega la stazione di Paestum, ma non è dotato di una stazione ferroviaria che permetta l'accesso dei viaggiatori. La stazione ferroviaria presso l'aeroporto Salerno Costa d'Amalfi consentirebbe ai turisti di accedere a tutta la costa cilentana e la costiera amalfitana, nonché alle aree interne e al Porto di Salerno, attraverso il trasporto ferroviario già esistente. Utilizzando la stessa tratta ferroviaria sarebbe possibile visitare anche il Parco Archeologico di Elea-Velia;

i siti della Certosa di Padula e delle Grotte di Pertosa, invece, scontano la totale assenza di trasporto ferroviario, essendo serviti solo attraverso trasporto su gomma a mezzo bus;

i comuni di Padula e di Pertosa saranno interessati dalla realizzazione di una linea di alta velocità che collegherà Roma a Reggio Calabria. Lo scorso aprile i sindaci dei comuni attraversati dalla predetta linea sono stati avvisati da Ferrovie dello Stato dell'avvio delle prime indagini geognostiche, prospezioni geofisiche e studi geologici in merito al progetto di fattibilità tecnico-economica della linea ferroviaria dell'Alta Velocità. Tale progetto non contempla però alcuna fermata nell'area di Padula e di Pertosa né tanto meno negli altri Comuni della provincia a sud di Salerno, che continuano a scontare una totale assenza di collegamenti interni, prevedendo a Praia a Mare l'unica stazione per le fermate tra la provincia di Salerno e quella di Cosenza,

impegna il Governo:

a valutare l'opportunità di prevedere specifici interventi volti ad incrementare gli investimenti in favore di una miglior accessibilità, con particolare riferimento al trasporto ferroviario, ai siti di Paestum, del Parco Archeologico di Elea-Velia, della Certosa di Padula e delle Grotte di Pertosa;

a valutare, nell'ambito della realizzazione della tratta ad alta velocità Salerno-Reggio Calabria, la fattibilità tecnica della previsione di una metropolitana veloce di superficie che affianchi i binari della tratta ad alta velocità Salerno Reggio Calabria;

a valutare, la fattibilità tecnica di una stazione di fermata lungo la tratta già esistente che costeggia l'aeroporto di Salerno Costa d'Amalfi e che lo collegherebbe al sito di Paestum e al Parco Archeologico di Elea-Velia.

EMENDAMENTI

Art. 16

16.1

RUSPANDINI, TOTARO

Dopo il comma 1, inserire il seguente:

«1-bis. La durata dell'incarico di Commissario straordinario per la ricostruzione nei territori dei comuni della Città metropolitana di Catania colpiti dall'evento sismico del 26 dicembre 2018 di cui all'articolo 6, comma 2 del decreto legge n. 32 del 18 aprile 2019, è prorogata al 31 luglio 2023».

16.2

MALLEGNI, PAROLI, BARACHINI, BARBONI

Dopo il comma 3, inserire il seguente:

«3.1. Al comma 3, articolo 1-septies del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 luglio, n. 106, dopo le parole: "nelle lavorazioni eseguite e contabilizzate dal direttore dei lavori dal 1° gennaio 2021 fino al 30 giugno 2021", sono sostituite dalle parole: "nelle lavorazioni eseguite dal 1° gennaio 2021 fino al 30 giugno 2021 e contabilizzate dal direttore dei lavori nel medesimo periodo o successivamente"».

16.3

MALLEGNI, PAROLI, BARACHINI, BARBONI

Dopo il comma 3, inserire il seguente:

«3.1. All'articolo 9, comma 9-*bis*, del decreto-legge 30 dicembre 2016, n. 244, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 2017, n. 19, le parole: "31 dicembre 2020", sono sostituite dalle seguenti: "31 dicembre 2024"».

16.4

DRAGO

Dopo il comma 3-novies, aggiungere il seguente:

«3-*decies*. All'articolo 57 del decreto legge n. 104 del 2020, al comma 8, sostituire le parole "31 dicembre 2021" con le seguenti: "31 dicembre 2024"».

16.5

DRAGO

Dopo il comma 3-novies, aggiungere il seguente:

«3-*decies*. All'articolo 57 del decreto legge n. 104 del 2020, al comma 8, sostituire le parole: "31 dicembre 2021" con le seguenti: "31 dicembre 2023"».

16.6

RUSPANDINI, TOTARO

Dopo il comma 3-novies aggiungere il seguente:

«3-*decies*. Al Commissario straordinario per la ricostruzione nei territori dei comuni della Città metropolitana di Catania colpiti dall'evento sismico del 26 dicembre 2018 di cui all'articolo 6, comma 2 del decreto-legge n. 32 del 18 aprile 2019 si applicano le disposizioni di cui all'art. 11, comma

2, del decreto legge 16 luglio 2020, n. 76 convertito con legge 11 settembre 2020, n. 120.».

16.7

RUSPANDINI, TOTARO

Dopo il comma 3-novies aggiungere il seguente comma:

«3-*decies*. Ai Commissari straordinari di cui all'articolo 18 del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109 convertito in legge 16 novembre 2018, n. 130 e all'articolo 7 del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, si applicano le disposizioni di cui all'articolo 11, comma 2, del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76 convertito con legge 11 settembre 2020, n. 120.».

16.8

RUSPANDINI, TOTARO

Dopo il comma 3-novies aggiungere il seguente:

«3-*decies*. I Commissari straordinari redigono un cronoprogramma triennale degli interventi previsti e degli impegni di spesa programmati, con relazione a consuntivo a cadenza annuale sullo stato di avanzamento e la realizzazione degli stessi interventi».

ORDINI DEL GIORNO

G16.1

ANASTASI

Il Senato,
in sede di esame del disegno di legge di conversione in legge del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante "Disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della

mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali" (A.S. 2437),

premessi che:

l'articolo 16, comma 3, del provvedimento in esame prevede alcune disposizioni a favore degli interventi di ricostruzione previsti nei comuni della città metropolitana di Catania e della provincia di Campobasso, interessati dagli eventi sismici del 2018. In particolare il comma 3 dell'articolo 16 abroga il comma 8 dell'articolo 10 del decreto-legge 18 aprile 2019 n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55 (cosiddetto "sblocca cantieri"), che prevede per gli interventi di ricostruzione nei comuni della città metropolitana di Catania e della provincia di Campobasso, interessati dagli eventi sismici del 2018, l'obbligo di annotare la concessione del contributo nei registri immobiliari, anche se in esenzione da qualsiasi tributo o diritto e senza alcun'altra formalità;

considerato che:

il decreto-legge 18 aprile 2019 n. 32, recante *"Disposizioni urgenti per il rilancio del settore dei contratti pubblici, per l'accelerazione degli interventi infrastrutturali, di rigenerazione urbana e di ricostruzione a seguito di eventi sismici"* contiene disposizioni per disciplinare gli interventi per la riparazione e la ricostruzione degli immobili, l'assistenza alla popolazione e la ripresa economica nei comuni, tra gli altri, dell'area etnea. In particolare l'articolo 13 stabilisce che il Commissario straordinario adotti provvedimenti per disciplinare il finanziamento, nei limiti delle risorse disponibili sulla contabilità speciale, per la demolizione e ricostruzione, la riparazione e il ripristino degli edifici pubblici, delle chiese e degli edifici di culto di proprietà di enti ecclesiastici civilmente riconosciuti, per gli interventi volti ad assicurare la funzionalità dei servizi pubblici, e delle infrastrutture, nonché per gli interventi sui beni del patrimonio artistico e culturale;

ai sensi dell'articolo 13, comma 2, del medesimo decreto-legge il Commissario deve provvedere a predisporre e approvare un piano degli edifici pubblici che quantifichi il danno e ne prevede il finanziamento nel limite delle risorse disponibili nelle contabilità speciali;

considerato che:

la normativa in parola distingue modalità e procedure da seguire per la ricostruzione pubblica e privata e, per quel che attiene a quest'ultima, ai diversi livelli di danno, individuando altresì criteri di priorità nella ricostruzione;

sulla base di tale decreto-legge è stata emanata l'Ordinanza n. 30 del 14 luglio 2021 del Commissario Straordinario per la ricostruzione nei territori dei comuni della città metropolitana di Catania per la riparazione e/o ricostruzione di edifici e unità immobiliari ad uso produttivo, commerciale ed

abitativo danneggiati o distrutti, che disciplina la ricostruzione privata ai sensi dell'articolo 9. Tuttavia non sembra ancora essere stato adottato lo specifico piano relativo alla ricostruzione degli edifici pubblici, né specificatamente relativo alla ricostruzione degli immobili appartenenti al patrimonio edilizio residenziale pubblico;

ai sensi dell'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, le Aziende territoriali per l'edilizia residenziale pubblica (ex IA-CP), sono qualificate come pubbliche amministrazioni; pertanto gli immobili di proprietà di tali istituti rientrano nel complesso di edifici pubblici, che pertanto non sono ricompresi nell'ordinanza n. 30 del 14 luglio 2021, poiché dovrebbero rientrare nel piano di interventi di cui all'articolo 13 del decreto-legge 18 aprile 2019 n. 32;

rilevato che:

in occasione del sisma dell'Aquila del 2009, per la ricostruzione o riparazione degli immobili dell'Azienda Territoriale Edilizia Residenziale pubblica Regionale, furono previsti finanziamenti per 150 milioni di euro, nell'ambito delle risorse stanziato dall'articolo 14, comma 1, del decreto-legge 28 aprile 2009, n. 39, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 giugno 2009, n. 77;

analogamente alle misure adottate per il sisma del 2018, per far fronte all'emergenza che seguì il sisma che colpì le Regioni di Lazio, Abruzzo, Marche e Umbria il 24 agosto 2016, fu emanato il decreto-legge 17 ottobre 2016, n. 189; in particolare l'articolo 14, comma 1, prevede che debbano essere emanati gli appositi provvedimenti per la disciplina per il finanziamento della ricostruzione, riparazione e ripristino degli edifici pubblici, in particolare degli immobili di proprietà pubblica (lettera *a-bis*);

sulla base di tale decreto-legge è stata emanata l'Ordinanza speciale n. 7 del 6 maggio 2021, che reca "Interventi di ricostruzione del patrimonio edilizio ATER Teramo"; con tale ordinanza il Commissario Straordinario del Governo per la ricostruzione nei territori dei Comuni delle Regioni di Abruzzo, Lazio, Marche e Umbria interessati dall'evento sismico del 24 agosto 2016 ha approvato il complesso degli interventi di adeguamento e ricostruzione del patrimonio di edilizia residenziale pubblica dell'ATER di Teramo;

considerato, che:

con la delibera del Consiglio dei ministri del 28 dicembre 2018, è stato dichiarato, per dodici mesi (fino al 28 dicembre 2019), lo stato di emergenza in conseguenza dell'evento sismico che il giorno 26 dicembre 2018 ha colpito il territorio dei Comuni di Zafferana Etnea, Viagrande, Trecastagni, Santa Venerina, Acireale, Aci Sant'Antonio, Aci Bonaccorsi, Milo, Aci Catena della Provincia di Catania. Per l'attuazione dei primi interventi, si provvede nel limite di 10 milioni di euro a valere sul Fondo per le emergenze nazionali. Con la delibera del consiglio dei ministri 11 giugno 2019 è stato disposto un ulteriore stanziamento di 37 milioni di euro; successivamente lo stato di

emergenza è stato prorogato fino al 31 dicembre 2021 (art. 57, comma 8, D.L. 104/2020);

la delicata situazione del territorio della provincia di Catania, colpita da più eventi calamitosi, necessita di ulteriori interventi e di necessari interventi al fine di agevolare la ripresa economica del tessuto produttivo;

considerato altresì che:

il maltempo, nelle giornate del 27, 28 e 29 ottobre 2021, ha investito la Sicilia orientale, colpita da piogge insistenti e un profondo ciclone mediterraneo. La situazione più critica nel capoluogo etneo, travolto da una e vera e propria alluvione che ha investito l'intero territorio cittadino, comprese le vie del centro storico;

a Catania sono stati chiusi scuole, negozi e uffici mentre il governatore siciliano Nello Musumeci ha decretato lo stato di emergenza e chiesto al governo il riconoscimento dello stato di calamità nazionale,

impegna il Governo:

1) ad emanare al più presto i piani di cui all'articolo 13, comma 2, del decreto-legge 18 aprile 2019 n. 32, per la ricostruzione, la riparazione e il ripristino degli edifici pubblici, individuando gli interventi che rivestono un'importanza essenziale ai fini della ricostruzione nei territori colpiti dagli eventi sismici del 26 dicembre 2018;

2) ad avviare un programma di ricostruzione degli immobili di edilizia residenziale pubblica che abbia una visione unitaria ed un elevato livello di coordinamento generale per le interazioni tra gli edifici interessati ed il tessuto urbanizzato circostante, al fine di dare risposta alle centinaia di inquilini degli edifici di edilizia residenziale pubblica, desiderosi di rientrare nei loro alloggi e di riacquistare la normalità della loro vita, nonché di contenere il rischio di un concreto impoverimento demografico del tessuto urbano in cui sono inseriti tali gli edifici pubblici;

3) a dichiarare lo stato di calamità, al fine di consentire l'attivazione delle misure necessarie di carattere economico volte ad agevolare il ripristino dell'area alluvionata e a sostenere le popolazioni colpite dall'alluvione delle giornate del 27, 28 e 29 ottobre 2021;

4) a prorogare, oltre il 31 dicembre 2021, lo stato di emergenza dichiarato in conseguenza dell'evento sismico che il giorno 26 dicembre 2018 ha colpito il territorio dei Comuni di Zafferana Etnea, Viagrande, Trecastagni, Santa Venerina, Acireale, Aci Sant'Antonio, Aci Bonaccorsi, Milo, Aci Catena della Provincia di Catania, al fine di consentire alle popolazioni ivi residenti la possibilità di continuare a fruire dei contributi e delle agevolazioni connesse allo stato di emergenza.

G16.2

VANIN

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (A.S. 2437),

premesso che:

l'articolo 16 del provvedimento in esame, ai commi *2-bis* e *2-ter*, prevede la nomina dell'amministratore delegato della società di cui all'articolo 3 del decreto-legge 11 marzo 2020, n. 16, convertito, con modificazioni, dalla legge 8 maggio 2020, n. 31, a commissario straordinario per la realizzazione, entro il 31 dicembre 2021, degli interventi di adeguamento della pista olimpica di bob e slittino «Eugenio Monti» di Cortina d'Ampezzo;

considerato che:

la realizzazione della pista olimpica da bob a Cortina non si concilia con il fragile equilibrio montano del contesto territoriale in cui andrebbe ad insistere. Sarebbero necessari elevati costi per la bonifica del sito, comporterebbe gravi danni al quartiere residenziali limitrofo all'area del progetto, nonché la distruzione di un bosco e del country tennis club che conta più di 9.000 praticanti l'anno;

sarebbe piuttosto opportuno rinnovare la pista di Cesana costruita per le Olimpiadi di Torino del 2006 e dopo poco chiusa,

impegna il Governo:

a valutare l'opportunità di rivedere le decisioni assunte in merito alla realizzazione della pista olimpica di bob e slittino «Eugenio Monti» di Cortina d'Ampezzo e a valutare eventuali soluzioni alternative quali l'ammodernamento della pista di Cesana costruita per le Olimpiadi di Torino del 2006.

G16.3

RIPAMONTI, BRUZZONE, PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RUFA, SUDANO

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni ur-

genti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (AS 2437),

premesso che:

in prima lettura alla Camera era stato approvato un emendamento al disegno di legge di conversione del decreto-legge in esame che prevedeva l'introduzione di una disposizione diretta ad assicurare il recupero della piena funzionalità tecnica della "Funivia Savona - San Giuseppe di Cairo", la continuità dell'esercizio dei servizi di trasporto portuale a basso impatto ambientale e di traffico, nonché il mantenimento degli attuali livelli occupazionali in seguito agli eventi metereologici verificatesi;

la proposta prevedeva che il provveditore interregionale alle opere pubbliche per le regioni Piemonte, Valle d'Aosta e Liguria, nominato Commissario straordinario, in caso di cessazione dell'attuale concessione e nelle more dell'individuazione di un nuovo concessionario da parte del medesimo Commissario, provvede alla gestione diretta di detto servizio per un periodo massimo di ventiquattro mesi, prorogabile con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili per ulteriori dodici mesi e comunque non oltre il 31 dicembre 2024;

era altresì previsto che con decreto del Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili fossero definite, ai fini della gestione diretta del servizio da parte del Commissario le modalità per l'acquisizione in carico alla gestione commissariale dei contratti di lavoro con il personale, per la reintegrazione dei cespiti concessi in uso al concessionario e per il riscatto di quelli di proprietà dello stesso, per il trasferimento alla gestione commissariale dei contratti con soggetti terzi in corso di validità, nonché i termini per la predisposizione di un nuovo piano industriale, operativo e finanziario, e per l'affidamento del servizio a un nuovo concessionario, e la quota percentuale delle risorse da destinare alle spese di supporto tecnico;

la proposta emendativa prevedeva lo stanziamento delle risorse necessarie a disposizione del commissario straordinario per l'avvio dei lavori;

la disposizione, a cui la ragioneria generale dello stato ha dato parere negativo per mancanza di coperture, è stata inserita con una nuova formulazione che preservava solo la parte relativa alle misure di integrazione salariale per i lavoratori e da cui è stata espunta interamente la parte relativa alla disciplina del Commissario straordinario;

impegna il Governo

a reperire, nel più breve tempo possibile, le risorse necessarie, o nella legge di bilancio di quest'anno o in uno dei fondi istituiti presso il mini-

stero dell'Economia e delle finanze, e metterle a disposizione del Commissario straordinario per l'avvio dei lavori e per la realizzazione dell'opera citata.

G16.4

MATRISCIANO

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (A.S. 2437),

premesso che:

il decreto-legge in esame reca disposizioni in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture e contiene norme per la nomina di commissari straordinari ai fini dell'accelerazione di una serie di investimenti e opere pubbliche;

l'articolo 1, commi 1025 - 1027, della legge 30 dicembre 2018, n. 145, affidano, per l'anno 2019, al Commissario Straordinario per la ricostruzione di cui all'articolo 1 del decreto legge 28 dicembre 2018, n. 109, le attività di ottimizzazione dei flussi veicolari nel porto di Genova, prevedendo che tra queste sia ricompresa la progettazione del nuovo centro merci di Alessandria Smistamento;

l'articolo 4, comma 12-*octies*, del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, prevede che, entro 30 giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione, il Presidente del Consiglio dei Ministri nomini, senza oneri per la finanza pubblica il Commissario straordinario per il completamento dei lavori del nodo ferroviario di Genova e del collegamento dell'ultimo miglio tra il Terzo valico dei Giovi e il porto storico di Genova;

la nuova "Linea AV/AC Milano - Genova: Terzo Valico dei Giovi" consentirà di potenziare i collegamenti del sistema portuale ligure con le principali linee ferroviarie del Nord Italia e con il resto d'Europa;

risulta quindi necessario che le successive fasi di progettazione e realizzazione del Nuovo Polo Logistico di Alessandria Smistamento siano direttamente seguite e realizzate in correlazione con il progetto della "Linea AV/AC Milano - Genova: Terzo Valico dei Giovi", come già avvenuto per i progetti di "Potenziamento infrastrutturale Voltri-Brignole" e il "Potenziamento Genova-Campasso" con la legge 55/2019 sotto la supervisione del Commissario del Terzo Valico dei Giovi, il quale potrà agire in modo organico con

una visione d'insieme complessiva dello sviluppo del territorio su cui insistono le opere,

impegna il Governo:

- a valutare l'opportunità di prevedere, con un prossimo provvedimento di carattere normativo, che la progettazione del nuovo centro merci di Alessandria Smistamento sia affidata al Commissario Straordinario di cui all'articolo 4, comma 12-*octies* del decreto legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55;

- a prevedere, conseguentemente, che i fondi stanziati nella legge 30 dicembre 2018, n. 145, per la progettazione del nuovo centro merci di Alessandria Smistamento, vengano riassegnati nell'ambito del progetto principale del Terzo Valico dei Giovi e gestite dal Commissario straordinario di Governo.

G16.5

BERGESIO, PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RUFA, SUDANO

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (AS 2437),

premesso che:

della realizzazione della Tangenziale di Demonte si parla sin dagli anni 70 e negli ultimi trent'anni Anas ha predisposto cinque diversi progetti tutti bocciati o per motivi ambientali legati al rischio idrogeologico e al consumo del territorio o per mancanza di fondi;

il nuovo progetto di ANAS, per il quale sono stati stanziati 50 milioni di euro è bloccato da due anni a causa del parere discordante tra ministero dell'Ambiente, che è favorevole, e il ministero per i beni e le attività culturali, che invece è contrario;

l'VIII commissione Lavori Pubblici e Comunicazioni ha approvato lo schema di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri recante l'individuazione di ulteriori interventi infrastrutturali da realizzare ai sensi dell'articolo 4 del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55 e dei commissari straordinari individuati per ciascuna opera (n. 262), contenente anche un'osservazione che prevedeva

la nomina nel più breve tempo possibile di un commissario straordinario per la realizzazione dell'opera in questione;

ad oggi il commissario straordinario non è ancora stato nominato dal Governo e il progetto dell'opera si trova attualmente in una situazione di stallo;

impegna il Governo:

a valutare l'opportunità di adoperarsi per lo sblocco autorizzativo del progetto citato nonché di nominare un commissario straordinario che porti a compimento tale progetto nel più breve tempo possibile.

G16.6

BERGESIO, PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RUFA, SUDANO

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (AS 2437),

premesso che:

la strada statale 28 del colle di Nava, da Fossano (Cuneo) a Imperia, è spesso interessata da incidenti stradali e da anni richiederebbe importanti interventi di manutenzione al fine di migliorarne la fruibilità e la sicurezza per gli utenti della strada;

tra i principali progetti di ammodernamento, di cui si parla dagli inizi degli anni '90 del secolo scorso, vi è quello che riguarda la variante fra Pieve di Teco (Imperia) e Ormea (Cuneo), quale tratto di maggiore asperità dell'intero tracciato. Si tratta, in particolare, di 8 tunnel e 7 viadotti da realizzare, per circa 9,2 chilometri, che consentirebbero di tagliare 144 curve e di ridurre a una decina di minuti il tempo di percorrenza fra Pieve di Teco e Ormea; tra gli interventi da realizzare spicca quello per il traforo tra Armo (Imperia) e Cantarana (Cuneo) di 2.970 metri di lunghezza; il costo complessivo degli interventi per la variante ammonta a 300 milioni di euro;

la strada statale 28 del colle di Nava è un'arteria strategica di collegamento tra i territori e le economie liguri e piemontesi, il cui ammodernamento e messa in sicurezza sono da tempo attesi da popolazione, imprenditori e operatori economici;

la realizzazione dei lavori previsti per la variante fra Pieve di Teco e Ormea porterà un sostanziale miglioramento dei collegamenti tra il basso Piemonte, l'imperiese, il savonese, tutto il ponente ligure e la vicina Costa azzurra, incrementando considerevolmente potenzialità e funzionalità di un corridoio strategico che collega l'Europa al Mediterraneo;

i lavori previsti per la variante sono frutto di un'attenta progettazione, che garantirà riduzione dei tempi di percorrenza, aumento della sicurezza e della capacità dei flussi di traffico di persone e merci, riduzione dei consumi e tutela della naturalità del paesaggio e dell'ambiente idrico,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di adottare tutte le iniziative di competenza per velocizzare le procedure di ammodernamento e della messa in sicurezza della strada statale 28 del Colle di Nava.

EMENDAMENTI

16.0.1

MALLEGNI, PAROLI, BARACHINI, BARBONI

Dopo l'articolo, inserire il seguente:

«Art. 16.1.

1. In deroga all'articolo 103 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, in relazione ai contratti i cui bandi o avvisi, con i quali si indice una gara, siano pubblicati entro il 31 dicembre 2026, nonché, in caso di contratti senza pubblicazione di bandi o avvisi, entro la medesima data siano inviati gli inviti a presentare le offerte, la stazione appaltante opera, sull'importo netto progressivo dei lavori, una ritenuta del 5 per cento, a garanzia dell'adempimento di tutte le obbligazioni del contratto e del risarcimento dei danni derivanti dall'eventuale inadempimento delle obbligazioni stesse, nonché a garanzia del rimborso delle somme pagate in più all'esecutore rispetto alle risultanze della liquidazione finale, salva comunque la risarcibilità del maggior danno verso l'appaltatore.

2. Dette ritenute saranno svincolate soltanto in sede di liquidazione finale, dopo l'approvazione da parte della stazione appaltante del certificato di collaudo o di regolare esecuzione.

3. In alternativa alla ritenuta di cui al comma 1, è facoltà dell'appaltatore costituire, previo benestare della stazione appaltante, una garanzia definitiva sotto forma di cauzione o fideiussione, con le modalità di cui all'art. 103 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, pari al 5 per cento dell'importo contrattuale. Se tale facoltà viene esercitata in corso di esecuzione dei lavori, la predetta percentuale è calcolata sull'importo residuo dei lavori o, in alternativa, a scelta dell'appaltatore, sull'importo del singolo stato di avanzamento; in tali casi, il pagamento dei lavori avviene senza la ritenuta di cui al comma 1.

4. Le disposizioni di cui ai commi precedenti si applicano anche con riferimento ai contratti di appalto nei settori speciali, di cui al titolo VI, capo I, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50.»

16.0.2

MALLEGNI, PAROLI, BARACHINI, BARBONI

Dopo l'articolo, inserire il seguente:

«Art. 16.1.

(Opere a rete e suddivisione in lotti quantitativi)

1. In relazione alle procedure e ai contratti i cui bandi o avvisi, con i quali si indice una gara, siano pubblicati successivamente alla data di entrata in vigore della presente disposizione, nonché, in caso di contratti senza pubblicazione di bandi o di avvisi, alle procedure e ai contratti in relazione ai quali, alla medesima data, non siano ancora stati inviati gli inviti a presentare le offerte, in caso di opere o lavori a rete, ai sensi dell'art. 3, comma 1, lett. ccccc), del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 e dei lavori di manutenzione, le stazioni appaltanti suddividono gli appalti in lotti, ai sensi dell'articolo 51 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, anche su base quantitativa, in modo da garantire l'effettiva possibilità di partecipazione da parte delle micro imprese, piccole e medie imprese.»

16.0.3

RUSPANDINI, TOTARO

Dopo l'articolo, aggiungere il seguente:

«Art. 16.1.

1. In relazione alle procedure e ai contratti i cui bandi o avvisi, con i quali si indice una gara, siano pubblicati successivamente alla data di entrata in vigore della presente disposizione, nonché, in caso di contratti senza pubblicazione di bandi o di avvisi, alle procedure e ai contratti in relazione ai quali, alla medesima data, non siano ancora stati inviati gli inviti a presentare le offerte, in caso di opere o lavori a rete, ai sensi dell'art. 3, comma 1, lettera ccccc), del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 e dei lavori di manutenzione, le stazioni appaltanti suddividono gli appalti in lotti, ai sensi dell'articolo 51 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, anche su base quantitativa, in modo da garantire l'effettiva possibilità di partecipazione da parte delle micro imprese, piccole e medie imprese.»

16.0.4

MALLEGNI, PAROLI, BARACHINI, BARBONI

Dopo l'articolo, inserire il seguente:

«Art. 16.1.

(Disposizioni urgenti in materia di revisione prezzi dei materiali nei contratti pubblici in esecuzione)

1. All'articolo 1-*septies*, comma 1, del decreto legge 25 maggio 2021, n. 73, dopo le parole: "nel primo semestre dell'anno 2021, per i contratti", sono inserite le seguenti: "di lavori e di fornitura tecnologicamente complessi di settore ordinario e speciale."»

16.0.5

MALLEGNI, PAROLI, BARACHINI, BARBONI

Dopo l'articolo, inserire il seguente:

«Art. 16.1.

(Responsabilità dell'appaltatore per ritardi ed inadempimenti)

1. Con riguardo ai contratti in corso di esecuzione alla data di entrata in vigore della presente Legge di conversione, le difficoltà di approvvigionamento di materie prime e materiali da costruzione, qualora determinino ritardi o inadempimenti rispetto alle tempistiche ed agli obblighi contrattuali costituiscono causa di forza maggiore e non potranno essere imputati all'appaltatore. L'appaltatore dovrà provare che i ritardi o inadempimenti siano direttamente conseguenti all'attuale carenza di materie prime. L'eventuale rinegoziazione di termini e scadenze contrattuali, dei contratti citati in apertura, non rappresenta una modifica sostanziale ed è dunque sempre ammessa.»

16.0.6

MALLEGNI, PAROLI, BARACHINI, BARBONI

Dopo l'articolo, inserire il seguente:

«Art. 16.1.

1. All'articolo 80 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, sono apportate le seguenti modifiche:

a) al comma 5, lettera c), dopo le parole: "gravi illeciti professionali", sono aggiunte le seguenti: ", confermati quantomeno all'esito di un giudizio di primo grado,";

b) al comma 10-*bis*:

1) al secondo periodo, le parole: "la durata dell'esclusione è pari", sono sostituite dalle seguenti: "la stazione appaltante può valutare tali circostanze, ai fini dell'esclusione, per un periodo non superiore";

2) l'ultimo periodo è sostituito dal seguente: "Nei casi di cui al comma 5, lettera c-*ter*), nel tempo occorrente alla definizione del giudizio, la stazione appaltante può tenere conto di tali fatti ai fini della propria valutazione circa la sussistenza del presupposto per escludere dalla partecipazione l'operatore economico che li abbia commesso nei suoi confronti"».

16.0.7

RUSPANDINI, TOTARO

Dopo l'articolo, inserire il seguente:

«Art. 16.1.

1. All'articolo 80 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 5, lettera c), dopo le parole "gravi illeciti professionali" sono aggiunte le seguenti: "confermati quantomeno all'esito di un giudizio di primo grado,";

b) al comma 10-*bis*, al secondo periodo, le parole "la durata dell'esclusione è pari" sono sostituite con le seguenti: "la stazione appaltante può valutare tali circostanze, ai fini dell'esclusione, per un periodo non superiore", e l'ultimo periodo è sostituito dal seguente: "Nei casi di cui al comma 5, lett. c-*ter*), nel tempo occorrente alla definizione del giudizio, la stazione appaltante può tenere conto di tali fatti ai fini della propria valutazione circa la sussistenza del presupposto per escludere dalla partecipazione l'operatore economico che li abbia commesso nei suoi confronti".»

16.0.8

MALLEGNI, PAROLI, BARACHINI, BARBONI

Dopo l'articolo, inserire il seguente:

«Art. 16.1.

(SAL mensili emergenziali)

1. Fino al 31 dicembre 2023, in deroga alle previsioni di cui all'articolo 113-*bis* del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, nonché in deroga alle specifiche clausole contrattuali, il direttore dei lavori emette gli stati di avanzamento dei lavori l'ultimo giorno di ogni mese solare. Si procede al pagamento dei lavori entro quindici giorni a far data dall'emissione del certificato di pagamento di cui al periodo precedente.

2. Le disposizioni di cui al comma 1, si applicano con riferimento alle procedure e ai contratti di cui gli articoli 1 e 2 del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, nonché di cui all'articolo 48, comma 1, del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, ivi inclusi quelli nei settori speciali, di cui al titolo VI, capo I, del

decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, nonché quelli in corso di esecuzione alla data di entrata in vigore della presente disposizione.»

16.0.9

RUSPANDINI, TOTARO

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 16.1.

1. Fino al 31 dicembre 2023, in deroga alle previsioni di cui all'articolo 113-*bis* del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, nonché in deroga alle specifiche clausole contrattuali, il direttore dei lavori emette gli stati di avanzamento dei lavori l'ultimo giorno di ogni mese solare. Si procede al pagamento dei lavori entro quindici giorni a far data dall'emissione del certificato di pagamento di cui al periodo precedente.

2. Le disposizioni di cui al comma 1 si applicano con riferimento alle procedure e ai contratti di cui gli articoli 1 e 2 del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, nonché di cui all'articolo 48, comma 1, del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, ivi inclusi quelli nei settori speciali, di cui al titolo VI, capo I, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, nonché quelli in corso di esecuzione alla data di entrata in vigore della presente disposizione."»

16.0.10

MALLEGNI, PAROLI, BARACHINI, BARBONI

Dopo l'articolo, inserire il seguente:

«Art. 16.1.

1. All'articolo 8, comma 4, lettera b), del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, sono apportate le seguenti modifiche:

a) dopo le parole "maggiori costi", sono aggiunte le seguenti: "nonché i maggiori oneri, diretti ed indiretti,";

b) dopo le parole "il rimborso", le parole "rimborso di detti oneri" sono sostituite dalle seguenti: "rimborso di detti costi".»

16.0.11

MALLEGNI, PAROLI, BARACHINI, BARBONI

Dopo l'articolo, inserire il seguente:

«Art. 16.1.

1. All'articolo 51, comma 1, lettera e), del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, con modificazioni dalla L. 29 luglio 2021, n. 108, sono apportate le seguenti modifiche:

a) dopo il punto 1), sono inseriti i seguenti punti:

"1-*bis*) al comma 1, le parole "di importo pari o superiore alle soglie di cui all'articolo 35 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50", sono soppresse;

1-*ter*) al comma 1, dopo le parole "con i compiti previsti dall'articolo 5", le parole "e con funzioni di assistenza per la" sono sostituite con le seguenti: "nonché quelli di"»;

b) dopo il punto 3) è inserito in seguente punto:

"3-*bis*) il comma 4 è soppresso"».

1.2.4. Testo 2

[collegamento al documento su www.senato.it](http://www.senato.it)

BOZZE DI STAMPA

3 novembre 2021

N. 2

SENATO DELLA REPUBBLICA

XVIII LEGISLATURA

Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (2437)

EMENDAMENTI

(al testo del decreto-legge)

Art. 1

1.1

MALLEGNI, PAROLI, BARACHINI, BARBONI

Ritirato

Al comma 1, lettera a), capoverso lettera d), sopprimere il numero 4).

1.2

RUSPANDINI, TOTARO

Al comma 1, dopo la lettera a), aggiungere la seguente lettera:

«a-bis) dopo l'articolo 50, aggiungere il seguente articolo:

"Art. 50-bis

(Monopattini a motore)

1. I monopattini a propulsione prevalentemente elettrica come definiti dal decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 4 giugno 2019, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 162 del 12 luglio 2019, e dall'articolo 1, comma 75, della legge 27 dicembre 2019, n. 160, di seguito denominati «monopattini elettrici», non possono essere posti in circolazione su strada senza la copertura assicurativa a norma delle vigenti disposizioni di legge sulla responsabilità civile verso terzi. Ai fini dell'accertamento della copertura assicurativa di cui al presente articolo, si applicano, per quanto compatibili, le disposizioni di cui all'articolo 193 del citato codice della strada.

2. Durante la marcia, ai conducenti dei monopattini elettrici è fatto obbligo di indossare e di tenere regolarmente allacciato un casco protettivo conforme alle norme tecniche armonizzate UNI EN 1078 o UNI EN 1080.

3. Con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da adottare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto-legge, sono definite le modalità attuative delle disposizioni di cui al presente articolo."».

1.3

MALLEGNI, PAROLI, BARACHINI, BARBONI

Ritirato

Al comma 1, dopo la lettera a), aggiungere la seguente: «a.1) all'articolo 7, comma 9, l'ultimo periodo è sostituito dal seguente: "Con direttiva dell'Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza stradale, sono individuate, anche al fine di incentivare la mobilità collettiva e la riduzione del traffico e dell'inquinamento ambientale, le tipologie dei comuni che possono avvalersi di tale facoltà, nonché la quantificazione massima delle somme che possono essere richieste dai comuni per categoria di veicoli, le modalità di riscossione del pagamento e le categorie dei veicoli esentati".»

1.4

MALLEGNI, PAROLI, BARACHINI, BARBONI

Ritirato

Dopo la lettera a-bis) inserire la seguente:

«a-bis.1) dopo l'articolo 10 è inserito il seguente:

"Art. 10-bis.

(Disposizioni per i veicoli ad uso speciale degli spettacoli viaggianti).

1. Per i veicoli ad uso speciale degli spettacoli viaggianti l'immatricolazione dei veicoli rimorchi avente il modello DGM 243 viene eseguito presso i competenti uffici della Motorizzazione Civile, senza essere sottoposti alle verifiche dei Centri Prova Autoveicoli. Per i medesimi veicoli la revisione è svolta con cadenza biennale e può essere effettuata presso i luoghi dove si trovano come già previsto dalla lettera del Ministero dei Trasporti e della Navigazione, IV Direzione Centrale Divisione 43 del 5 marzo 1998.

2. Ai veicoli di cui al presente articolo non si applicano le disposizioni di cui all'articolo 10."».

1.5

MALAN, RUSPANDINI, TOTARO

Al comma 1, lettera a-quater), numero 1), sostituire il capoverso «4-bis» con il seguente:

«È vietata sulle strade e sui veicoli qualsiasi forma di pubblicità il cui contenuto proponga messaggi violenti o lesivi del rispetto delle libertà individuali, dei diritti civili e politici, del credo religioso o dell'appartenenza etnica.»

1.6

MALAN, RUSPANDINI, TOTARO

Al comma 1, lettera a-quater), numero 1), capoverso «4-bis», sopprimere le parole: «, all'identità di genere».

1.7

MALLEGNI, PAROLI, BARACHINI, BARBONI

Ritirato

Al comma 1, lettera b) numero 2), sostituire le parole: «24 m» con le seguenti: «24,75 m».

1.8

MALAN, RUSPANDINI, TOTARO

Al comma 1, lettera «d-bis», sostituire la parola: «sessantacinque» con la seguente: «settanta».

1.9

MALLEGNI, PAROLI, BARACHINI, BARBONI

Ritirato

Al comma 1, dopo la lettera d-bis) aggiungere la seguente:

«d-bis.1) All'articolo 121, comma 3, le parole "sono effettuati da dipendenti del Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici" sono sostituite dalle seguenti: "sono effettuati da tutti i dipendenti del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile e da altri soggetti, individuati con decreto del Ministero medesimo"».

1.10

MALLEGNI, PAROLI, BARACHINI, BARBONI

Ritirato

Apportare le seguenti modificazioni

1) *Al comma 1, dopo la lettera e-bis) inserire la seguente:*

«e-bis.1) All'articolo 172, dopo il comma 7, è inserito il seguente:

"7-bis. I veicoli di categoria M2 ed M3, immatricolati in Italia, o immatricolati all'estero e condotti da residenti in Italia, adibiti ad uso scuolabus devono essere muniti di cinture di sicurezza. Ai predetti veicoli che ne siano sprovvisti non è consentita la circolazione."»;

2) dopo il comma 1 inserire il seguente:

«1-bis. Le disposizioni di cui all'articolo 172, comma 7-bis, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n.285, introdotto dal comma 1, lettere e-bis, del presente articolo, si applicano a decorrere dal 1 gennaio 2023. Al fine dell'attuazione delle predette disposizioni per l'anno 2022 è autorizzata la spesa di 2.500.000 di euro. All'onere di cui al presente comma si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2021-2023, nell'ambito del programma "Fondi di riserva e speciali" della missione «Fondi da ripartire» dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2021, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per 2.500.000 di euro per l'anno 2022.».

1.11

MALLEGNI, PAROLI, BARACHINI, BARBONI

Ritirato

Al comma 1 dopo la lettera e-quinquies) inserire la seguente:

«e-quinquies.1) All'articolo 180, comma 4, dopo le parole "carta di circolazione" sono aggiunte "o documento unico di circolazione" e dopo la parola "proprietario" sono aggiunte le parole "o del locatario leasing".»

1.12

MALLEGNI, PAROLI, BARACHINI, BARBONI

Ritirato

Al comma 1, dopo la lettera g-ter) inserire la seguente:

«g-ter.1) All'articolo 201, comma 1-bis, lettera d) è aggiunto in fine il seguente periodo: «Nei casi di violazione di divieto di sosta, fatti salvi i casi di cui all'articolo 159, comma 1, il preavviso di accertamento deve comunque essere lasciato sul parabrezza, ovvero in altro punto visibile della carrozzeria esterna del veicolo, al fine di consentire al trasgressore di aderire al pagamento della sanzione in misura ridotta senza spese di notifica. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da adottare di concerto con il Ministro dell'interno entro sessanta giorni dall'entrata in vigore della presente disposizione, sono definite le procedure atte a dare certezza legale dell'avvenuta apposizione del preavviso.»

1.13

MALLEGNI, PAROLI, BARACHINI, BARBONI

Ritirato

Al comma 4, aggiungere in fine il seguente periodo: «e per innalzare a non meno di 600 chilometri il limite del tragitto consentito per attività di trasferimento su strada di autovetture non ancora immatricolate da o verso aree di stoccaggio e per esigenze connesse con prove tecniche, sperimentali o costruttive, dimostrazioni, anche per ragioni di vendita o di allestimento, con esclusione degli autocarri e gli autoveicoli ad uso speciale per i quali è consentita la circolazione sul territorio nazionale senza limitazioni di chilometraggio, a condizione che il trasferimento su strada risponda a esigenze connesse con prove tecniche, sperimentali o costruttive, dimostrazioni, anche per ragioni di vendita o di allestimento.».

1.14

MALLEGNI, PAROLI, BARACHINI, BARBONI

Ritirato

Dopo il comma 4 inserire il seguente:

«4-bis Nelle more dell'attuazione della disposizione di cui all'articolo 5, comma 4, della legge 29 luglio 2010, n.120, la pubblicità non luminosa per conto di terzi è comunque consentita, alle condizioni di cui al comma 3 dell'articolo 57, del decreto del presidente della repubblica 16 dicembre 1992, n.495, anche sui veicoli appartenenti alle organizzazioni non lucrative di utilità sociale (ONLUS), alle organizzazioni di volontariato iscritte nel registro nazionale unico del terzo settore di cui all'articolo 45 del decreto legislativo 3 luglio 2017, n. 117, e alle associazioni sportive dilettantistiche in possesso del riconoscimento ai fini sportivi rilasciato dal Comitato olimpico nazionale italiano (CONI).»

1.15

CIRIANI, RUSPANDINI, TOTARO

Al comma 5, dopo la lettera a) inserire la seguente:

«a-bis) All'articolo 14, dopo il comma 3, è inserito il seguente: "3-bis. La qualificazione di cui all'articolo 14 non è richiesta ai conducenti di veicoli che dipendono da imprese a cui è affidata la gestione dei seguenti servizi pubblici essenziali: servizi fognari, protezione contro le inondazioni, manu-

— 7 —

tenzione della rete idrica, elettrica e del gas, manutenzione e controllo della rete stradale, raccolta e smaltimento dei rifiuti urbani a domicilio, telegrafi, telefoni, radiodiffusione, televisione e rilevazione di emittenti e riceventi di televisione o radio."».

1.16

MALAN, RUSPANDINI, TOTARO

Al comma 5-bis, sopprimere le parole: «il reddito di cittadinanza ovvero».

1.17

MALLEGNI, PAROLI, BARACHINI, BARBONI

Ritirato

Dopo il comma 6, inserire il seguente:

«6.1. all'articolo 51, comma 9 del decreto-legge 25 maggio 2021, n.73, convertito, con modificazioni, della legge 23 luglio 2021, n. 106, alla fine del periodo aggiungere le seguenti parole "i fondi assegnati ai Comuni nel 2021 possono essere spesi e utilizzati dai beneficiari entro il 30 giugno 2022"».

1.18

RUSPANDINI, TOTARO

Dopo il comma 6-decies aggiungere il seguente:

«6-undecies). All'articolo 51, comma 9, del decreto-legge 25 maggio 2021, n.73, convertito, con modificazioni, della legge 23 luglio 2021, n. 106, aggiungere, in fine, le seguenti parole "i fondi assegnati ai Comuni nel 2021 possono essere spesi e utilizzati dai beneficiari entro il 30 giugno 2022"».

1.19

RUSPANDINI, TOTARO

Dopo il comma 6-decies, aggiungere il seguente:

«6-undecies. Al fine di garantire il più rapido ed efficace dispiegamento della misura, altamente innovativa rispetto al quadro vigente nelle amministrazioni locali, una quota percentuale delle risorse del Fondo di cui al comma 6-bis, fino ad un massimo del 4%, è destinata ad attività di supporto tecnico ed azioni di sistema omogenee ed integrate a livello nazionale.»

1.20

RUSPANDINI, TOTARO

Dopo il comma 6-decies, aggiungere il seguente:

«6-undecies. Al secondo periodo del comma 1 dell'articolo 196 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, dopo le parole: "risponde solidalmente" sono aggiunte le seguenti: "in vece del proprietario".»

ORDINI DEL GIORNO

G1.1

MALAN, RUSPANDINI, TOTARO

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e

dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (AS 2437),

impegna il Governo,

a porre ogni attenzione, in sede di attuazione dell'articolo 1, comma 1, lettera a-*quater*, numero 1, a non limitare la libertà di espressione, la libertà religiosa, e le altre libertà riconosciute dalla Costituzione.

G1.2

CORTI, CAMPARI, PERGREFFI, RUFA, SUDANO

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (AS 2437),

premessi che:

l'articolo 41 del Codice della Strada sui "Segnali luminosi" si limita a prevedere che, durante il periodo di accensione della luce gialla, i veicoli non possano oltrepassare gli stessi punti stabiliti per l'arresto, a meno che vi si trovino così prossimi, al momento dell'accensione del "giallo", da non poter più arrestarsi in condizioni di sufficiente sicurezza;

non essendo presente nel Codice alcuna previsione circa una durata minima di accensione della luce gialla, molto spesso gli automobilisti, multati per passaggio con il rosso, hanno sollevato critiche sottolineando come il semaforo giallo fosse rimasto acceso per un tempo talmente breve da non consentire una sosta tempestiva o lo sgombrato della carreggiata;

il Ministero dei Trasporti ha dunque ritenuto opportuno intervenire sul tema, precisando in una nota (n. 67906/2007) le tempistiche da adottare: nel dettaglio, si è richiamato uno studio prenormativo pubblicato dal CNR il 10/09/2001, "Norme sulle caratteristiche funzionali e geometriche delle intersezioni stradali", il quale al paragrafo 6.7.4 "Determinazione dei tempi di giallo", indica durate di 3, 4 e 5 secondi in base alla velocità dei veicoli in arrivo pari, rispettivamente, a 50, 60 e 70 km/h;

la Suprema Corte, nella sentenza n. 27348 del 2014, ha ritenuto congrua la durata stabilita dal Ministero, stante l'assenza nel Codice della Strada di una durata minima del periodo di accensione della lanterna di attivazione gialla, in particolare, nel caso di specie, il "giallo" era durato 3,365 secon-

di, tempo ritenuto sufficiente a consentire l'attraversamento dell'incrocio nelle condizioni previste dal Codice della Strada;

una decisione confermata anche nella sentenza n. 18470/2014: per la Cassazione tre secondi costituiscono, in relazione allo studio prenormativo del C.N.R. pubblicato il 10 settembre 2001 e richiamato dalla risoluzione del 2017 del MIT, il tempo di arresto di un veicolo che proceda ad una velocità non superiore ai 50 kmh. Di conseguenza, una durata superiore deve senz'altro ritenersi congrua;

con la più recente sentenza n. 11702 del 2017, in linea con il Ministero dei Trasporti, si è precisato che "in assenza di specifiche indicazioni del codice - lo stesso deve avere una durata - non inferiore a tre secondi in corrispondenza al tempo di arresto di un veicolo che proceda ad una velocità non superiore ai 50 km/h, sicché un intervallo superiore deve senz'altro ritenersi congruo;

impegna il Governo:

ad adottare le necessarie iniziative di carattere normativo volte a modificare l'articolo 41 del codice della strada al fine di introdurre la durata minima del semaforo giallo non inferiore a tre secondi.

G1.3

CAMPARI, CORTI, PERGREFFI, RUFA, SUDANO

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (AS 2437),

premesso che:

se si vuole esportare definitivamente all'estero un veicolo occorre prima effettuare la "radiazione per definitiva esportazione all'estero" dall'Archivio Nazionale dei Veicoli e dal Pubblico Registro Automobilistico;

l'articolo 29 del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito con modificazioni dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, prevede che per esportare definitivamente un autoveicolo, motoveicolo o rimorchio all'estero questo deve essere in regola con la revisione o in alternativa essere stato sottoposto nell'anno in cui ricorre la revisione a visita e prova per l'accertamento dell'idoneità alla circolazione ai sensi dell'articolo 75 del codice della strada;

l'intento della norma è quello di impedire illeciti sotto il profilo fiscale e della responsabilità civile e ambientale nonchè di contenere la pratica piuttosto diffusa di portare all'estero le macchine destinate all'esportazione, per ottenere costi più bassi e non dover sottostare a norme di tutela dell'ambiente, meno restrittive in Paesi come ad esempio quelli del Nord Africa o dell'Est europeo;

tale disposizione rende dunque impossibile, o almeno molto difficile, portare all'estero auto non più adatte alla circolazione e incoraggia, di conseguenza, lo "smaltimento" interno di veicoli a fine vita presso i demolitori autorizzati;

tuttavia, per coloro che possiedono un veicolo ultratrentennale o un veicolo storico iscritto a uno dei registri di cui all'articolo 60 del codice della strada di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e che desiderano esportare tale veicolo all'estero, tale previsione crea un ulteriore vincolo che comporta non pochi disagi;

impegna il Governo:

a esentare i veicoli ultratrentennali o i veicoli storici iscritti ai registri di cui all'articolo 60 del codice della strada di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, dalla revisione obbligatoria per l'esportazione all'estero.

G1.4

CORTI, CAMPARI, PERGREFFI, RUFA, SUDANO

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (AS 2437),

premesso che:

tutte le auto devono essere sottoposte a revisione periodica, poichè si tratta di un adempimento volto a verificare l'efficienza del mezzo e ad impedire che vengano messe su strada automobili che non rispettino determinati standard di sicurezza ed efficienza;

l'articolo 70 del codice della strada di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 prevede che per i veicoli con massa complessiva inferiore alle 3,5 tonnellate la revisione debba essere effettuata entro quattro anni dalla

data di prima immatricolazione e, successivamente, ogni due anni dalla prima revisione e comunque, ogni due anni dalla data dell'ultima revisione;

in caso di controllo da parte delle forze dell'ordine, la revisione scaduta comporta una sanzione che va da 155,00 euro a 624,00 euro oltre all'impossibilità di circolare. La sanzione raddoppia nel caso in cui si sia recidivi e in caso di circolazione in autostrada in aggiunta alla sanzione viene applicato il fermo dell'automezzo, in caso di incidente la compagnia di assicurazione dell'automobilista può esercitare il diritto di rivalsa;

nel caso in cui, per dimenticanza o problemi tecnici al veicolo, non si riesca a provvedere alla revisione nei tempi stabiliti dalla legge, è consentito o recarsi al centro revisioni con un altro veicolo portando con sé il libretto di circolazione per fissare un appuntamento che consentirà al veicolo non revisionato di raggiungere il centro per effettuare la revisione, o è necessario rivolgersi a un carro attrezzi che trasporti il veicolo fino al centro revisioni;

tale previsione rischia di generare disparità tra i cittadini che per varie ragioni non riescono a effettuare la revisione nei termini stabiliti, penalizzando i più svantaggiati che non disponendo di altri veicoli con cui recarsi al centro di revisione e per evitare sanzioni sono costretti a rivolgersi a un carro-attrezzi;

impegna il Governo

a consentire ai proprietari di veicoli con massa complessiva inferiore alle 3,5 tonnellate, in possesso di un'autocertificazione compilata da esibire in caso di controllo da parte delle forze dell'ordine, di recarsi con il veicolo non revisionato presso l'autofficina più vicina al domicilio del soggetto, al fine di effettuare la revisione del veicolo.

G1.5

BARBONI, AIMI, MALLEGGNI

Il Senato,

in sede di esame del disegno di leggi di conversione, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (AS 2437),

premesso che:

la composizione delle commissioni medico locali di cui all'articolo 119, comma 4, del Nuovo codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, è disciplinata dall'articolo 330 del Regolamento di

esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada di cui al D.P.R. 16 dicembre 1992, n. 495;

al comma 2 del citato articolo 330 è previsto che i medici debbano essere tutti in servizio e che, per la validità degli atti, le commissioni debbano svolgere l'attività in composizione mista, ossia con medici provenienti da amministrazioni diverse;

viene segnalata da più Commissioni la difficoltà a rispettare la previsione di cui sopra;

il citato articolo 119 del Nuovo codice della strada, al comma 2 prevede che i medici che abbiano fatto parte delle commissioni possano continuare a svolgere l'attività certificativa anche dopo aver cessato dal servizio,

impegna il Governo:

a valutare l'opportunità di modificare la previsione di cui al sopra citato articolo 330 del Regolamento di attuazione del Codice della Strada, al fine di integrare la composizione delle Commissioni medico locali con medici che abbiano fatto parte delle commissioni medico locali e che siano in possesso del codice identificativo di cui al DM 31.1.2011, GU 38 del 16 febbraio 2011.

G1.6

PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RUFA, SUDANO

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (AS 2437),

premesso che:

i commi 6 e 7 dell'articolo 172 del codice della strada dispongono che: "Tutti gli occupanti, di età superiore a tre anni, dei veicoli in circolazione delle categorie M2 ed M3 devono utilizzare, quando sono seduti, i sistemi di sicurezza di cui i veicoli stessi sono provvisti";

la normativa prevede l'obbligo di indossare le cinture di sicurezza sugli scuolabus ma manca l'obbligo di installazione sui mezzi esistenti, creando un paradosso normativo che incide non poco sulla sicurezza dei ragazzi;

la presenza o meno di cinture dipende dal tipo di omologazione rilasciata dalla motorizzazione e tale omologazione è legata anche alle dero-

ghe previste dall'attuale normativa. Deroghe che possono valere per pullman, scuolabus e pulmini;

la IX commissione Trasporti, Poste e Telecomunicazioni della Camera dei Deputati ha già approvato un emendamento in sede di discussione della riforma del codice della strada, in prima lettura che prevede per tutti gli scuolabus circolanti l'obbligo di dotarsi di cinture di sicurezza entro il 1 gennaio 2023;

impegna il Governo

ad adottare le iniziative necessarie volte a introdurre l'obbligo, per tutti gli scuolabus in circolazione, di dotarsi di cinture di sicurezza entro il 1 gennaio 2023.

G1.7

RUFA, PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, SUDANO

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (AS 2437),

premessi che:

l'articolo 176 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, disciplina i comportamenti durante la circolazione sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali, con specifico riferimento al pagamento di pedaggi autostradali (commi 11 e 11-*bis*);

al fine di regolare e attuare le disposizioni richiamate, l'articolo 373 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, elenca, al comma 2, le categorie esentate dal pagamento del pedaggio;

al fine di supportare i pazienti nei percorsi di cura svolti al di fuori della propria provincia occorrerebbe estendere il riconoscimento dell'esenzione dal pagamento del pedaggio autostradale anche alle persone disabili, alle persone affette da patologie oncologiche, ai malati gravi e ai loro accompagnatori, per tutti i trasferimenti strumentali all'effettuazione di visite mediche specialistiche e cure specifiche adeguatamente documentate, alla luce del diritto fondamentale di tutela della salute di cui all'articolo 32 della Costituzione e quindi del valore fondamentale di assumere percorsi di cura efficaci, appropriati e sicuri in caso di malattie particolarmente gravi ed invalidanti;

sempre al fine di supportare le medesime categorie di persone più fragili nei loro percorsi di cura svolti al di fuori della propria provincia di residenza, andrebbe riconosciuta anche l'esenzione dal pagamento del biglietto del trasporto ferroviario per tutti gli spostamenti fuori provincia, sempre che siano strumentali all'effettuazione di visite specialistiche e cure specifiche adeguatamente documentate, nonchè la riduzione del 50% del costo del biglietto per eventuali accompagnatori appartenenti al medesimo nucleo familiare;

impegna il Governo:

a estendere alle persone disabili, alle persone affette da patologie oncologiche, ai malati gravi, e ai loro accompagnatori appartenenti al medesimo nucleo familiare l'esenzione dal pagamento del pedaggio autostradale per trasferimenti strumentali all'effettuazione di visite mediche specialistiche e cure specifiche adeguatamente documentate, e a prevedere, per le medesime categorie di soggetti e sempre per trasferimenti strumentali all'effettuazione di visite mediche specialistiche e cure specifiche adeguatamente documentate, l'esenzione dal pagamento del biglietto ferroviario, nonchè la riduzione del 50% del costo del biglietto per eventuali accompagnatori appartenenti al medesimo nucleo familiare.

G1.8

PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RUFA, SUDANO

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (AS 2437),

premesso che:

la carenza di organici nel settore del trasporto di merci e persone rischia di ostacolare la ripresa economica dopo lo stop dovuto alla pandemia;

nei mesi scorsi le associazioni di categoria hanno evidenziato come il numero di autisti per il trasporto di merci e persone risulti insufficiente a coprire la domanda, e tale carenza ha costretto numerosi operatori economici del settore al reclutamento in Paesi stranieri, anche extraeuropei;

secondo diverse stime, per non arrestare la ripresa del settore dei trasporti, alle imprese servirebbero nell'immediato almeno cinquemila nuovi

autisti per le proprie flotte, tale quota sale a diciassettemila se proiettata nel prossimo biennio;

con riferimento al trasporto di merci, una minore disponibilità di autisti comporta un aumento delle tariffe che i committenti dovranno rigirare sul costo dei loro prodotti e alla fine l'onere andrà a ricadere sul consumatore finale;

tra le motivazioni alla base del calo di nuovi autisti vi è il costo elevato per il conseguimento della patente, con tempi che vanno dai 10 mesi a un anno, e della carta di qualificazione del conducente (CQC), per cui il costo è di circa 4.000 euro;

occorrerebbe incentivare i giovani a intraprendere questa professione garantendo loro uno stipendio adeguato e puntando sulle politiche attive per la riqualificazione e la formazione del personale da reperire sul mercato del lavoro italiano, come più volte sollecitato anche dalle associazioni di categoria;

impegna il Governo:

ad adottare le misure necessarie, anche di carattere normativo, volte a incentivare il conseguimento della patente e delle abilitazioni professionali per la guida di veicoli destinati all'attività di trasporto di merci e persone.

G1.9

RIVOLTA, PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RUFA, SUDANO

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (AS 2437),

premesso che:

le Motorizzazioni civili di tutta Italia, ormai da diverso tempo, soffrono di una grave mancanza di personale, infatti il numero di funzionari addetti agli esami per il conseguimento delle patenti di guida e quello degli addetti alle revisioni e collaudi di veicoli non è sufficiente a coprire le richieste che provengono da territorio, autoscuole, studi di consulenza, autotrasportatori, costruttori e installatori di veicoli;

negli ultimi mesi è aumentato il numero di esami non effettuati per la cronica mancanza di un sufficiente numero di esaminatori, con conseguenti

disagi per tutti i candidati al conseguimento della patente di guida e per le autoscuole di tutto il territorio nazionale;

alcune motorizzazioni inoltre si trovano nella situazione paradossale di essere circondate da zone in cui gli uffici provinciali sono più efficienti e questo provoca una forte migrazione dell'utenza verso le autoscuole confinanti che riescono a garantire esami in tempi più rapidi e ragionevoli rispetto a loro, generando una sleale concorrenza, basata non su un vantaggio competitivo dovuto alla normale attività imprenditoriale, ma su una disparità di servizio da parte degli uffici provinciali;

l'articolo 13 del decreto-legge 31 dicembre 2020, n. 183, ha previsto l'utilizzo di esaminatori in quiescenza fino al 31 dicembre 2021 allo scopo di smaltire l'accumulo di esami, in attesa di nuove assunzioni. Ad oggi, non è ancora stato pubblicato il decreto ministeriale attuativo;

impegna il Governo:

nelle more del decreto ministeriale attuativo citato, a valutare l'opportunità di stanziare ulteriori risorse per consentire nuove assunzioni di personale, in particolare di ingegneri, di tecnici e di amministrativi, presso le motorizzazioni civili, al fine di sopperire alla grave carenza di organico.

Art. 1-ter

G1-ter.1

TURCO, TRENTACOSTE

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (A.S. 2437),

premesso che:

l'articolo 1-ter del decreto legge in esame reca disposizioni per garantire la sicurezza della circolazione dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica;

al fine di sostenere la diffusione della micromobilità elettrica e promuovere l'utilizzo di mezzi di trasporto innovativi e sostenibili, con l'articolo 1, comma 102, della legge 30 dicembre 2018, n. 145, è stata autorizzata la sperimentazione della circolazione su strada di veicoli per la mobilità personale a propulsione prevalentemente elettrica, quali *segway*, *hoverboard* e monopattini;

le modalità di attuazione e gli strumenti operativi della sperimentazione sono stati definiti con il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti del 4 giugno 2019. Detto decreto ha identificato le tipologie e le caratteristiche dei dispositivi per la micromobilità elettrica autorizzati alla circolazione, gli ambiti della circolazione sperimentale, i requisiti necessari agli utenti per condurre i dispositivi per la micromobilità elettrica e le relative norme di comportamento;

in particolare il decreto ministeriale 4 giugno 2019, all'articolo 2, comma 2, ha distinto, ai fini della definizione del suo ambito di applicazione, i dispositivi del tipo auto-bilanciato, quali ad esempio i *monowheel*, gli *hoverboard* ed i *segway*, dai dispositivi del tipo non auto-bilanciato, quali ad esempio i monopattini;

l'articolo 33-*bis* del decreto legge 30 dicembre 2019, n. 162, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 8 del 28 febbraio 2020, ha prorogato fino 27 luglio 2022 la sperimentazione introdotta con l'articolo 1, comma 102, della legge 30 dicembre 2018, n. 145 e ha stabilito che la circolazione mediante *segway*, *hoverboard* e *monowheel*, ovvero analoghi dispositivi di mobilità personale, è consentita, solo se sono a propulsione prevalentemente elettrica. Il riferimento generico ad "analoghi dispositivi per la mobilità personale" potrebbe essere foriero di ambiguità interpretative, posto che il decreto ministeriale 4 giugno 2019 dispone invece un elenco tassativo dei dispositivi ammessi alla sperimentazione e delle caratteristiche tecniche e costruttive degli stessi, rendendo difficile collocare singoli dispositivi, quali ad esempio gli *skateboard* elettrici, nel perimetro della sperimentazione in corso;

considerato che:

al di fuori dell'ambito della sperimentazione, la normativa specifica in materia di monopattini a propulsione prevalentemente elettrica, introdotta dalla legge 27 dicembre 2019, n. 160, è stata oggetto di ripetuti interventi e si è fatta via via più consistente, fino a delineare un quadro regolatorio tendenzialmente esaustivo delle fattispecie tipiche della circolazione stradale;

da ultimo, con l'articolo 1-*ter* del provvedimento in esame, sono state apportate numerose modifiche volte a chiarire più nel dettaglio le disposizioni relative alla circolazione e le norme di comportamento cui soggiacciono i conduttori, nonché le relative sanzioni. Viene inoltre demandata ad un'apposita istruttoria, a cura del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, la verifica della necessità dell'introduzione dell'obbligo di assicurazione sulla responsabilità civile contro i danni a terzi derivante dalla circolazione dei monopattini elettrici;

il medesimo articolo 1-ter ha altresì introdotto nuovi obblighi in capo agli operatori di noleggio di monopattini elettrici, al fine di scongiurare la pratica diffusa del parcheggio irregolare dei loro mezzi;
rilevato che:

è evidente che per poter affrontare le sfide connesse all'esigenza di ridurre drasticamente le emissioni dei gas ad effetto serra è necessario agire su più fronti e favorire il più possibile ogni utile iniziativa sostenuta dalle amministrazioni locali. In questo contesto lo sviluppo di una mobilità sempre più sostenibile gioca un ruolo fondamentale;

negli ultimi anni numerosi sono stati gli interventi volti ad incoraggiare i cittadini verso acquisti maggiormente consapevoli in tema di mobilità. Da ultimo, con il decreto-legge n. 111 del 2019 è stato introdotto il *Programma sperimentale buono mobilità*, esteso e incrementato ai sensi del decreto legge n. 34 del 2020 e dell'articolo 1, comma 692, della legge n. 178 del 2020, con il quale si prevede un finanziamento fino al 60 per cento della spesa sostenuta per l'acquisto di dispositivi per la micromobilità elettrica a fronte della rottamazione di veicoli inquinanti;

parrebbe opportuno, sulla base delle conclusioni tratte al termine della sperimentazione in corso e di una valutazione circa l'impatto della disciplina vigente in materia di monopattini a propulsione prevalentemente elettrica, definire una cornice normativa organica relativamente sia ai dispositivi del tipo auto-bilanciato che ai dispositivi del tipo non auto-bilanciato, e contenente tutte le disposizioni relative alla circolazione ed alle rispettive norme di comportamento;

impegna il Governo:

a valutare l'opportunità di rivedere la normativa attuativa relativa alla sperimentazione della circolazione su strada di veicoli per la mobilità personale a propulsione prevalentemente elettrica, al fine di meglio chiarire le tipologie di dispositivi rientranti nella sperimentazione alla luce della modifica intervenuta con il comma 1 dell'articolo 33-bis del decreto legge 30 dicembre 2019, n. 162, e del riferimento ivi contenuto a cosiddetti "analoghi dispositivi di mobilità personale" e di provvedere all'eventuale aggiornamento delle relative caratteristiche tecniche e costruttive;

a valutare l'opportunità, al termine della sperimentazione in corso, di operare una ricognizione della normativa vigente al fine di pervenire ad una disciplina organica sulla circolazione di tutti i dispositivi per la mobilità personale, sia del tipo auto-bilanciato che del tipo non auto-bilanciato.

EMENDAMENTI

1-ter.0.1

RUSPANDINI, TOTARO

Dopo l'articolo, inserire i seguenti:

«Art. 1-quater.

(Disposizioni urgenti in materia di sicurezza degli utenti vulnerabili della strada)

1. Al fine di migliorare la sicurezza degli utenti vulnerabili della strada, entro sessanta giorni dall'entrata in vigore della presente legge, con decreto del Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, sentita la Conferenza unificata di cui al decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sono individuati i segnali verticali di cui all'articolo 39 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, con fondo fluoro rifrangente, da apporre obbligatoriamente nelle strade situate nelle immediate vicinanze dei plessi scolastici e alle intersezioni tra strade urbane e piste ciclabili, finalizzati alla segnalazione almeno dei seguenti elementi:

- a) la presenza di attraversamenti pedonali o ciclabili;
- b) i limiti di velocità vigenti nell'area;
- c) i luoghi frequentati da bambini.

2. Entro due anni dall'entrata in vigore del decreto di cui al comma 1, gli enti proprietari delle strade provvedono all'integrale sostituzione della segnaletica stradale verticale non conforme a quando ivi disposto, attingendo alle risorse finanziarie derivanti dai proventi di cui all'art. 208, comma 4, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. Gli enti inadempimenti sono esclusi, nell'anno successivo a quello relativo all'obbligo di apposizione dei segnali di cui al comma 1, dalla partecipazione ai bandi per l'attuazione del Piano nazionale della sicurezza stradale.

Art. 1-quinquies.

(Disposizioni urgenti in materia di manutenzione e localizzazione della segnaletica stradale)

1. Al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono apportate le seguenti modifiche:

- a) all'art. 208, dopo il comma 4, è inserito il seguente:

"4-bis. Ai fini degli interventi di cui al comma 4, lettera a), l'ente proprietario della strada certifica, nella relazione annuale di cui al comma 12-

quater dell'articolo 142, lo stato di conformità alle caratteristiche tecniche indicate dal regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, dei segnali individuati, con apposito provvedimento dirigenziale del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, come prioritari per la sicurezza dell'utente della strada."

b) all'art. 226, dopo le parole allo stato tecnico e giuridico della strada, sono inserite le seguenti: "alla segnaletica stradale installata e alla sua manutenzione".

Art. 1-sexies.

(Fondo per la sostituzione della segnaletica stradale)

1. Al fine di sostenere gli enti proprietari nelle operazioni di sostituzione della segnaletica stradale, presso lo Stato di previsione del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili è istituito un fondo della dotazione di 5 milioni di euro.

2. Il fondo di cui al comma 1 è destinato agli enti proprietari di strade che, dal primo gennaio 2022 al 31 dicembre 2024, abbiano proceduto alla sostituzione alla segnaletica stradale verticale prioritaria per la sicurezza degli utenti, quali i segnali di pericolo o di precedenza, con nuovi segnali rifrangenti e resistenti all'usura, nonché al rifacimento della segnaletica stradale orizzontale con materiali visibili in condizioni meteorologiche avverse.

3. Con decreto del Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, sentita la Conferenza unificata di cui al decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sono definite le specifiche tecniche degli interventi ammissibili al finanziamento di cui al comma 1, le modalità di rendicontazione degli interventi e le modalità di erogazione delle risorse stanziare.

4. Agli oneri di cui al presente articolo, si corrisponde a valere sulle risorse del Fondo per le esigenze indifferibili di cui all'articolo 1, comma 199, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.

Art. 1-septies.

(Requisiti minimi della segnaletica orizzontale)

1. Al fine di ottimizzare le misure di sicurezza stradale e di contenere i costi di manutenzione, entro centottanta giorni dall'entrata in vigore della presente legge, con decreto del Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, sentita la Conferenza unificata di cui al decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sono definiti i requisiti minimi della segnaletica orizzontale stradale, con particolare riferimento a:

- a) innovazione dei materiali;
- b) visibilità sul bagnato;

c) resistenza all'usura. »

1-ter.0.2

RUSPANDINI, TOTARO

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 1-quater.

(Disposizioni in materia di pedaggi dei valichi montani e di frontiera per i veicoli di soccorso ed emergenza)

1. All'articolo 373 del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, dopo il comma 2, aggiungere il seguente:

"2-bis. I veicoli di cui al comma 2, lettere c), d), f), h) e i), sono esentati dal pagamento del pedaggio dei valichi e trafori montani di frontiera per l'esercizio delle attività di soccorso."»

1-ter.0.3

RUSPANDINI, TOTARO

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 1-quater.

(Capienza autoservizi pubblici non di linea)

1. A far data dall'entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto-legge, i limiti previsti per il contenimento della diffusione del Covid-19 in ordine alla capienza e alla verticalizzazione delle sedute dei mezzi destinati all'esercizio di autoservizi pubblici non di linea non si applicano nei territori delle Regioni che si collocano in "Zona bianca".»

1-ter.0.4

RUSPANDINI, TOTARO

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 1-quater.

(Dispensa dall'esame di idoneità professionale per imprese operanti con veicoli con massa inferiore alle 3,5 t)

1. Ai sensi dell'articolo 1, numero 7), del regolamento (UE) 2020/1055 sono dispensate dall'esame per la dimostrazione dell'idoneità professionale le persone che dimostrano di aver diretto, in maniera continuativa, l'attività in una o più imprese italiane o di altro Stato dell'Unione europea di trasporto di merci su strada, che effettuano operazioni di trasporto internazionale esclusivamente con veicoli a motore singoli o insieme di veicoli, la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non superi le 3,5 tonnellate, da almeno dieci anni precedenti il 20 agosto 2020 e siano in attività alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto.»

Art. 2

2.1

MALLEGNI, PAROLI, BARACHINI, BARBONI

Ritirato

Al comma 2, apportare le seguenti modifiche:

a) *alla fine del primo periodo, è aggiunto il seguente:* «Contestualmente, in caso di affidamento della gestione degli impianti e dei servizi di ristoro a terzi, sono prorogati per una durata pari a quella della concessione i contratti in essere con i relativi gestori»;

b) *alla fine del comma, aggiungere il seguente periodo:* «Entro trenta giorni dalla conversione in legge del presente decreto, il Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili, d'intesa con il Ministero della Transizione Ecologica, avvia le procedure per la revisione del Decreto interministeriale del 7 agosto 2015, concernente il Piano di ristrutturazione della rete delle aree di servizio presenti nei sedimi autostradali, al fine di razionalizzare e ammodernare la rete, anche in senso ecologico ed ambientale, ricondurre i

prezzi praticati ad una maggiore omogeneità con la rete ordinaria e incrementare i servizi.».

2.2

RUSPANDINI, TOTARO

Al comma 2 apportare le seguenti modificazioni:

a) *alla fine del primo periodo, è aggiunto il seguente:* «Contestualmente, in caso di affidamento della gestione degli impianti e dei servizi di ristoro a terzi, sono prorogati per una durata pari a quella della concessione i contratti in essere con i relativi gestori.»;

b) *alla fine del comma è aggiunto il seguente periodo:* «Entro trenta giorni dalla conversione in legge del presente decreto, il Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili, d'intesa con il Ministero della Transizione Ecologica, avvia le procedure per la revisione del Decreto interministeriale del 7 agosto 2015, concernente il Piano di ristrutturazione della rete delle aree di servizio presenti nei sedimi autostradali, al fine di razionalizzare e ammodernare la rete, anche in senso ecologico ed ambientale, ricondurre i prezzi praticati ad una maggiore omogeneità con la rete ordinaria e incrementare i servizi.»

2.3

RUSPANDINI, TOTARO

Dopo il comma 4-quater aggiungere i seguenti:

«4-quinquies. In relazione alle concessioni autostradali, al fine di promuovere l'innovazione tecnologica e la sostenibilità delle infrastrutture autostradali assicurando, al contempo, l'equilibrio economico - finanziario, in sede di gara, l'amministrazione aggiudicatrice, nel rispetto della disciplina regolatoria emanata dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti, può stabilire che il contributo pubblico di cui all'articolo 165, comma 2, secondo periodo, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, può essere sostituito da risorse finanziarie messe a disposizione da un altro concessionario di infrastruttura autostradale, purché quest'ultima sia funzionalmente e territorialmente interconnessa a quella oggetto di aggiudicazione.

4-*sexies*. Nei casi di cui al comma precedente:

a) il concessionario autostradale che mette a disposizione le risorse finanziarie:

1) sottoscrive la convenzione di concessione unitamente al concessionario, selezionato all'esito della procedura di evidenza pubblica;

2) è solidamente responsabile nei confronti dell'amministrazione concedente dell'esatto adempimento da parte del titolare della concessione dell'adempimento degli obblighi derivanti dalla convenzione di concessione;

3) incrementa, in misura corrispondente all'entità delle risorse messe a disposizione ed anche ai fini della determinazione del valore di subentro, l'importo degli investimenti effettuati in relazione all'infrastruttura ad esso affidata, fermi restando gli obblighi di investimenti definiti nella convenzione di concessione relativa alla medesima infrastruttura;

b) il concessionario autostradale beneficiario delle risorse finanziarie riduce, in misura corrispondente all'entità delle risorse messe a disposizione ed anche ai fini della determinazione del valore di subentro, l'importo degli investimenti effettuati in relazione all'infrastruttura ad esso affidata. Gli investimenti effettuati dal concessionario si intendono eseguiti anche nell'interesse del concessionario che mette a disposizione le risorse finanziarie;

c) le prestazioni rese dal concessionario di cui alla lettera b) nei confronti del concessionario di cui alla lettera a) assumono rilevanza ai fini dell'imposta sul valore aggiunto.»

ORDINI DEL GIORNO

G2.1

COLTORTI, DI GIROLAMO, FEDE, LUPO, SANTILLO, TONINELLI, MANTOVANI, CIOFFI, TRENTACOSTE

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e

dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (AS 2437),

premessi che:

l'articolo 2 del provvedimento in esame reca disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza nel settore delle infrastrutture autostradali e idriche. Nel corso dell'esame in prima lettura, svolto dalla Camera dei deputati, detto articolo ha subito numerose modifiche, anche in materia di concessioni autostradali;

considerato che:

la relazione della Corte dei conti sulle concessioni autostradali - deliberazione 18 dicembre 2019, n. 18/2019/G - evidenzia, negli ultimi decenni, il ricorso a strumenti negli effetti del tutto simili alla proroga formale, quali l'eccessivo valore di subentro al termine delle concessioni, la proroga di fatto a seguito di mancato tempestivo riaffidamento delle stesse, la revisione contrattuale attraverso la gestione unificata di tratte interconnesse, contigue o complementari che consentono di modificare i rapporti esistenti senza nuovo affidamento alla scadenza;

in linea generale, l'indagine della Corte dei conti sottolinea come la quasi totalità delle tratte siano state affidate o prorogate senza gare in assenza di confronto concorrenziale e mostra gli effetti distorsivi derivanti dalla modalità di regolamentazione delle tariffe;

il regime tariffario è infatti regolato con modalità differenti. Mentre alcune concessioni utilizzano la formula del *price cap*, con la quale viene stabilito un limite all'aumento, lasciando al concedente la possibilità di riconoscere un valore di adeguamento inferiore a tale limite, altre utilizzano una formula che garantisce un adeguamento sempre pari al valore limite. Altre ancora utilizzano formule nelle quali non compaiono i parametri sul recupero di produttività o sulla qualità;

la finalità volta ad assicurare, tramite investimenti aggiuntivi, l'erogazione di un servizio sulla base di tariffe e condizioni di accesso più favorevoli per gli utenti è quindi difficilmente perseguibile in presenza di molteplici sistemi di aggiornamento tariffario;

rilevato che:

la sentenza della Corte di giustizia C-526/17 ha ribadito che *"il principio di parità di trattamento e l'obbligo di trasparenza che ne deriva ostano a che, dopo l'aggiudicazione di un contratto di concessione di lavori pubblici, l'amministrazione aggiudicatrice concedente e il concessionario apportino alle disposizioni del loro contratto modifiche tali che dette disposizioni presentino caratteristiche sostanzialmente diverse rispetto a quelle iniziali. [...]Pertanto, in linea di principio, una modifica sostanziale di un contratto di concessione di lavori pubblici deve dar luogo a una nuova procedura di aggiudicazione relativa al contratto modificato"*;

l'Autorità di regolazione dei trasporti (ART), con delibera n. 71/2019 del 19 giugno 2019, ha concluso il procedimento avviato con delibera n. 16/2019, approvando il sistema tariffario di pedaggio basato sul metodo del *price cap*, con determinazione dell'indicatore di produttività X a cadenza quinquennale relativo alla Convenzione Unica ANAS S.p.A. - Autostrade per l'Italia S.p.A.;

impegna il Governo:

ad adottare ogni opportuna iniziativa volta a superare, a decorrere dal 1° gennaio 2022, la previsione di ulteriori proroghe relative ai piani economico finanziari delle concessioni autostradali e di rendere celermente applicabile il nuovo sistema tariffario unico di pedaggio di cui alla delibera n. 71/2019 del 19 giugno 2019 dell'Autorità di regolazione dei trasporti;

ad adoperarsi presso le società concessionarie al fine di favorire la rapida razionalizzazione della rete di distribuzione carburanti e dei servizi di ristorazione e prevedendo altresì l'installazione diffusa di colonnine di ricarica automezzi elettrici.

G2.2

DI GIROLAMO, COLTORTI, SANTILLO, FEDE, LUPO, TONINELLI, MANTOVANI, CIOFFI, TRENTACOSTE

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (AS 2437),

premesso che:

l'articolo 2 del provvedimento in esame reca disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza nel settore delle infrastrutture autostradali e idriche. Nel corso dell'esame in prima lettura presso la Camera dei deputati, tale articolo ha subito numerose modifiche;

in particolare, il comma 1-*bis* del medesimo articolo 2 prevede che l'affidamento della concessione relativa all'infrastruttura autostradale A22 Brennero-Modena possa avvenire, in deroga a quanto disposto dall'art. 13-*bis*, comma 1, del decreto legge 16 ottobre 2017, n. 148, anche mediante le procedure previste dall'art. 183 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 in materia di finanza di progetto, da concludersi entro la data del 31 dicembre 2022;

con i commi da *2-sexies* a *2-sexiesdecies* è stata inoltre prevista la costituzione di una nuova società, controllata interamente dal Ministero dell'economia e delle finanze e soggetta al controllo analogo del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, a cui saranno trasferite, con esclusivo riguardo alle autostrade statali a pedaggio, le funzioni e le attività attribuite dalle vigenti disposizioni ad ANAS S.p.A.;

considerato che:

il 30 aprile 2014 è scaduta la concessione dell'autostrada A22, affidata alla società Autostrada del Brennero S.p.a.;

il 14 gennaio 2016 è stato siglato il protocollo d'intesa tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e le amministrazioni pubbliche socie di Autostrada del Brennero S.p.A. che ha previsto il rinnovo trentennale della concessione ad una società interamente partecipata dalle amministrazioni pubbliche territoriali e locali contraenti;

l'articolo 13-*bis* del citato decreto-legge n. 148 del 2017 ha dettato una specifica disciplina volta a regolare l'affidamento delle concessioni autostradali scadute e, in particolare, dell'autostrada A22;

il predetto articolo 13-*bis* dispone, tra l'altro, che le funzioni di concedente siano svolte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e che le convenzioni di concessione per la realizzazione delle opere e la gestione delle tratte autostradali abbiano durata trentennale e siano stipulate dal Ministero con le regioni e gli enti locali che hanno sottoscritto gli appositi protocolli di intesa nel gennaio del 2016, che potranno anche avvalersi nel ruolo di concessionario di società *in house*, esistenti o appositamente costituite, nel cui capitale non figurino privati;

il 20 maggio 2019 il CIPE ha approvato la delibera n. 24 di approvazione dell'accordo di cooperazione per la concessione autostradale A22 Brennero-Modena. Il successivo 1 agosto lo stesso comitato ha approvato la delibera n. 59 recante "Aggiornamento e attuazione della delibera n. 68 del 28 novembre 2018 relativa alla tratta autostradale A22 Brennero-Modena Modalità di calcolo degli eventuali benefici netti tra la scadenza della concessione e l'effettivo subentro di un nuovo concessionario",

impegna il Governo:

a procedere in via prioritaria all'assegnazione della concessione relativa all'infrastruttura autostradale A22 Brennero-Modena alla nuova società *in-house*, istituita all'articolo 2, commi da *2-sexies* a *2-sexiesdecies*, del decreto in esame, interamente controllata dal Ministero dell'economia e delle finanze e soggetta al controllo analogo del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, alla quale verranno trasferite le funzioni e le attività attribuite dalle disposizioni vigenti ad ANAS.

G2.3

LUPO, DI GIROLAMO, VANIN, CROATTI, TRENTACOSTE, RICCIARDI, NATURALE

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (A.S. 2437),

premesso che:

l'articolo 2 reca disposizioni in materia di sicurezza delle infrastrutture autostradali;

considerato che:

l'articolo 9-*tricies semel*, comma 1, del decreto legge 24 ottobre 2019, n. 123, convertito, con modificazioni, dalla legge 12 dicembre 2019, n. 156, prevede la sospensione degli incrementi delle tariffe di pedaggio delle autostrade A24 e A25 al 31 ottobre 2021, nelle more della procedura contemplata dal comma 183 dell'articolo 1 della legge 24 dicembre 2012, n.228 e finalizzata alla rinegoziazione con la società concessionaria delle condizioni di concessione;

nel corso dell'esame in prima lettura presso la Camera dei deputati sono state apportate diverse modifiche all'articolo 2 del provvedimento in esame che, al comma 2-*bis*, prevede la proroga fino al 31 dicembre 2021 della sospensione degli incrementi delle tariffe di pedaggio delle autostrade A24 e A25;

il "tratto urbano" è costituito dal tracciato autostradale che va dalla Barriera di Roma Est dell'A24, situata in corrispondenza della località Lunghezza, alla fine delle competenze autostradali coincidenti con l'innesto sulla Tangenziale Est all'altezza del Cimitero del Verano. Il tratto, da un punto di vista di gestione autostradale, è operato come un sistema "aperto" sul quale, cioè, il pedaggio viene raccolto in corrispondenza della Barriera di Roma Est e dei tre caselli presenti sul tratto urbano: Lunghezza, Ponte di Nona e Settecamini. Questo determina che per chi abita o lavora nei Municipi IV, V e VI del Comune di Roma, gli spostamenti locali giornalieri sono soggetti al pagamento del pedaggio;

la precedente amministrazione di Roma Capitale e la concessionaria Strada dei Parchi hanno costituito un tavolo di coordinamento per iniziative a favore di una sempre migliore integrazione delle rispettive competenze, nella direzione del servizio al cittadino;

il tavolo di coordinamento tra Roma Capitale e Strada dei Parchi ha individuato un progetto in grado di supportare in modo selettivo i pendolari urbani di Roma nei propri spostamenti giornalieri eliminando il relativo pedaggio e favorendo quindi l'utilizzo dell'autostrada, a vantaggio anche del decongestionamento delle vie consolari,

impegna il Governo:

a proseguire, per quanto di competenza, sulla scia del percorso intrapreso dalla precedente amministrazione comunale, volto ad agevolare la mobilità dei residenti di Roma Capitale che utilizzano regolarmente le tratte autostradali ricadenti nel territorio medesimo, adottando ogni opportuna iniziativa finalizzata a prevedere l'esenzione dal pagamento del pedaggio applicato nella tratta ricompresa nella fascia urbana concernente la concessione autostradale A24-A25.

G2.4

MALAN, RUSPANDINI, TOTARO

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (AS 2437)

premesso che,

l'articolo 2 del provvedimento in esame reca disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza nel settore delle infrastrutture autostradali e idriche,

impegna il Governo,

a non ricorrere all'affidamento *in house* al di fuori di quelle tratte già oggi oggetto di iniziative in tal senso.

G2.5

MALAN, RUSPANDINI, TOTARO

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (AS 2437),

premessi che

l'articolo 2 del provvedimento in esame reca disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza nel settore delle infrastrutture autostradali e idriche,

impegna il Governo,

a non ricorrere all'affidamento *in house* per quelle tratte ove sono state avviate procedure di evidenza pubblica finalizzate all'affidamento delle concessioni o già definite con l'aggiudicazione alla data di entrata in vigore del presente decreto.

G2.6

PAVANELLI, DI GIROLAMO, TRENTACOSTE

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (A.S. 2437),

premessi che:

l'articolo 2 del provvedimento in esame reca disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza nel settore delle infrastrutture autostradali e idriche;

considerato che:

con la legge 26 ottobre 1995, n. 447, recante "*Legge quadro sull'inquinamento acustico*", e i relativi decreti attuativi, sono stati introdotti speci-

fiche disposizioni finalizzate a minimizzare quanto più possibile i livelli sonori immessi nelle aree circostanti alle infrastrutture;

in particolare con l'articolo 7 è stato previsto l'obbligo di predisporre e presentare al comune Piani di contenimento ed abbattimento del rumore, secondo le direttive emanate dal Ministro dell'ambiente con proprio decreto, per le società e gli enti gestori di servizi pubblici di trasporto o delle relative infrastrutture, ivi comprese le autostrade;

con la direttiva 2002/49/CE l'Unione europea ha chiesto agli Stati membri di assicurare che gli enti gestori delle infrastrutture realizzassero delle mappature acustiche sugli assi stradali principali e definissero dei piani di azione contenenti gli interventi di risanamento secondo quanto contenuto nei Piani di contenimento ed abbattimento del rumore;

gli interventi finalizzati all'attività di risanamento, devono essere effettuati secondo una scala di priorità che vede come fondamentali gli interventi direttamente sulla sorgente disturbante e lungo la via di propagazione acustica dalla sorgente al ricettore;

rilevato che:

i tempi per la messa in opera di pannelli fonoassorbenti sono di norma molto lunghi, e in alcuni casi si arriva ad attendere addirittura 15 anni, con conseguente grave pregiudizio per la salute dei cittadini residenti nelle zone circostanti;

l'integrazione di pannelli fonoassorbenti nelle barriere di sicurezza stradali configura un nuovo standard tecnico in ambito di sicurezza stradale e protezione antirumore;

dette strutture, se associate a pannelli per la produzione di energia da fonti rinnovabili, rappresentano un'efficace soluzione per la produzione di energia a vantaggio degli agglomerati urbani in prossimità dei quali sono installati, oltreché per l'abbattimento dell'inquinamento acustico;

i maggiori ricavi di energia derivanti dalle barriere antirumore con fotovoltaico potrebbero essere destinati a molteplici scopi, quali l'alimentazione di punti di ricarica per i veicoli elettrici già esistenti lungo le reti autostradali, e incentivandone l'ulteriore installazione,

impegna il Governo:

a valutare l'opportunità di prevedere misure finalizzate ad accelerare la realizzazione delle attività di risanamento contenute nei Piani di contenimento e abbattimento del rumore, elaborati dai gestori delle infrastrutture stradali e autostradali, mediante l'installazione di pannelli fonoassorbenti fotovoltaici;

a valutare l'opportunità di individuare misure per la semplificazione delle procedure di installazione di pannelli fonoassorbenti fotovoltaici volte a ridurre tempi e costi, valutando altresì l'introduzione di meccanismi incentivanti, anche mediante la possibilità di destinare i maggiori ricavi di energia

all'alimentazione di punti di ricarica per veicoli elettrici lungo le reti autostradali e negli agglomerati urbani limitrofi.

EMENDAMENTI

Art. 4

4.1

PAPATHEU, GIAMMANCO, SCHIFANI, SICLARI, CALIGIURI, MANGIALAVORI

Ritirato

Dopo il comma 3 aggiungere il seguente:

«3.1. Al fine di individuare la procedura più celere per la realizzazione di un collegamento stabile, viario e ferroviario, sullo stretto di Messina, il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, entro trenta giorni dall'entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto legge deposita presso le commissioni parlamentari competenti una relazione illustrativa dei tempi di realizzazione relativi all'aggiornamento del progetto già esistente del Ponte sullo stretto di Messina e dei tempi relativi alla realizzazione di un nuovo progetto di fattibilità tecnica ed economica.»

4.2

RUSPANDINI, TOTARO

Dopo il comma 3-quinquies, inserire il seguente comma:

«3-*sexies*. Per le medesime finalità di cui al comma 3, a valere sulle risorse del Fondo per lo sviluppo e la coesione, periodo di programmazione 2021-2027, di cui all'articolo 1, comma 177, della legge 30 dicembre 2020, n. 178, come rifinanziato dall'articolo 2 del decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, convertito, con modificazioni dalla legge 1 luglio 2021, n. 101 è autorizzata la spesa di 2.000 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022 e 2023 e di 1.000 milioni di euro per ciascuno degli anni 2024, 2025, 2026 e 2027 per la realizzazione del ponte sullo stretto di Messina quale collegamento stabile viario e ferroviario tra il continente e la Sicilia, e delle necessarie opere connesse.»

4.3

MALLEGNI, PAROLI, BARACHINI, BARBONI

Ritirato

Dopo il comma 6 inserire il seguente:

«6.1. Le Autorità di Sistema Portuale, utilizzando una quota delle proprie entrate per tasse a carico delle merci imbarcate e sbarcate e per diritti su movimentazione dei passeggeri, destinano a decorrere dal 2022 risorse per finanziare misure di incentivazione al pensionamento anticipato nonché misure di politiche attive per i lavoratori portuali appartenenti alle imprese titolari di autorizzazioni e/o concessioni ai sensi degli articoli 16 e 18, della citata legge, ovvero ai sensi dell'art.36 del codice della navigazione, che applichino il contratto nazionale di lavoro porti. Le risorse economiche di cui al presente comma potranno esser trasferite annualmente ad apposito fondo nazionale qualora venga costituito. Il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile, con Decreto direttoriale della competente Direzione Generale, sentite le parti stipulanti il contratto nazionale di lavoro porti, indicherà, i criteri generali per l'attuazione delle suddette misure.».

4.4

RUSPANDINI, TOTARO

Dopo il comma 6-quater aggiungere il seguente

«6-quinquies. Al fine favorire la realizzazione di progetti volti a ridurre l'inquinamento ambientale nelle aree portuali, l'energia elettrica erogata da impianti di terra alle navi ormeggiate in porto si considera, in analogia con quanto previsto dal decreto legislativo 16 dicembre 2016 n. 257 per le attività di ricarica dei veicoli elettrici, una componente del più ampio servizio erogato dall'operatore che si qualifica come cliente finale dell'energia elettrica erogata alle navi.»

ORDINI DEL GIORNO

G4.1

MARINELLO, SANTANGELO, TRENTACOSTE

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (A.S. 2437);

premessi che:

l'articolo 4 del provvedimento in esame, recante "Disposizioni urgenti in materia di investimenti e di sicurezza nel settore del trasporto marittimo", al comma 2, ha apportato alcune modifiche all'allegato A della legge 28 gennaio 1994, n. 84, con l'obiettivo di assicurare una programmazione sintetica delle infrastrutture portuali distribuite lungo l'intera costa della regione Sicilia;

più nel dettaglio, la norma ha inserito all'interno dell'Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia occidentale anche il Porto Rifugio di Gela e il Porto Isola di Gela. Nel corso dell'esame in prima lettura, presso la Camera dei deputati, è stato previsto l'inserimento nella medesima Autorità anche del porto di Licata. Allo stato attuale rimane dunque escluso dall'Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia occidentale il porto di Sciacca;

le Autorità di sistema portuale sono enti pubblici non economici di rilevanza nazionale a ordinamento speciale, dotate di autonomia amministrativa, organizzativa, regolamentare, di bilancio e finanziaria. Ad esse sono assegnate rilevanti funzioni ai sensi del comma 4 dell'articolo 6 della legge 28 gennaio 1994, n. 84. Decisivo è il loro ruolo ai fini della manutenzione portuale, nonché della programmazione, della promozione e del coordinamento delle operazioni e dei servizi portuali;

considerato che:

il porto di Sciacca rappresenta un fondamentale centro peschereccio e commerciale della provincia di Agrigento e della Sicilia sud-occidentale. La sua mancata inclusione all'interno dei porti amministrati dell'Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia occidentale rischia di recare gravi pregiudizi allo sviluppo economico dell'intera area, già gravemente svantaggiata dal punto di vista infrastrutturale;

impegna il Governo:

a valutare l'opportunità di inserire all'interno dell'Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia occidentale anche il porto di Sciacca.

G4.2

D'ANGELO, TRENTACOSTE

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (A.S. 2437),

premesso che:

il decreto in esame, al comma 3 dell'articolo 4, ha previsto l'assegnazione di risorse all'Autorità di Sistema portuale dello Stretto, nella misura di 2 milioni di euro per il 2021, a 30 milioni di euro per il 2022 e a 5 milioni di euro per il 2023, finalizzate alla realizzazione degli interventi infrastrutturali necessari ad aumentare la capacità di accosto per le unità adibite al traghettamento nello Stretto di Messina e per i servizi ai pendolari, con l'obiettivo di migliorare e rendere più sostenibile la mobilità di passeggeri e merci tra le aree metropolitane di Reggio Calabria e Messina;

considerato che:

la caratteristica di insularità ed il posizionamento strategico al centro del bacino del Mediterraneo della Regione Siciliana hanno contribuito allo sviluppo di infrastrutture portuali ben al di sopra della media italiana e del Mezzogiorno. La perdurante carenza di infrastrutture rende quindi apprezzabile ogni sforzo utile alla realizzazione degli interventi infrastrutturali necessari;

dal porto di Messina transitano la maggior parte di tutti i mezzi pesanti destinati al collegamento con il continente assicurando la continuità territoriale commerciale sia per l'export che per l'import nella Regione;

il sistema dei porti appartenenti a questa area, che all'attualità assicurano le funzioni di collegamento tra le sponde della Sicilia e della Calabria, non risulta tuttavia classificato come *porto Core*, a forte discapito dei territori di riferimento

tenuto conto che:

l'attuale sistema di *governance* delle ZES della Calabria e della Sicilia Orientale, per previsione normativa, esclude l'Autorità di sistema portuale dello Stretto dalla gestione diretta;

questa situazione non facilita l'attuazione di questo importante strumento di valorizzazione degli ambiti portuali e retroportuali, sia nella fase del marketing territoriale che in quello della gestione amministrativa delle autorizzazioni alle imprese;

in coerenza con le finalità espresse all'articolo 4, comma 3 del provvedimento in esame, l'istituzione di una ZES interregionale potrebbe rispondere proprio a tale esigenza, rappresentando uno strumento ideale per l'attrazione di investimenti e per il rafforzamento delle capacità di esportare, costituendo in pari tempo un ideale anello di congiunzione tra funzioni logistiche e funzioni produttive in chiave di efficace apertura ai mercati,

impegna il Governo:

a valutare l'opportunità di prevedere l'istituzione di una nuova Zona economica speciale (ZES) denominata "Zona Economica Speciale dello Stretto", estendendo quindi all'intera area gli incentivi e progetti di investimento finalizzati a sostenere la creazione di condizioni favorevoli in termini economici, finanziari e amministrativi che consentano lo sviluppo delle imprese già operanti, nonché l'insediamento di nuove imprese.

EMENDAMENTO

Art. 5

5.1

RUSPANDINI, TOTARO

Sopprimere il comma 11.

ORDINE DEL GIORNO

G5.1

MALAN, RUSPANDINI, TOTARO

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (AS 2437), con particolare riferimento agli articoli 5 e 6 del decreto-legge in oggetto,

premesso che:

il 1° giugno 2017, rispondendo all'interrogazione di un senatore, il rappresentante del Governo diceva fra l'altro:

"Passando al quesito sulla rotazione del personale dirigenziale, in premessa informo che presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti tutti gli incarichi vengono ciclicamente posti ad interpellato e assegnati a domanda degli interessati. La situazione della direzione sulla vigilanza delle concessionarie autostradali presenta delle particolarità. Infatti, la stessa è stata istituita presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti a seguito di trasferimento di ramo di azienda avvenuto ope legis nel 2012 e, al momento del trasferimento, la norma ha assegnato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti le competenze e il personale che le svolgeva, ivi compreso quello dirigenziale. In un primo momento, in attesa della riorganizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, avvenuta con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri n. 72 del 2014, la struttura fu incardinata nel dipartimento infrastrutture, con decreto del Ministro pro tempore, che ne ha disciplinato le funzioni, le competenze amministrative e contabili e il personale. Per tale personale è stato poi necessario attendere l'emanazione del predetto decreto del Presidente del Consiglio dei ministri che ha equiparato il personale, dirigenziale e non, a quello dei ministeri. Con l'emanazione del decreto n. 346 del 2014 di organizzazione del secondo livello del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, tutti i posti di livello dirigenziale di seconda fascia sono stati oggetto di interpellato e successiva attribuzione, compresi quelli della direzione generale in argomento. Per quanto riguarda l'attribuzione dell'incarico di prima fascia presso la suddetta direzione, il Ministro pro tempore valutava la necessità di garantire la continuità dell'azione amministrativa, nominando direttore colui che svolgeva le medesime funzioni presso l'ANAS, istituto di vigilanza sulle concessioni autostradali";

impegna il Governo,

a vigilare affinché presso Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e in particolare presso l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali venga data piena attuazione alla rotazione degli incarichi dirigenziali prevista dall'articolo 1 della legge 6 novembre 2012, n. 190 (anticorruzione), la cui importanza viene costantemente ribadita dall'ANAC quale misura organizzativa preventiva, finalizzata a limitare il consolidarsi di relazioni che possano alimentare dinamiche improprie nella gestione amministrativa.

EMENDAMENTI

5.0.1

MALLEGNI, PAROLI, BARACHINI, BARBONI

Ritirato

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 5-bis.

(Modifiche al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 in materia di pagamento diretto del fornitore in caso di inadempimento)

1. Al Decreto Legislativo 18 aprile 2016, n. 50 sono apportate le seguenti modifiche:

a) il comma 13 dell'articolo 105 è sostituito dal seguente: "13. La stazione appaltante corrisponde direttamente al subappaltatore, al cottimista, al prestatore di servizi ed al fornitore di beni o lavori, l'importo dovuto per le prestazioni dagli stessi eseguite nei seguenti casi: a) quando il creditore è una microimpresa o piccola impresa; b) in caso di inadempimento da parte dell'appaltatore; c) su richiesta del creditore.";

b) il comma 9 dell'articolo 194 è sostituito dal seguente: "9. Il soggetto aggiudicatore verifica, prima di effettuare qualsiasi pagamento a favore del contraente generale, compresa l'emissione di eventuali stati di avanzamento lavori, il regolare adempimento degli obblighi contrattuali del contraente generale verso i propri affidatari di lavori e di questi ultimi nei confronti dei loro fornitori: ove risulti l'inadempimento del contraente generale o del proprio affidatario di lavori, il soggetto aggiudicatore applica una detrazione sui successivi pagamenti dovuti al contraente generale e procede al pagamento di-

retto all'affidatario o ai loro fornitori, nonché applica le eventuali diverse sanzioni previste nel contratto.";

c) dopo il comma 9 dell'articolo 194 è aggiunto il seguente: "9-bis. Nelle ipotesi previste dagli articoli 105, comma 13, e 194, comma 9, le imprese creditrici inviano la richiesta di pagamento alla stazione appaltante, trascorsi dieci giorni dallo spirare del termine di sessanta giorni dalla richiesta di pagamento inviata all'appaltatore o, in caso di affidamento a contraente generale, al contraente generale o suo affidatario di lavori. Le imprese allegano alla richiesta l'attestazione, da parte di revisore contabile iscritto agli ordini dei commercialisti e degli esperti contabili circa la sussistenza, alla data della richiesta stessa, della sussistenza dei crediti. La stazione appaltante entro trenta giorni dalla richiesta verifica l'effettiva spettanza dei crediti insoddisfatti e in caso positivo provvede al versamento degli importi spettanti ai singoli creditori. Le presenti disposizioni si applicano anche in caso di crediti non corrisposti alla data di entrata in vigore della presente legge, ivi inclusi quelli relativi all'esecuzione di contratti pubblici stipulati ai sensi del d.lgs. n.163/2006. Le presenti disposizioni non si applicano alle gare aggiudicate dai comuni, dalle città metropolitane, dalle province, anche autonome, e dalle regioni."».

5.0.2

MALLEGNI, PAROLI, BARACHINI, BARBONI

Ritirato

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 5-bis

(Disposizioni eccezionali in materia ritardi o inadempimenti contrattuali)

1. Gli eventi imprevedibili al momento della stipula del contratto, tra cui l'eccezionale carenza di approvvigionamento di merci e forniture, sono sempre valutati ai fini dell'esclusione, ai sensi e per gli effetti degli articoli 1218 e 1223 del codice civile, della responsabilità del debitore, anche relativamente all'applicazione di eventuali decadenze o penali connesse a ritardati o omessi adempimenti.»

5.0.3

RUSPANDINI, TOTARO

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 5-bis.

(Disposizioni eccezionali in materia ritardi o inadempimenti contrattuali)

1. Gli eventi imprevedibili al momento della stipula del contratto, tra cui l'eccezionale carenza di approvvigionamento di merci e forniture, sono sempre valutati ai fini dell'esclusione, ai sensi e per gli effetti degli articoli 1218 e 1223 del codice civile, della responsabilità del debitore, anche relativamente all'applicazione di eventuali decadenze o penali connesse a ritardati o omessi adempimenti.»

5.0.4

MALLEGNI, PAROLI, BARACHINI, BARBONI

Ritirato

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 5-bis

(Modifiche al decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73)

1. All'articolo 1-*septies* del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73 convertito nella legge 23 luglio 2021, n. 106, dopo il comma 7 aggiungere il seguente comma:

"7-*bis* . La disposizione di cui al comma 1 si applica anche ai contratti di appalto tra privati e le variazioni rilevate dal decreto del Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili costituiscono parametro di riferimento ai fini dell'applicazione dell'articolo 1664, comma 1, del codice civile anche se non espressamente richiamato tra le clausole contrattuali. Le eventuali clausole difformi perdono di efficacia. Nelle more dell'adozione del decreto ministeriale le parti procedono in ogni caso alla rinegoziazione del contratto anche in presenza di clausole difformi."».

5.0.5

RUSPANDINI, TOTARO

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 5-bis.

(Modifiche al decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73)

1. All'articolo 1-septies del decreto legge 25 maggio 2021, n. 73 convertito dalla legge 23 luglio 2021, n. 106, dopo il comma 7 è aggiunto il seguente:

"7-bis. La disposizione di cui al comma 1 si applica anche ai contratti di appalto tra privati e le variazioni rilevate dal decreto del Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili costituiscono parametro di riferimento ai fini dell'applicazione dell'articolo 1664, comma 1, del codice civile anche se non espressamente richiamato tra le clausole contrattuali. Le eventuali clausole difformi perdono di efficacia. Nelle more dell'adozione del decreto ministeriale le parti procedono in ogni caso alla rinegoziazione del contratto anche in presenza di clausole difformi."»

Art. 7

7.1

DE FALCO, ANGRISANI, CORRADO, GRANATO

Al comma 2 sostituire la lettera a) con la seguente:

«a) il comma 4 è sostituito dal seguente: "4. Nell'ambito del programma della procedura di amministrazione straordinaria i commissari straordinari possono procedere, nel rispetto delle disposizioni di cui all'articolo 2112 del Codice civile, all'adozione, per ciascun ramo d'azienda, anche di distinti programmi nell'ambito di quelli previsti dall'articolo 27 del decreto legislativo 8 luglio 1999, n. 270. Le modifiche al programma, la cui durata si computa dalla data di modifica, possono essere adottate anche dopo la scadenza del termine del primo programma autorizzato. Il programma predisposto e adottato dai commissari straordinari in conformità al piano industriale di cui al citato articolo 79, comma 4-bis, si intende ad ogni effetto autorizzato. È parimenti autorizzata la cessione diretta alla società di cui all'articolo 79, comma 4-bis, del decreto-legge n. 18 del 2020 di rami d'azienda del ramo *aviation* individuati

dall'offerta vincolante formulata dalla società. A seguito della cessione totale o parziale dei rami d'azienda del ramo *aviation*, gli *slot* aeroportuali non trasferiti all'acquirente sono restituiti al responsabile dell'assegnazione delle bande orarie sugli aeroporti individuato ai sensi del regolamento (CEE) n. 95/93 del Consiglio, del 18 gennaio 1993. È altresì autorizzata l'autonoma cessione, anche antecedentemente alla modifica del programma, del marchio "Alitalia", da effettuarsi nei confronti di titolari di licenze di esercizio di trasporto aereo o di certificazioni di operatore aereo, individuati tramite procedura di gara che, nel rispetto delle disposizioni europee, anche in materia antitrust, garantisca la concorrenzialità delle offerte e la valorizzazione del marchio. La stima del valore dei rami d'azienda oggetto della cessione può essere effettuata tramite perizia disposta da un soggetto terzo individuato dall'organo commissariale, previo parere del comitato di sorveglianza, da rendere nel termine massimo di tre giorni dalla richiesta. Il Ministero dell'economia e delle finanze sottoscrive l'aumento di capitale della società di cui al citato articolo 79 comma 4-*bis*. "».

7.2

DE FALCO, ANGRISANI, CORRADO, GRANATO

Al comma 2 lettera a) apportare le seguenti modificazioni:

- 1) *sostituire le parole:* «compendio di beni oggetto di cessione» *con le seguenti:* «ramo d'azienda»;
- 2) *sopprimere le parole:* «anche di singoli beni»;
- 3) *sopprimere le parole:* «o parte di essi».

7.3

RUSPANDINI, TOTARO

Al comma 2, dopo la lettera a), aggiungere la seguente:

«a-*bis*) dopo il comma 4, aggiungere il seguente comma: "4-*bis*. Ai fini della salvaguardia dei livelli occupazionali e del reintegro dei servizi esternalizzati, quali la gestione aeroportuale dei servizi di assistenza a terra e di manutenzione, i commissari straordinari riferiscono periodicamente alle commissioni parlamentari competenti sul lavoro svolto, sullo stato degli slot aeroportuali, sullo stato della flotta e sullo stato delle relazioni industriali."».

7.4

MALLEGNI, PAROLI, BARACHINI, BARBONI

Ritirato

Al comma 2, lettera b) dopo il secondo periodo, inserire il seguente:

«L'indennizzo, nell'ambito di un "pacchetto di viaggio" o di un contratto di servizi, spetta alle agenzie di viaggio o agli altri eventuali soggetti intermediari qualora il credito del titolare del titolo sia già stato da questi soddisfatto e pertanto l'avente diritto all'indennizzo risulti essere l'intermediario».

7.5

RUSPANDINI, TOTARO

Al comma 2, lettera b), dopo il secondo periodo, aggiungere il seguente:
«L'indennizzo, nell'ambito di un "pacchetto di viaggio" o di un contratto di servizi, spetta alle agenzie di viaggio o agli altri eventuali soggetti intermediari qualora il credito del titolare del titolo sia già stato da questi soddisfatto e pertanto l'avente diritto all'indennizzo risulti essere l'intermediario.»

ORDINI DEL GIORNO

G7.1

LUPO, CASTALDI, VANIN, CROATTI, TRENTACOSTE, RICCIARDI, NATURALE

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (A.S. 2437);

premesso che:

l'articolo 7 del provvedimento in esame reca diverse disposizioni urgenti in materia di trasporto aereo;

considerato che:

la direttiva 2009/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 marzo 2009 concernente i diritti aeroportuali evidenzia, al considerando n. 7, che gli incentivi per avviare nuove rotte in modo da promuovere, tra l'altro, lo sviluppo delle regioni svantaggiate e ultraperiferiche dovrebbero essere concessi solo in conformità del diritto comunitario;

all'articolo 1, paragrafo 5, la predetta direttiva dispone che sia lasciato impregiudicato il diritto di ciascuno Stato membro di applicare nei confronti di qualsiasi gestore aeroportuale situato nel suo territorio, misure regolamentari supplementari ma che non siano incompatibili con la direttiva medesima o con altre disposizioni del diritto comunitario e che tali misure possano comprendere misure di supervisione economica quali l'approvazione dei sistemi di tariffazione e/o dell'ammontare dei diritti, inclusi metodi di tariffazione basati sull'incentivazione o la regolamentazione dei massimali tariffari;
rilevato che:

le modalità con cui i gestori aeroportuali e i vettori hanno negoziato, dunque, nel tempo, le incentivazioni per l'avviamento e lo sviluppo di rotte aeree hanno generato notevoli problematiche in relazione sia ai profili di leale concorrenza che di equilibrio del mercato del trasporto aereo, incidendo, in taluni casi sulla solidità economica dei gestori stessi;

la proliferazione a livello nazionale di scali aeroportuali ha comportato, nel momento in cui negli anni Novanta l'Europa ha aperto alle liberalizzazioni, un eccesso di permeabilità alle compagnie straniere del sistema del trasporto aereo italiano. A partire dalla metà degli anni Novanta, quindi, nel settore del trasporto aereo i vettori *low cost* hanno conquistato notevoli quote di mercato che, in particolare nel nostro Paese, hanno raggiunto una percentuale di oltre il 70 per cento;

nell'operare per la sostenibilità e per il business del proprio aeroporto, città, enti locali e gestori aeroportuali, sostenuti da interessi territoriali, sono entrati in concorrenza tra loro per accaparrarsi i flussi di traffico resi disponibili dall'arrivo delle compagnie *low-cost* dall'estero. Ciò ha incrementato esponenzialmente la forza negoziale di tali compagnie, arrivata spesso a manifestarsi attraverso vere e proprie forme di ricatto di abbandono dello scalo servito, tali da condizionare anche le scelte dei governi a livello locale e centrale;

risulta pressoché impossibile conoscere con esattezza l'entità dei contributi erogati dalle società aeroportuali ai vettori in quanto, se da un lato i bandi pubblici degli enti locali per la promozione territoriale sono trasparenti, dall'altro i negoziati privati tra aeroporti e compagnie aeree rimangono riservati. Si stima comunque che, nel solo 2019, il sistema aeroportuale italiano abbia erogato più di 390 milioni annui di incentivi alle compagnie *low cost* di cui una parte consistente risulta non verificabile;

il sistema di incentivazione prevede infatti una prima fase in cui vi è l'apertura della destinazione, che può godere di incentivi per un massimo di tre anni, e successivamente l'avvio di una seconda fase che vede coinvolti gli enti locali e le compagnie aeree nella conclusione di un accordo per la promozione del territorio, il cosiddetto co-marketing, di norma estremamente generico e le cui condizioni, soprattutto in termini di incentivi, rimangono per ragioni di strategia di mercato riservate;

è evidente come tali incentivi abbiano di fatto determinato un drastico abbassamento delle tariffe che, sebbene costituisca un indubbio vantaggio per gli utenti, allo stesso tempo hanno determinato delle dinamiche di mercato dirette a privilegiare le compagnie che assicurano un volume di traffico maggiore, anche grazie ai predetti incentivi, a discapito delle compagnie che basano il loro traffico sulle medesime destinazioni ma con costi decisamente maggiori e senza contributi da parte delle società aeroportuali;

occorre peraltro segnalare che, con il passare degli anni, detto sistema di incentivi ha via via abbandonato la finalità di promozione di nuove tratte nelle regioni svantaggiate e ultraperifiche ed è oggi utilizzato in modo generalizzato;

impegna il Governo:

ad adottare, in osservanza ai principi di trasparenza e competitività, ogni opportuna iniziativa, anche di carattere legislativo, volta a garantire la più ampia trasparenza ed accessibilità delle procedure di erogazione degli incentivi pubblici, anche mediante misure finalizzate a prevedere la pubblicazione da parte dei gestori delle diverse tipologie di incentivazione e di ogni altro contributo o sussidio connesso previsto dalla prassi commerciale, distinguendo espressamente i contributi per l'apertura di nuove rotte dagli incentivi per attività di co-marketing.

G7.2

LUPO, CASTALDI, VANIN, CROATTI, TRENTACOSTE, RICCIARDI, NATURALE

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori

pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (A.S. 2437),

premessi che:

l'articolo 7 del provvedimento in esame reca diverse disposizioni urgenti in materia di trasporto aereo;

considerato che:

l'ENAC ha reso noto nei giorni scorsi che la compagnia aerea Blue Panorama ha notificato la sospensione dell'attività commerciale a partire dal 28 ottobre 2021, a seguito della crisi del settore conseguente alla pandemia da COVID-19. La decisione del vettore fa seguito al procedimento avviato dall'ENAC il 22 ottobre, per la sospensione del Certificato di Operatore Aereo (COA) e della Licenza di Trasporto Aereo, correlato alla richiesta di chiarimenti sulle carenze di natura finanziaria riscontrate nella società, ma che non hanno comunque mai avuto impatti sulla sicurezza del volo;

la compagnia ha 620 dipendenti e 12 aerei; è la quinta compagnia aerea italiana per dimensioni; è attiva nei servizi low cost di trasporto aereo, su rotte nazionali ed internazionali e vola soprattutto tra Italia e Albania, in estate per le isole greche;

la sospensione delle attività riguarda anche Luke Air, brand che fa capo a Blue Panorama Airlines, con cui condivide licenza di volo e codici Iata;

tale ultimo avvenimento peggiora ulteriormente lo stato di crisi dell'intero settore, tenuto conto che tale ultimo accadimento si aggiunge a quanto già verificatosi nei casi di Alitalia, Airitaly, Ernest e Norwegian,

impegna il Governo:

a riattivare con urgenza il tavolo aperto presso il Ministero delle infrastrutture e delle mobilità sostenibili affinché si trovino soluzioni rapide e siano previsti ammortizzatori sociali per i lavoratori coinvolti;

ad intervenire nel primo provvedimento utile attraverso l'adozione di misure volte a tutelare i diritti dei passeggeri detentori di titoli di viaggio per voli annullati, e ad assicurare ai medesimi non solo il rimborso del biglietto, ma anche la compensazione pecuniaria prevista dalla normativa europea in caso di cancellazione del volo.

G7.3

DE FALCO, ANGRISANI, CORRADO, GRANATO

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni ur-

genti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (A.S. 2437),

premesso che:

l'articolo 7, comma 2, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, approvato dalla Camera dei Deputati ed in corso di conversione da parte del Senato della Repubblica, prevede tra l'altro che il programma della procedura di amministrazione straordinaria della Alitalia - Società Aerea Italiana S.p.A. in amministrazione straordinaria e alle altre società del medesimo gruppo anch'esse in amministrazione straordinaria, sia immediatamente adeguato dai commissari straordinari alla Decisione della Commissione europea;

tale decisione non è ad oggi stata resa pubblica e, comunque, non è stata trasmessa dal Governo nonostante le numerose richieste e le sollecitazioni;

conseguentemente il Senato vota l'eventuale conversione del decreto legge contenente norme anche precettive che traggono origine e si riferiscono ad un atto il cui contenuto non è noto né al Parlamento italiano, né all'opinione pubblica;

ciò, rispetto alla norma citata, priva oggettivamente di significato l'esame svolto - tra l'altro in termini ristrettissimi - dalla Commissione Ottava e dall'Aula, impedendo al Senato, ed ai singoli Senatori di poter decidere a ragion veduta, in scienza e coscienza;

tale procedimento costituisce con tutta evidenza un vulnus alle funzioni e alle prerogative attribuite costituzionalmente non solo all'Assemblea, ma anche a ciascun singolo Parlamentare;

impegna il Governo

a rendere immediatamente nota alle Camere la Decisione della Commissione europea di cui al citato articolo 7 dello stesso decreto-legge e comunque prima del voto.

EMENDAMENTI

Art. 8

8.0.1

RUSPANDINI, TOTARO

Dopo l'articolo, inserire il seguente:

«Art. 8-bis.

(Semplificazioni nelle agevolazioni sui veicoli per le persone con disabilità)

1. Per il riconoscimento delle agevolazioni previste dall'articolo 8 della legge 27 dicembre 1997, n. 449, le persone con disabilità abilitate alla guida devono presentare unicamente una copia semplice della patente posseduta, ove essa contenga l'indicazione di adattamenti, anche di serie, per il veicolo agevolabile da condurre, prescritti dalle commissioni mediche locali di cui all'articolo 119, comma 4, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

2. Con proprio decreto di natura non regolamentare, da emanare entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, il Ministro dell'economia e delle finanze aggiorna il decreto 16 maggio 1986, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale 17 maggio 1986, n. 113, per adeguarlo a quanto disposto dal comma 1.»

Art. 10

10.1

MALLEGNI, PAROLI, BARACHINI, BARBONI

Ritirato

Dopo il comma 7, aggiungere il seguente:

«7.1. All'articolo 2 del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, dopo il comma 6-*bis* sono inseriti i seguenti:

"6-*ter*. È istituito presso la Presidenza del Consiglio dei ministri il Garante per l'inclusione delle micro e piccole imprese nell'attuazione del PNRR. Il Garante è nominato dal Presidente del Consiglio dei ministri su proposta del Ministro dello Sviluppo Economico, sentite le associazioni di categoria maggiormente rappresentative delle micro e piccole imprese. Il Garante verifica che nell'attuazione del PNRR sia garantita adeguata partecipazione delle micro e piccole imprese, in particolare nei contratti pubblici, segnala alla cabina di regia di cui al comma 1 le criticità riscontrate e propone misure correttive.

6-*quater*. Il Garante trasmette entro il 30 maggio di ogni anno una relazione alle Camere sull'effettiva inclusione delle micro e piccole imprese nell'attuazione del PNRR e sull'attività complessivamente svolta.

6-*quinqüies*. Presso il Garante è istituito il tavolo di consultazione delle associazioni di categoria maggiormente rappresentative delle micro e piccole imprese, con la funzione di assistenza allo svolgimento dei compiti attribuiti al Garante.

6-*sexies*. All'attuazione dei commi 6-*ter*, 6-*quater* e 6-*quinqüies* si provvede nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente e, comunque, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica".»

Art. 11

11.1

RUSPANDINI, TOTARO

Dopo il comma 4, aggiungere il seguente:

«Le disposizioni di cui al presente articolo si applicano alle Reti di imprese di cui all'articolo 42 del decreto-legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 luglio 2010, n. 122.».

ORDINE DEL GIORNO

G11.1

PAROLI

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione, con modificazioni, del decreto legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (AS 2437),

premesso che:

l'articolo 11 del provvedimento in oggetto rfinanzia la componente prestiti e contributi del Fondo di cui alla legge n. 394 del 1981, in attuazione della sub-misura "Rifinanziamento e ridefinizione del Fondo 394/81 gestito da SIMEST" relativa al sostegno all'internazionalizzazione in particolare delle PMI, di cui alla Missione 1, Componente 2, Investimento 5 del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza ("PNRR"). L'obiettivo dell'investimento 5 ("Politiche industriali di filiera e internazionalizzazione") è di rafforzare la competitività delle filiere produttive, agevolando l'accesso ai finanziamenti e favorendo l'internazionalizzazione delle stesse dopo la crisi COVID-19;

a giudizio dello scrivente, occorrerebbe chiarire che: il soggetto attuatore Simest dia garanzia che non vengano escluse le grandi imprese e che le mid cap siano definite in coerenza con i requisiti assunti dalla Banca Eu-

ropea d'investimenti (personale compreso tra 250 e 2.999 dipendenti); si dia evidenza della coerenza degli avvisi, fino ad ora assunti e in via di assunzione, a valere su risorse provenienti dal PNRR, con le istruzioni tecniche per la selezione dei progetti PNRR emanate con circolare del MEF del 14 ottobre 2021 n.21; interventi ammissibili, requisiti soggettivi dei beneficiari, criteri di ammissibilità dei progetti, spese ammissibili, termini di presentazione delle domande e modalità di valutazione siano definite ex ante all'emissione dell'avviso e in forza di provvedimenti normativi e non di determinate amministrative del comitato agevolazioni; i regimi di aiuto oggetto degli interventi previsti a valere su queste risorse siano in via prioritaria, là dove compatibili, assunti sulla base del "Regolamento generale di esenzione per categoria" e non del "Quadro temporaneo degli aiuti"; venga data evidenza in una relazione sia delle determinate del Comitato di gestione assunte dopo l'apertura dei bandi sia di elementi informativi per la fruizione dell'intervento assunti dopo l'emissione del bando o non oggetto di pubblicazione entro l'apertura del bando; le finalità del bando attengano politiche per l'export e l'internazionalizzazione declinate in progetti afferenti la presenza all'estero delle imprese e non esclusivamente soddisfatte dal requisito di essere imprese esportatrice; le richieste sopra esplicitate valgano anche per gli avvisi pubblicati a valere su risorse del bilancio nazionale,

impegna il Governo:

ad adottare disposizioni volte a recepire le istanze esposte in premessa.

EMENDAMENTI

Art. 12

12.1

RUSPANDINI, TOTARO

Al comma 1, lettera a), capoverso «Art. 6-quater», comma 2, in fine, aggiungere il seguente periodo: «, nonché tutti i Comuni con popolazione complessiva pari o inferiore a 5.000 abitanti.»

12.2

RUSPANDINI, TOTARO

Al comma 1, lettera a), capoverso «Art. 6-quater», comma 3, dopo le parole: «una premialità» aggiungere le seguenti: «ai Comuni con popolazione complessiva pari o inferiore a 5.000 abitanti in convenzione tra di loro per attuare progetti di coesione territoriale e di attività amministrativa e ».

Art. 13

13.1

RUSPANDINI, TOTARO

Al comma 1, aggiungere, in fine, il seguente periodo:

«Conseguentemente, all'articolo 1, comma 16, sostituire le parole: "fino a 1.250 milioni" con le seguenti: "fino a 2.500 milioni" e le parole: "36 milioni di euro per l'anno 2017; 280 milioni di euro per l'anno 2018; 462 milioni di euro per l'anno 2019; 308,5 milioni di euro per l'anno 2020; 92 milioni di euro per l'anno 2021; 22,5 milioni di euro per l'anno 2022; 18 milioni di euro per l'anno 2023; 14 milioni di euro per l'anno 2024; 17 milioni di euro per l'anno 2025" con le seguenti: "72 milioni di euro per l'anno 2017; 560 milioni di euro per l'anno 2018; 924 milioni di euro per l'anno 2019; 617 milioni di euro per l'anno 2020; 184 milioni di euro per l'anno 2021; 45 milioni di euro per l'anno 2022; 36 milioni di euro per l'anno 2023; 28 milioni di euro per l'anno 2024; 34 milioni di euro per l'anno 2025".».

13.2

RUSPANDINI, TOTARO

Al comma 1, aggiungere, in fine, il seguente periodo: «La misura è estesa, altresì, ai progetti che prevedano aperture di esercizi di vicinato e medie superfici fino a 500 mq».

ORDINI DEL GIORNO

G13.1

SAPONARA, PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RUFA, SUDANO

Il Senato,

nel corso dell'esame del disegno di legge di conversione, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (AS 2437),

premessi che:

il decreto-legge in esame prevede all'articolo 13 l'estensione della misura "Resto al sud" anche ai territori insulari di alcuni comuni nonché alle isole minori lagunari e lacustri, anche al di fuori delle regioni del Mezzogiorno, in modo da estendere le agevolazioni economiche previste dalla misura per l'avvio di nuove attività imprenditoriali o libero professionali da parte di giovani fino a 45 anni ad altre aree svantaggiate;

tale misura andrebbe estesa anche ai territori dei comuni montani, per dare nuova linfa ai tessuti montani, evitare lo spopolamento di quelle comunità e offrire nuove opportunità ai giovani che scelgono di continuare ad abitare nelle comunità montane;

impegna il Governo:

a valutare l'opportunità di estendere la misura "Resto al sud" oltre che alle isole minori lagunari e lacustri e ai comuni insulari citati dall'articolo 13, anche ai comuni montani presenti su tutto il territorio nazionale.

G13.2

SANTILLO, L'ABBATE, DI GIROLAMO, TRENTACOSTE

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori

pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (AS 2437),

premesso che:

l'articolo 13 del provvedimento in esame reca, al comma 2, misure in materia di investimenti destinati ai comuni;

considerato che:

tra le tematiche principali relative agli interventi e agli investimenti dei Comuni sarebbe fondamentale annoverare quella relativa all'emergenza abitativa legata alle residenze abusive con ordinanza di demolizione e all'eventuale disagio sociale a essa connesso;

come è noto, la normativa vigente e in particolare il TU edilizia (d.P.R. 380/2001) prevede, con riguardo alla immediata repressione degli abusi edilizi e quindi all'esecuzione delle demolizioni, un sistema a doppio binario che vede la competenza delle autorità amministrative (Comuni, Regioni e Prefetture) e dell'autorità giudiziaria, in presenza della condanna definitiva del giudice penale per i reati di abusivismo edilizio (art. 31, co. 9 TU edilizia);

con riguardo al "binario amministrativo" la normativa ricordata conferisce puntuali competenze in materia di repressione dell'abusivismo ai Comuni nell'ambito dei più ampi poteri di vigilanza sull'attività urbanistico-edilizia e di governo del territorio prevedendo nel caso di immobili abusivi la facoltà di ordinare la demolizione ovvero di disporre l'acquisizione del bene al patrimonio pubblico. Tali strumenti sono volti, da un lato, ad evitare che il responsabile dei lavori abusivi possa fruire in modo definitivo dell'opera illecita e, dall'altro, a eliminare concretamente dal territorio il manufatto stesso o quantomeno ad assicurarne una fruizione a vantaggio pubblico compatibilmente con gli assetti urbanistici- territoriali;

valutato che:

secondo i dati Istat dell'ultimo rapporto Bes (Benessere equo e sostenibile), in Italia, dal 2015, l'indice di abusivismo edilizio sfiora il 20%. Nel 2007, era al 9%. In alcune Regioni, come Campania e Calabria, l'indice arriva al 64%; il valore più basso, di appena il 2%, è in Trentino Alto Adige. Tutto questo accade nonostante i 3 condoni edilizi degli anni 1985, 1994 e 2003 e nonostante l'impressionante numero di domande di sanatoria presentate in quelle tre occasioni: circa 4 milioni di istanze per il primo condono; 300.000 per il secondo; oltre 400.000 per il terzo. Si è così giunti, nel 2016, a un totale di oltre 15 milioni di pratiche, di cui 5 milioni ancora inevase;

nella XVII Legislatura, la Relazione sull'attività svolta dalla Commissione parlamentare di inchiesta sulle condizioni di sicurezza e sullo stato di degrado delle città e delle loro periferie, approvata nella seduta del 14 dicembre 2017, evidenzia che: «nell'ambito delle questioni che attengono l'abusivismo edilizio è utile introdurre la nozione operativa di riuso, laddove per "riuso" si intende non solo il mutamento di utilizzazione di immobili dismes-

si, quali caserme o altre tipologie di immobili di regola già di proprietà pubblica, ma anche la diversa utilizzazione di immobili attualmente ancora nella proprietà dei privati, acquisibili dagli enti locali e dallo Stato a titolo gratuito. Siffatta possibilità parte dalle considerazioni di fondo che presso i comuni è pendente l'esame di oltre 5 milioni di domande di condono edilizio, riguardanti almeno due milioni di immobili abusivi, e che parte di esse non potrà conseguire l'accoglimento. A tali centinaia di migliaia di immobili cui sarà negata la sanatoria si debbono, poi, aggiungere almeno altrettanti per i quali non è stata neppure presentata domanda di condono e per i quali non è possibile il rilascio di alcun permesso di costruire in sanatoria o/e accertamento di conformità. Tali immobili abusivi, dopo la reiezione delle eventuali istanze di sanatoria/condono prodotte, dovrebbero essere acquisiti al patrimonio comunale, ai sensi dell'articolo 31 del decreto del Presidente della Repubblica n. 380 del 2001, e potrebbero essere riutilizzati per l'edilizia sociale, ove non sussistano "prevalenti interessi pubblici" o "contrasti con rilevanti interessi urbanistici o ambientali" che ne impongano la demolizione. Quanto rappresentato consentirebbe, al tempo stesso, di conseguire gli obiettivi di non consumare ulteriormente suolo, di non incidere sulla spesa pubblica in quanto la detta acquisizione è a titolo gratuito, di avere la disponibilità di diverse centinaia di migliaia di immobili, parte dei quali non è attualmente utilizzata, da destinare ad edilizia sociale, ad urbanizzare o a migliorare l'urbanizzazione delle aree nelle quali gli immobili abusivi sono inseriti.»;

considerato inoltre che:

occorre procedere con urgenza a un censimento che fornisca tutti gli elementi utili sulla storia, sul contesto e sulla natura di ogni singolo abuso edilizio: è evidente, al contempo, che le questioni della domanda e dell'offerta degli alloggi o dell'edilizia economica e popolare richiedono valutazioni più approfondite, anche per i profili urbanistici e paesaggistici, rispetto a quelle da compiere in ordine alla edificazione abusiva realizzata in aree dissestate dal punto di vista idro-geologico o per fini di lucro;

l'articolo 31, comma 5, del D.P.R. n. 380 del 2001 dispone che l'opera acquisita è demolita con ordinanza del dirigente o del responsabile del competente ufficio comunale a spese dei responsabili dell'abuso, salvo che con deliberazione consiliare non si dichiarino l'esistenza di prevalenti interessi pubblici e sempre che l'opera non contrasti con rilevanti interessi urbanistici, ambientali o di rispetto dell'assetto idrogeologico;

per i soli comuni ad alta tensione abitativa, si potrebbero individuare alcune fattispecie che possono integrare l'interesse pubblico previsto in via generale e astratta dalla citata disposizione di cui all'articolo 31, comma 5, prevedendo quali casi valutabili dal Comune la destinazione dell'immobile abusivo, acquisito al patrimonio comunale, anche ad alloggi per l'edilizia residenziale sociale, mediante assegnazione a nuclei familiari residenti nel territorio comunale, privi di abitazione sul territorio nazionale, fermi restando i vincoli previsti dal medesimo comma 5, per cui non si procede se l'opera

contrasta con i rilevanti interessi urbanistici, ambientali o di rispetto dell'assetto idrogeologico, ed escludendo da tale fattispecie i casi in cui l'opera sia soggetta a vincolo paesaggistico-territoriale o del patrimonio storico-artistico,

impegna il Governo:

a valutare l'opportunità di prevedere che per i Comuni ad alta tensione abitativa, nei quali sussista la natura diffusa delle realizzazioni illecite a causa della concentrazione di manufatti abusivi e nei quali la spesa per la demolizione non sia sostenibile dagli enti competenti, possa rientrare nella fattispecie di prevalente interesse pubblico di cui al comma 5 dell'articolo 31 del Dpr n.380 del 2001, fermi restando i vincoli ivi indicati, e comunque escludendo le opere soggette a vincolo paesaggistico-territoriale o del patrimonio storico-artistico, la destinazione dell'immobile abusivo, acquisito al patrimonio comunale, ad alloggi per l'edilizia residenziale sociale mediante assegnazione a nuclei familiari, residenti nel territorio comunale, privi di abitazione sul territorio nazionale, in possesso dei requisiti previsti dalla vigente normativa regionale per l'assegnazione degli alloggi di edilizia popolare, purché estranei alla realizzazione dell'opera abusiva.

EMENDAMENTI

Art. 14

14.1

RUSPANDINI, TOTARO

Al comma 1, sostituire le parole «dell'Autorità politica delegata per le politiche di coesione» con le seguenti: «il Ministro per il Sud e la Coesione territoriale, dell'Autorità politica delegata per le politiche di coesione».

Art. 15

15.1

RUSPANDINI, TOTARO

Al comma 1, capoverso «comma 1», primo periodo, aggiungere, in fine, le seguenti parole: «, elettriche e telematiche».

15.2

RUSPANDINI, TOTARO

Al comma 1, capoverso «1-ter», sopprimere il secondo periodo.

ORDINE DEL GIORNO

G15.1

GAUDIANO, TRENTACOSTE

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (A.S. 2437),

premesso che:

l'articolo 15 del provvedimento in esame reca disposizioni urgenti in materia di perequazione infrastrutturale. In particolare si prevede che il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, sentito il Ministro per il sud e la coesione territoriale, effettui la ricognizione, tra l'altro, delle infrastrutture stradali e ferroviarie al fine di assicurare il recupero del divario infrastrutturale tra le diverse aree geografiche del territorio nazionale;

considerato che:

appare urgente valorizzare destinazioni di pregevole valore culturale e siti di carattere archeologico, contribuendo così alla destagionalizzazione e incrementando le ricadute culturali e le opportunità occupazionali ed economiche. A tal fine sono necessarie una serie di misure trasversali quali, in primo luogo, lo sviluppo di un adeguato sistema di trasporti ed il potenziamento dei collegamenti stradali e ferroviari;

in particolare, i siti di Paestum, del Parco Archeologico di Elea-Velia, della Certosa di Padula e delle Grotte di Pertosa, in provincia di Salerno, scontano una grave assenza di trasporti idonei al transito turistico;

il sito di Paestum, pur avendo una stazione ferroviaria già esistente ed attiva nella località di Paestum e una stazione presso Capaccio Rocca-daspide, dove sono in corso lavori di ammodernamento, non è dotato di alcun collegamento ferroviario con l'aeroporto di Salerno Costa d'Amalfi. Per l'aeroporto di Salerno Costa d'Amalfi sono già previsti lavori di ulteriore allargamento della pista, proprio al fine di incentivare i collegamenti turistici, non solo in Campania, ma anche per le regioni confinanti come Calabria e Basilicata. L'aeroporto Salerno Costa d'Amalfi si trova in prossimità dei binari della tratta ferroviaria che collega la stazione di Paestum, ma non è dotato di una stazione ferroviaria che permetta l'accesso dei viaggiatori. La stazione ferroviaria presso l'aeroporto Salerno Costa d'Amalfi consentirebbe ai turisti di accedere a tutta la costa cilentana e la costiera amalfitana, nonché alle aree interne e al Porto di Salerno, attraverso il trasporto ferroviario già esistente. Utilizzando la stessa tratta ferroviaria sarebbe possibile visitare anche il Parco Archeologico di Elea-Velia;

i siti della Certosa di Padula e delle Grotte di Pertosa, invece, scontano la totale assenza di trasporto ferroviario, essendo serviti solo attraverso trasporto su gomma a mezzo bus;

i comuni di Padula e di Pertosa saranno interessati dalla realizzazione di una linea di alta velocità che collegherà Roma a Reggio Calabria. Lo scorso aprile i sindaci dei comuni attraversati dalla predetta linea sono stati avvisati da Ferrovie dello Stato dell'avvio delle prime indagini geognostiche, prospezioni geofisiche e studi geologici in merito al progetto di fattibilità tecnico-economica della linea ferroviaria dell'Alta Velocità. Tale progetto non contempla però alcuna fermata nell'area di Padula e di Pertosa né tanto meno negli altri Comuni della provincia a sud di Salerno, che continuano a scontare una totale assenza di collegamenti interni, prevedendo a Praia a Mare l'unica stazione per le fermate tra la provincia di Salerno e quella di Cosenza,

impegna il Governo:

a valutare l'opportunità di prevedere specifici interventi volti ad incrementare gli investimenti in favore di una miglior accessibilità, con particolare riferimento al trasporto ferroviario, ai siti di Paestum, del Parco Archeologico di Elea-Velia, della Certosa di Padula e delle Grotte di Pertosa;

a valutare, nell'ambito della realizzazione della tratta ad alta velocità Salerno-Reggio Calabria, la fattibilità tecnica della previsione di una metropolitana veloce di superficie che affianchi i binari della tratta ad alta velocità Salerno Reggio Calabria;

a valutare, la fattibilità tecnica di una stazione di fermata lungo la tratta già esistente che costeggia l'aeroporto di Salerno Costa d'Amalfi e che lo collegherebbe al sito di Paestum e al Parco Archeologico di Elea-Velia.

EMENDAMENTI

Art. 16

16.1

RUSPANDINI, TOTARO, DRAGO

Dopo il comma 1, inserire il seguente:

«1-bis. La durata dell'incarico di Commissario straordinario per la ricostruzione nei territori dei comuni della Città metropolitana di Catania colpiti dall'evento sismico del 26 dicembre 2018 di cui all'articolo 6, comma 2 del decreto legge n. 32 del 18 aprile 2019, è prorogata al 31 luglio 2023».

16.2

MALLEGNI, PAROLI, BARACHINI, BARBONI

Ritirato

Dopo il comma 3, inserire il seguente:

«3.1. Al comma 3, articolo 1-septies del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 luglio, n. 106, dopo le parole: "nelle lavorazioni eseguite e contabilizzate dal direttore dei lavori dal 1° gennaio 2021 fino al 30 giugno 2021", sono sostituite dalle parole: "nelle lavorazioni eseguite dal 1° gennaio 2021 fino al 30 giugno 2021 e contabilizzate dal direttore dei lavori nel medesimo periodo o successivamente"».

16.3

MALLEGNI, PAROLI, BARACHINI, BARBONI

Ritirato

Dopo il comma 3, inserire il seguente:

«3.1. All'articolo 9, comma 9-*bis*, del decreto-legge 30 dicembre 2016, n. 244, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 2017, n. 19, le parole: "31 dicembre 2020", sono sostituite dalle seguenti: "31 dicembre 2024"».

16.4

DRAGO

Dopo il comma 3-novies, aggiungere il seguente:

«3-*decies*. All'articolo 57 del decreto legge n. 104 del 2020, al comma 8, sostituire le parole "31 dicembre 2021" con le seguenti: "31 dicembre 2024"».

16.5

DRAGO

Dopo il comma 3-novies, aggiungere il seguente:

«3-*decies*. All'articolo 57 del decreto legge n. 104 del 2020, al comma 8, sostituire le parole: "31 dicembre 2021" con le seguenti: "31 dicembre 2023"».

16.6

RUSPANDINI, TOTARO, DRAGO

Dopo il comma 3-novies aggiungere il seguente:

«3-*decies*. Al Commissario straordinario per la ricostruzione nei territori dei comuni della Città metropolitana di Catania colpiti dall'evento sismico del 26 dicembre 2018 di cui all'articolo 6, comma 2 del decreto-legge n. 32 del 18 aprile 2019 si applicano le disposizioni di cui all'art. 11, comma

2, del decreto legge 16 luglio 2020, n. 76 convertito con legge 11 settembre 2020, n. 120.».

16.7

RUSPANDINI, TOTARO, DRAGO

Dopo il comma 3-novies aggiungere il seguente comma:

«3-*decies*. Ai Commissari straordinari di cui all'articolo 18 del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109 convertito in legge 16 novembre 2018, n. 130 e all'articolo 7 del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, si applicano le disposizioni di cui all'articolo 11, comma 2, del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76 convertito con legge 11 settembre 2020, n. 120.».

16.8

RUSPANDINI, TOTARO, DRAGO

Dopo il comma 3-novies aggiungere il seguente:

«3-*decies*. I Commissari straordinari redigono un cronoprogramma triennale degli interventi previsti e degli impegni di spesa programmati, con relazione a consuntivo a cadenza annuale sullo stato di avanzamento e la realizzazione degli stessi interventi».

ORDINI DEL GIORNO

G16.1

ANASTASI, CROATTI, TRENTACOSTE, RICCIARDI, NATURALE

Il Senato,
in sede di esame del disegno di legge di conversione in legge del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante "Disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della

mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali" (A.S. 2437),

premessi che:

l'articolo 16, comma 3, del provvedimento in esame prevede alcune disposizioni a favore degli interventi di ricostruzione previsti nei comuni della città metropolitana di Catania e della provincia di Campobasso, interessati dagli eventi sismici del 2018. In particolare il comma 3 dell'articolo 16 abroga il comma 8 dell'articolo 10 del decreto-legge 18 aprile 2019 n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55 (cosiddetto "sblocca cantieri"), che prevede per gli interventi di ricostruzione nei comuni della città metropolitana di Catania e della provincia di Campobasso, interessati dagli eventi sismici del 2018, l'obbligo di annotare la concessione del contributo nei registri immobiliari, anche se in esenzione da qualsiasi tributo o diritto e senza alcun'altra formalità;

considerato che:

il decreto-legge 18 aprile 2019 n. 32, recante *"Disposizioni urgenti per il rilancio del settore dei contratti pubblici, per l'accelerazione degli interventi infrastrutturali, di rigenerazione urbana e di ricostruzione a seguito di eventi sismici"* contiene disposizioni per disciplinare gli interventi per la riparazione e la ricostruzione degli immobili, l'assistenza alla popolazione e la ripresa economica nei comuni, tra gli altri, dell'area etnea. In particolare l'articolo 13 stabilisce che il Commissario straordinario adotti provvedimenti per disciplinare il finanziamento, nei limiti delle risorse disponibili sulla contabilità speciale, per la demolizione e ricostruzione, la riparazione e il ripristino degli edifici pubblici, delle chiese e degli edifici di culto di proprietà di enti ecclesiastici civilmente riconosciuti, per gli interventi volti ad assicurare la funzionalità dei servizi pubblici, e delle infrastrutture, nonché per gli interventi sui beni del patrimonio artistico e culturale;

ai sensi dell'articolo 13, comma 2, del medesimo decreto-legge il Commissario deve provvedere a predisporre e approvare un piano degli edifici pubblici che quantifichi il danno e ne prevede il finanziamento nel limite delle risorse disponibili nelle contabilità speciali;

considerato che:

la normativa in parola distingue modalità e procedure da seguire per la ricostruzione pubblica e privata e, per quel che attiene a quest'ultima, ai diversi livelli di danno, individuando altresì criteri di priorità nella ricostruzione;

sulla base di tale decreto-legge è stata emanata l'Ordinanza n. 30 del 14 luglio 2021 del Commissario Straordinario per la ricostruzione nei territori dei comuni della città metropolitana di Catania per la riparazione e/o ricostruzione di edifici e unità immobiliari ad uso produttivo, commerciale ed

abitativo danneggiati o distrutti, che disciplina la ricostruzione privata ai sensi dell'articolo 9. Tuttavia non sembra ancora essere stato adottato lo specifico piano relativo alla ricostruzione degli edifici pubblici, né specificatamente relativo alla ricostruzione degli immobili appartenenti al patrimonio edilizio residenziale pubblico;

ai sensi dell'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, le Aziende territoriali per l'edilizia residenziale pubblica (ex IA-CP), sono qualificate come pubbliche amministrazioni; pertanto gli immobili di proprietà di tali istituti rientrano nel complesso di edifici pubblici, che pertanto non sono ricompresi nell'ordinanza n. 30 del 14 luglio 2021, poiché dovrebbero rientrare nel piano di interventi di cui all'articolo 13 del decreto-legge 18 aprile 2019 n. 32;

rilevato che:

in occasione del sisma dell'Aquila del 2009, per la ricostruzione o riparazione degli immobili dell'Azienda Territoriale Edilizia Residenziale pubblica Regionale, furono previsti finanziamenti per 150 milioni di euro, nell'ambito delle risorse stanziato dall'articolo 14, comma 1, del decreto-legge 28 aprile 2009, n. 39, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 giugno 2009, n. 77;

analogamente alle misure adottate per il sisma del 2018, per far fronte all'emergenza che seguì il sisma che colpì le Regioni di Lazio, Abruzzo, Marche e Umbria il 24 agosto 2016, fu emanato il decreto-legge 17 ottobre 2016, n. 189; in particolare l'articolo 14, comma 1, prevede che debbano essere emanati gli appositi provvedimenti per la disciplina per il finanziamento della ricostruzione, riparazione e ripristino degli edifici pubblici, in particolare degli immobili di proprietà pubblica (lettera *a-bis*);

sulla base di tale decreto-legge è stata emanata l'Ordinanza speciale n. 7 del 6 maggio 2021, che reca "Interventi di ricostruzione del patrimonio edilizio ATER Teramo"; con tale ordinanza il Commissario Straordinario del Governo per la ricostruzione nei territori dei Comuni delle Regioni di Abruzzo, Lazio, Marche e Umbria interessati dall'evento sismico del 24 agosto 2016 ha approvato il complesso degli interventi di adeguamento e ricostruzione del patrimonio di edilizia residenziale pubblica dell'ATER di Teramo;

considerato, che:

con la delibera del Consiglio dei ministri del 28 dicembre 2018, è stato dichiarato, per dodici mesi (fino al 28 dicembre 2019), lo stato di emergenza in conseguenza dell'evento sismico che il giorno 26 dicembre 2018 ha colpito il territorio dei Comuni di Zafferana Etnea, Viagrande, Trecastagni, Santa Venerina, Acireale, Aci Sant'Antonio, Aci Bonaccorsi, Milo, Aci Catena della Provincia di Catania. Per l'attuazione dei primi interventi, si provvede nel limite di 10 milioni di euro a valere sul Fondo per le emergenze nazionali. Con la delibera del consiglio dei ministri 11 giugno 2019 è stato disposto un ulteriore stanziamento di 37 milioni di euro; successivamente lo stato di

emergenza è stato prorogato fino al 31 dicembre 2021 (art. 57, comma 8, D.L. 104/2020);

la delicata situazione del territorio della provincia di Catania, colpita da più eventi calamitosi, necessita di ulteriori interventi e di necessari interventi al fine di agevolare la ripresa economica del tessuto produttivo;

considerato altresì che:

il maltempo, nelle giornate del 27, 28 e 29 ottobre 2021, ha investito la Sicilia orientale, colpita da piogge insistenti e un profondo ciclone mediterraneo. La situazione più critica nel capoluogo etneo, travolto da una e vera e propria alluvione che ha investito l'intero territorio cittadino, comprese le vie del centro storico;

a Catania sono stati chiusi scuole, negozi e uffici mentre il governatore siciliano Nello Musumeci ha decretato lo stato di emergenza e chiesto al governo il riconoscimento dello stato di calamità nazionale,

impegna il Governo:

1) ad emanare al più presto i piani di cui all'articolo 13, comma 2, del decreto-legge 18 aprile 2019 n. 32, per la ricostruzione, la riparazione e il ripristino degli edifici pubblici, individuando gli interventi che rivestono un'importanza essenziale ai fini della ricostruzione nei territori colpiti dagli eventi sismici del 26 dicembre 2018;

2) ad avviare un programma di ricostruzione degli immobili di edilizia residenziale pubblica che abbia una visione unitaria ed un elevato livello di coordinamento generale per le interazioni tra gli edifici interessati ed il tessuto urbanizzato circostante, al fine di dare risposta alle centinaia di inquilini degli edifici di edilizia residenziale pubblica, desiderosi di rientrare nei loro alloggi e di riacquistare la normalità della loro vita, nonché di contenere il rischio di un concreto impoverimento demografico del tessuto urbano in cui sono inseriti tali gli edifici pubblici;

3) a dichiarare lo stato di calamità, al fine di consentire l'attivazione delle misure necessarie di carattere economico volte ad agevolare il ripristino dell'area alluvionata e a sostenere le popolazioni colpite dall'alluvione delle giornate del 27, 28 e 29 ottobre 2021;

4) a prorogare, oltre il 31 dicembre 2021, lo stato di emergenza dichiarato in conseguenza dell'evento sismico che il giorno 26 dicembre 2018 ha colpito il territorio dei Comuni di Zafferana Etnea, Viagrande, Trecastagni, Santa Venerina, Acireale, Aci Sant'Antonio, Aci Bonaccorsi, Milo, Aci Catena della Provincia di Catania, al fine di consentire alle popolazioni ivi residenti la possibilità di continuare a fruire dei contributi e delle agevolazioni connesse allo stato di emergenza.

G16.2

VANIN, TRENTACOSTE

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (A.S. 2437),

premesso che:

l'articolo 16 del provvedimento in esame, ai commi *2-bis* e *2-ter*, prevede la nomina dell'amministratore delegato della società di cui all'articolo 3 del decreto-legge 11 marzo 2020, n. 16, convertito, con modificazioni, dalla legge 8 maggio 2020, n. 31, a commissario straordinario per la realizzazione, entro il 31 dicembre 2021, degli interventi di adeguamento della pista olimpica di bob e slittino «Eugenio Monti» di Cortina d'Ampezzo;

considerato che:

la realizzazione della pista olimpica da bob a Cortina non si concilia con il fragile equilibrio montano del contesto territoriale in cui andrebbe ad insistere. Sarebbero necessari elevati costi per la bonifica del sito, comporterebbe gravi danni al quartiere residenziali limitrofo all'area del progetto, nonché la distruzione di un bosco e del country tennis club che conta più di 9.000 praticanti l'anno;

sarebbe piuttosto opportuno rinnovare la pista di Cesana costruita per le Olimpiadi di Torino del 2006 e dopo poco chiusa,

impegna il Governo:

a valutare l'opportunità di rivedere le decisioni assunte in merito alla realizzazione della pista olimpica di bob e slittino «Eugenio Monti» di Cortina d'Ampezzo e a valutare eventuali soluzioni alternative quali l'ammodernamento della pista di Cesana costruita per le Olimpiadi di Torino del 2006.

G16.3

RIPAMONTI, BRUZZONE, PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RUFA, SUDANO

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni ur-

genti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (AS 2437),

premesso che:

in prima lettura alla Camera era stato approvato un emendamento al disegno di legge di conversione del decreto-legge in esame che prevedeva l'introduzione di una disposizione diretta ad assicurare il recupero della piena funzionalità tecnica della "Funivia Savona - San Giuseppe di Cairo", la continuità dell'esercizio dei servizi di trasporto portuale a basso impatto ambientale e di traffico, nonché il mantenimento degli attuali livelli occupazionali in seguito agli eventi metereologici verificatesi;

la proposta prevedeva che il provveditore interregionale alle opere pubbliche per le regioni Piemonte, Valle d'Aosta e Liguria, nominato Commissario straordinario, in caso di cessazione dell'attuale concessione e nelle more dell'individuazione di un nuovo concessionario da parte del medesimo Commissario, provvede alla gestione diretta di detto servizio per un periodo massimo di ventiquattro mesi, prorogabile con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili per ulteriori dodici mesi e comunque non oltre il 31 dicembre 2024;

era altresì previsto che con decreto del Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili fossero definite, ai fini della gestione diretta del servizio da parte del Commissario le modalità per l'acquisizione in carico alla gestione commissariale dei contratti di lavoro con il personale, per la reintegrazione dei cespiti concessi in uso al concessionario e per il riscatto di quelli di proprietà dello stesso, per il trasferimento alla gestione commissariale dei contratti con soggetti terzi in corso di validità, nonché i termini per la predisposizione di un nuovo piano industriale, operativo e finanziario, e per l'affidamento del servizio a un nuovo concessionario, e la quota percentuale delle risorse da destinare alle spese di supporto tecnico;

la proposta emendativa prevedeva lo stanziamento delle risorse necessarie a disposizione del commissario straordinario per l'avvio dei lavori;

la disposizione, a cui la ragioneria generale dello stato ha dato parere negativo per mancanza di coperture, è stata inserita con una nuova formulazione che preservava solo la parte relativa alle misure di integrazione salariale per i lavoratori e da cui è stata espunta interamente la parte relativa alla disciplina del Commissario straordinario;

impegna il Governo

a reperire, nel più breve tempo possibile, le risorse necessarie, o nella legge di bilancio di quest'anno o in uno dei fondi istituiti presso il mini-

stero dell'Economia e delle finanze, e metterle a disposizione del Commissario straordinario per l'avvio dei lavori e per la realizzazione dell'opera citata.

G16.4

MATRISCIANO, TRENTACOSTE

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (A.S. 2437),

premesso che:

il decreto-legge in esame reca disposizioni in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture e contiene norme per la nomina di commissari straordinari ai fini dell'accelerazione di una serie di investimenti e opere pubbliche;

l'articolo 1, commi 1025 - 1027, della legge 30 dicembre 2018, n. 145, affidano, per l'anno 2019, al Commissario Straordinario per la ricostruzione di cui all'articolo 1 del decreto legge 28 dicembre 2018, n. 109, le attività di ottimizzazione dei flussi veicolari nel porto di Genova, prevedendo che tra queste sia ricompresa la progettazione del nuovo centro merci di Alessandria Smistamento;

l'articolo 4, comma 12-*octies*, del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, prevede che, entro 30 giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione, il Presidente del Consiglio dei Ministri nomini, senza oneri per la finanza pubblica il Commissario straordinario per il completamento dei lavori del nodo ferroviario di Genova e del collegamento dell'ultimo miglio tra il Terzo valico dei Giovi e il porto storico di Genova;

la nuova "Linea AV/AC Milano - Genova: Terzo Valico dei Giovi" consentirà di potenziare i collegamenti del sistema portuale ligure con le principali linee ferroviarie del Nord Italia e con il resto d'Europa;

risulta quindi necessario che le successive fasi di progettazione e realizzazione del Nuovo Polo Logistico di Alessandria Smistamento siano direttamente seguite e realizzate in correlazione con il progetto della "Linea AV/AC Milano - Genova: Terzo Valico dei Giovi", come già avvenuto per i progetti di "Potenziamento infrastrutturale Voltri-Brignole" e il "Potenziamento Genova-Campasso" con la legge 55/2019 sotto la supervisione del Commissario del Terzo Valico dei Giovi, il quale potrà agire in modo organico con

una visione d'insieme complessiva dello sviluppo del territorio su cui insistono le opere,

impegna il Governo:

- a valutare l'opportunità di prevedere, con un prossimo provvedimento di carattere normativo, che la progettazione del nuovo centro merci di Alessandria Smistamento sia affidata al Commissario Straordinario di cui all'articolo 4, comma 12-*octies* del decreto legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55;

- a prevedere, conseguentemente, che i fondi stanziati nella legge 30 dicembre 2018, n. 145, per la progettazione del nuovo centro merci di Alessandria Smistamento, vengano riassegnati nell'ambito del progetto principale del Terzo Valico dei Giovi e gestite dal Commissario straordinario di Governo.

G16.5

BERGESIO, PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RUFA, SUDANO

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (AS 2437),

premesso che:

della realizzazione della Tangenziale di Demonte si parla sin dagli anni 70 e negli ultimi trent'anni Anas ha predisposto cinque diversi progetti tutti bocciati o per motivi ambientali legati al rischio idrogeologico e al consumo del territorio o per mancanza di fondi;

il nuovo progetto di ANAS, per il quale sono stati stanziati 50 milioni di euro è bloccato da due anni a causa del parere discordante tra ministero dell'Ambiente, che è favorevole, e il ministero per i beni e le attività culturali, che invece è contrario;

l'VIII commissione Lavori Pubblici e Comunicazioni ha approvato lo schema di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri recante l'individuazione di ulteriori interventi infrastrutturali da realizzare ai sensi dell'articolo 4 del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55 e dei commissari straordinari individuati per ciascuna opera (n. 262), contenente anche un'osservazione che prevedeva

la nomina nel più breve tempo possibile di un commissario straordinario per la realizzazione dell'opera in questione;

ad oggi il commissario straordinario non è ancora stato nominato dal Governo e il progetto dell'opera si trova attualmente in una situazione di stallo;

impegna il Governo:

a valutare l'opportunità di adoperarsi per lo sblocco autorizzativo del progetto citato nonché di nominare un commissario straordinario che porti a compimento tale progetto nel più breve tempo possibile.

G16.6

BERGESIO, PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RUFA, SUDANO

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (AS 2437),

premessi che:

la strada statale 28 del colle di Nava, da Fossano (Cuneo) a Imperia, è spesso interessata da incidenti stradali e da anni richiederebbe importanti interventi di manutenzione al fine di migliorarne la fruibilità e la sicurezza per gli utenti della strada;

tra i principali progetti di ammodernamento, di cui si parla dagli inizi degli anni '90 del secolo scorso, vi è quello che riguarda la variante fra Pieve di Teco (Imperia) e Ormea (Cuneo), quale tratto di maggiore asperità dell'intero tracciato. Si tratta, in particolare, di 8 tunnel e 7 viadotti da realizzare, per circa 9,2 chilometri, che consentirebbero di tagliare 144 curve e di ridurre a una decina di minuti il tempo di percorrenza fra Pieve di Teco e Ormea; tra gli interventi da realizzare spicca quello per il traforo tra Armo (Imperia) e Cantarana (Cuneo) di 2.970 metri di lunghezza; il costo complessivo degli interventi per la variante ammonta a 300 milioni di euro;

la strada statale 28 del colle di Nava è un'arteria strategica di collegamento tra i territori e le economie liguri e piemontesi, il cui ammodernamento e messa in sicurezza sono da tempo attesi da popolazione, imprenditori e operatori economici;

la realizzazione dei lavori previsti per la variante fra Pieve di Teco e Ormea porterà un sostanziale miglioramento dei collegamenti tra il basso Piemonte, l'imperiese, il savonese, tutto il ponente ligure e la vicina Costa azzurra, incrementando considerevolmente potenzialità e funzionalità di un corridoio strategico che collega l'Europa al Mediterraneo;

i lavori previsti per la variante sono frutto di un'attenta progettazione, che garantirà riduzione dei tempi di percorrenza, aumento della sicurezza e della capacità dei flussi di traffico di persone e merci, riduzione dei consumi e tutela della naturalità del paesaggio e dell'ambiente idrico,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di adottare tutte le iniziative di competenza per velocizzare le procedure di ammodernamento e della messa in sicurezza della strada statale 28 del Colle di Nava.

EMENDAMENTI

16.0.1

MALLEGNI, PAROLI, BARACHINI, BARBONI

Ritirato

Dopo l'articolo, inserire il seguente:

«Art. 16.1.

1. In deroga all'articolo 103 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, in relazione ai contratti i cui bandi o avvisi, con i quali si indice una gara, siano pubblicati entro il 31 dicembre 2026, nonché, in caso di contratti senza pubblicazione di bandi o avvisi, entro la medesima data siano inviati gli inviti a presentare le offerte, la stazione appaltante opera, sull'importo netto progressivo dei lavori, una ritenuta del 5 per cento, a garanzia dell'adempimento di tutte le obbligazioni del contratto e del risarcimento dei danni derivanti dall'eventuale inadempimento delle obbligazioni stesse, nonché a garanzia del rimborso delle somme pagate in più all'esecutore rispetto alle risultanze della liquidazione finale, salva comunque la risarcibilità del maggior danno verso l'appaltatore.

2. Dette ritenute saranno svincolate soltanto in sede di liquidazione finale, dopo l'approvazione da parte della stazione appaltante del certificato di collaudo o di regolare esecuzione.

3. In alternativa alla ritenuta di cui al comma 1, è facoltà dell'appaltatore costituire, previo benestare della stazione appaltante, una garanzia definitiva sotto forma di cauzione o fideiussione, con le modalità di cui all'art. 103 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, pari al 5 per cento dell'importo contrattuale. Se tale facoltà viene esercitata in corso di esecuzione dei lavori, la predetta percentuale è calcolata sull'importo residuo dei lavori o, in alternativa, a scelta dell'appaltatore, sull'importo del singolo stato di avanzamento; in tali casi, il pagamento dei lavori avviene senza la ritenuta di cui al comma 1.

4. Le disposizioni di cui ai commi precedenti si applicano anche con riferimento ai contratti di appalto nei settori speciali, di cui al titolo VI, capo I, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50.»

16.0.2

MALLEGNI, PAROLI, BARACHINI, BARBONI

Ritirato

Dopo l'articolo, inserire il seguente:

«Art. 16.1.

(Opere a rete e suddivisione in lotti quantitativi)

1. In relazione alle procedure e ai contratti i cui bandi o avvisi, con i quali si indice una gara, siano pubblicati successivamente alla data di entrata in vigore della presente disposizione, nonché, in caso di contratti senza pubblicazione di bandi o di avvisi, alle procedure e ai contratti in relazione ai quali, alla medesima data, non siano ancora stati inviati gli inviti a presentare le offerte, in caso di opere o lavori a rete, ai sensi dell'art. 3, comma 1, lett. ccccc), del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 e dei lavori di manutenzione, le stazioni appaltanti suddividono gli appalti in lotti, ai sensi dell'articolo 51 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, anche su base quantitativa, in modo da garantire l'effettiva possibilità di partecipazione da parte delle micro imprese, piccole e medie imprese.»

16.0.3

RUSPANDINI, TOTARO

Dopo l'articolo, aggiungere il seguente:

«Art. 16.1.

1. In relazione alle procedure e ai contratti i cui bandi o avvisi, con i quali si indice una gara, siano pubblicati successivamente alla data di entrata in vigore della presente disposizione, nonché, in caso di contratti senza pubblicazione di bandi o di avvisi, alle procedure e ai contratti in relazione ai quali, alla medesima data, non siano ancora stati inviati gli inviti a presentare le offerte, in caso di opere o lavori a rete, ai sensi dell'art. 3, comma 1, lettera ccccc), del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 e dei lavori di manutenzione, le stazioni appaltanti suddividono gli appalti in lotti, ai sensi dell'articolo 51 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, anche su base quantitativa, in modo da garantire l'effettiva possibilità di partecipazione da parte delle micro imprese, piccole e medie imprese.»

16.0.4

MALLEGNI, PAROLI, BARACHINI, BARBONI

Ritirato

Dopo l'articolo, inserire il seguente:

«Art. 16.1.

(Disposizioni urgenti in materia di revisione prezzi dei materiali nei contratti pubblici in esecuzione)

1. All'articolo 1-septies, comma 1, del decreto legge 25 maggio 2021, n. 73, dopo le parole: "nel primo semestre dell'anno 2021, per i contratti", sono inserite le seguenti: "di lavori e di fornitura tecnologicamente complessi di settore ordinario e speciale."»

16.0.5

MALLEGNI, PAROLI, BARACHINI, BARBONI

Ritirato

Dopo l'articolo, inserire il seguente:

«Art. 16.1.

(Responsabilità dell'appaltatore per ritardi ed inadempimenti)

1. Con riguardo ai contratti in corso di esecuzione alla data di entrata in vigore della presente Legge di conversione, le difficoltà di approvvigionamento di materie prime e materiali da costruzione, qualora determinino ritardi o inadempimenti rispetto alle tempistiche ed agli obblighi contrattuali costituiscono causa di forza maggiore e non potranno essere imputati all'appaltatore. L'appaltatore dovrà provare che i ritardi o inadempimenti siano direttamente conseguenti all'attuale carenza di materie prime. L'eventuale rinegoziazione di termini e scadenze contrattuali, dei contratti citati in apertura, non rappresenta una modifica sostanziale ed è dunque sempre ammessa.»

16.0.6

MALLEGNI, PAROLI, BARACHINI, BARBONI

Ritirato

Dopo l'articolo, inserire il seguente:

«Art. 16.1.

1. All'articolo 80 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, sono apportate le seguenti modifiche:

a) al comma 5, lettera c), dopo le parole: "gravi illeciti professionali", sono aggiunte le seguenti: ", confermati quantomeno all'esito di un giudizio di primo grado,";

b) al comma 10-*bis*:

1) al secondo periodo, le parole: "la durata dell'esclusione è pari", sono sostituite dalle seguenti: "la stazione appaltante può valutare tali circostanze, ai fini dell'esclusione, per un periodo non superiore";

2) l'ultimo periodo è sostituito dal seguente: "Nei casi di cui al comma 5, lettera c-*ter*), nel tempo occorrente alla definizione del giudizio, la stazione appaltante può tenere conto di tali fatti ai fini della propria valuta-

zione circa la sussistenza del presupposto per escludere dalla partecipazione l'operatore economico che li abbia commesso nei suoi confronti"».

16.0.7

RUSPANDINI, TOTARO

Dopo l'articolo, inserire il seguente:

«Art. 16.1.

1. All'articolo 80 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 5, lettera c), dopo le parole "gravi illeciti professionali" sono aggiunte le seguenti: "confermati quantomeno all'esito di un giudizio di primo grado,";

b) al comma 10-*bis*, al secondo periodo, le parole "la durata dell'esclusione è pari" sono sostituite con le seguenti: "la stazione appaltante può valutare tali circostanze, ai fini dell'esclusione, per un periodo non superiore", e l'ultimo periodo è sostituito dal seguente: "Nei casi di cui al comma 5, lett. *c-ter*), nel tempo occorrente alla definizione del giudizio, la stazione appaltante può tenere conto di tali fatti ai fini della propria valutazione circa la sussistenza del presupposto per escludere dalla partecipazione l'operatore economico che li abbia commesso nei suoi confronti".»

16.0.8

MALLEGNI, PAROLI, BARACHINI, BARBONI

Ritirato

Dopo l'articolo, inserire il seguente:

«Art. 16.1.

(SAL mensili emergenziali)

1. Fino al 31 dicembre 2023, in deroga alle previsioni di cui all'articolo 113-*bis* del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, nonché in deroga alle specifiche clausole contrattuali, il direttore dei lavori emette gli stati di avanzamento dei lavori l'ultimo giorno di ogni mese solare. Si procede al pagamento dei lavori entro quindici giorni a far data dall'emissione del certificato di pagamento di cui al periodo precedente.

2. Le disposizioni di cui al comma 1, si applicano con riferimento alle procedure e ai contratti di cui gli articoli 1 e 2 del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120 , nonché di cui all'articolo 48, comma 1, del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, ivi inclusi quelli nei settori speciali, di cui al titolo VI, capo I, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, nonché quelli in corso di esecuzione alla data di entrata in vigore della presente disposizione.»

16.0.9

RUSPANDINI, TOTARO

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 16.1.

1. Fino al 31 dicembre 2023, in deroga alle previsioni di cui all'articolo 113-*bis* del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, nonché in deroga alle specifiche clausole contrattuali, il direttore dei lavori emette gli stati di avanzamento dei lavori l'ultimo giorno di ogni mese solare. Si procede al pagamento dei lavori entro quindici giorni a far data dall'emissione del certificato di pagamento di cui al periodo precedente.

2. Le disposizioni di cui al comma 1 si applicano con riferimento alle procedure e ai contratti di cui gli articoli 1 e 2 del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120 , nonché di cui all'articolo 48, comma 1, del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, ivi inclusi quelli nei settori speciali, di cui al titolo VI, capo I, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, nonché quelli in corso di esecuzione alla data di entrata in vigore della presente disposizione."»

16.0.10

MALLEGNI, PAROLI, BARACHINI, BARBONI

Ritirato

Dopo l'articolo, inserire il seguente:

«Art. 16.1.

1. All'articolo 8, comma 4, lettera b), del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, sono apportate le seguenti modifiche:

a) dopo le parole "maggiori costi", sono aggiunte le seguenti: "nonché i maggiori oneri, diretti ed indiretti,";

b) dopo le parole "il rimborso", le parole "rimborso di detti oneri" sono sostituite dalle seguenti: "rimborso di detti costi".»

16.0.11

MALLEGNI, PAROLI, BARACHINI, BARBONI

Ritirato

Dopo l'articolo, inserire il seguente:

«Art. 16.1.

1. All'articolo 51, comma 1, lettera e), del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, con modificazioni dalla L. 29 luglio 2021, n. 108, sono apportate le seguenti modifiche:

a) dopo il punto 1), sono inseriti i seguenti punti:

"1-*bis*) al comma 1, le parole "di importo pari o superiore alle soglie di cui all'articolo 35 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50", sono soppresse;

1-*ter*) al comma 1, dopo le parole "con i compiti previsti dall'articolo 5", le parole "e con funzioni di assistenza per la" sono sostituite con le seguenti: "nonché quelli di"»;

b) dopo il punto 3) è inserito in seguente punto:

"3-*bis*) il comma 4 è soppresso"».

1.2.5. Testo 2 (ANNESSO)

[collegamento al documento su www.senato.it](http://www.senato.it)

BOZZE DI STAMPA
4 novembre 2021
N. 2 ANNESSO

SENATO DELLA REPUBBLICA

XVIII LEGISLATURA

Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (2437)

ORDINI DEL GIORNO

Art. 2

G2.1 (testo 2)

COLTORTI, DI GIROLAMO, FEDE, LUPO, SANTILLO, TONINELLI, MANTOVANI, CIOFFI, TRENTACOSTE

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante "Disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali" (A.S. 2437),

premessi che:

l'articolo 2 del provvedimento in esame reca disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza nel settore delle infrastrutture autostradali e idriche. Nel corso dell'esame in prima lettura, svolto dalla Camera dei de-

putati, detto articolo ha subito numerose modifiche, anche in materia di concessioni autostradali;

considerato che:

la relazione della Corte dei conti sulle concessioni autostradali - deliberazione 18 dicembre 2019, n. 18/2019/G - evidenzia, negli ultimi decenni, il ricorso a strumenti negli effetti del tutto simili alla proroga formale, quali l'eccessivo valore di subentro al termine delle concessioni, la proroga di fatto a seguito di mancato tempestivo riaffidamento delle stesse, la revisione contrattuale attraverso la gestione unificata di tratte interconnesse, contigue o complementari che consentono di modificare i rapporti esistenti senza nuovo affidamento alla scadenza;

in linea generale, l'indagine della Corte dei conti sottolinea come la quasi totalità delle tratte siano state affidate o prorogate senza gare in assenza di confronto concorrenziale e mostra gli effetti distorsivi derivanti dalla modalità di regolamentazione delle tariffe;

il regime tariffario è infatti regolato con modalità differenti. Mentre alcune concessioni utilizzano la formula del price cap, con la quale viene stabilito un limite all'aumento, lasciando al concedente la possibilità di riconoscere un valore di adeguamento inferiore a tale limite, altre utilizzano una formula che garantisce un adeguamento sempre pari al valore limite. Altre ancora utilizzano formule nelle quali non compaiono i parametri sul recupero di produttività o sulla qualità;

la finalità volta ad assicurare, tramite investimenti aggiuntivi, l'erogazione di un servizio sulla base di tariffe e condizioni di accesso più favorevoli per gli utenti è quindi difficilmente perseguibile in presenza di molteplici sistemi di aggiornamento tariffario;

rilevato che:

la sentenza della Corte di giustizia C-526/17 ha ribadito che "il principio di parità di trattamento e l'obbligo di trasparenza che ne deriva ostano a che, dopo l'aggiudicazione di un contratto di concessione di lavori pubblici, l'amministrazione aggiudicatrice concedente e il concessionario apportino alle disposizioni del loro contratto modifiche tali che dette disposizioni presentino caratteristiche sostanzialmente diverse rispetto a quelle iniziali. [...]Pertanto, in linea di principio, una modifica sostanziale di un contratto di concessione di lavori pubblici deve dar luogo a una nuova procedura di aggiudicazione relativa al contratto modificato";

l'Autorità di regolazione dei trasporti (ART), con delibera n. 71/2019 del 19 giugno 2019, ha concluso il procedimento avviato con delibera n. 16/2019, approvando il sistema tariffario di pedaggio basato sul metodo del price cap, con determinazione dell'indicatore di produttività X a cadenza

quinquennale relativo alla Convenzione Unica ANAS S.p.A. - Autostrade per l'Italia S.p.A.,

impegna il Governo:

ad adottare ogni opportuna iniziativa volta a rendere celermente applicabile il nuovo sistema tariffario unico di pedaggio di cui alla delibera n. 71/2019 del 19 giugno 2019 dell'Autorità di regolazione dei trasporti;

ad adoperarsi presso le società concessionarie al fine di favorire la rapida razionalizzazione della rete di distribuzione carburanti e dei servizi di ristorazione e prevedendo altresì l'installazione diffusa di colonnine di ricarica automezzi elettrici;

G2.2

DI GIROLAMO, COLTORTI, SANTILLO, FEDE, LUPO, TONINELLI, MANTOVANI, CIOFFI, TRENTACOSTE

Ritirato

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (AS 2437),

premesso che:

l'articolo 2 del provvedimento in esame reca disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza nel settore delle infrastrutture autostradali e idriche. Nel corso dell'esame in prima lettura presso la Camera dei deputati, tale articolo ha subito numerose modifiche;

in particolare, il comma 1-*bis* del medesimo articolo 2 prevede che l'affidamento della concessione relativa all'infrastruttura autostradale A22 Brennero-Modena possa avvenire, in deroga a quanto disposto dall'art. 13-*bis*, comma 1, del decreto legge 16 ottobre 2017, n. 148, anche mediante le procedure previste dall'art. 183 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 in materia di finanza di progetto, da concludersi entro la data del 31 dicembre 2022;

con i commi da 2-*sexies* a 2-*sexiesdecies* è stata inoltre prevista la costituzione di una nuova società, controllata interamente dal Ministero dell'economia e delle finanze e soggetta al controllo analogo del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, a cui saranno trasferite, con

esclusivo riguardo alle autostrade statali a pedaggio, le funzioni e le attività attribuite dalle vigenti disposizioni ad ANAS S.p.A.;

considerato che:

il 30 aprile 2014 è scaduta la concessione dell'autostrada A22, affidata alla società Autostrada del Brennero S.p.a;

il 14 gennaio 2016 è stato siglato il protocollo d'intesa tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e le amministrazioni pubbliche socie di Autostrada del Brennero S.p.A. che ha previsto il rinnovo trentennale della concessione ad una società interamente partecipata dalle amministrazioni pubbliche territoriali e locali contraenti;

l'articolo 13-*bis* del citato decreto-legge n. 148 del 2017 ha dettato una specifica disciplina volta a regolare l'affidamento delle concessioni autostradali scadute e, in particolare, dell'autostrada A22;

il predetto articolo 13-*bis* dispone, tra l'altro, che le funzioni di concedente siano svolte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e che le convenzioni di concessione per la realizzazione delle opere e la gestione delle tratte autostradali abbiano durata trentennale e siano stipulate dal Ministero con le regioni e gli enti locali che hanno sottoscritto gli appositi protocolli di intesa nel gennaio del 2016, che potranno anche avvalersi nel ruolo di concessionario di società *in house*, esistenti o appositamente costituite, nel cui capitale non figurino privati;

il 20 maggio 2019 il CIPE ha approvato la delibera n. 24 di approvazione dell'accordo di cooperazione per la concessione autostradale A22 Brennero-Modena. Il successivo 1 agosto lo stesso comitato ha approvato la delibera n. 59 recante "Aggiornamento e attuazione della delibera n. 68 del 28 novembre 2018 relativa alla tratta autostradale A22 Brennero-Modena Modalità di calcolo degli eventuali benefici netti tra la scadenza della concessione e l'effettivo subentro di un nuovo concessionario",

impegna il Governo:

a procedere in via prioritaria all'assegnazione della concessione relativa all'infrastruttura autostradale A22 Brennero-Modena alla nuova società *in-house*, istituita all'articolo 2, commi da 2-*sexies* a 2-*sexiesdecies*, del decreto in esame, interamente controllata dal Ministero dell'economia e delle finanze e soggetta al controllo analogo del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, alla quale verranno trasferite le funzioni e le attività attribuite dalle disposizioni vigenti ad ANAS.

G2.3 (testo 2)

LUPO, DI GIROLAMO, VANIN, TRENTACOSTE, COLTORTI

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (A.S. 2437),

premessi che:

l'articolo 2 reca disposizioni in materia di sicurezza delle infrastrutture autostradali;

considerato che:

l'art. 9-*tricies semel*, comma 1, del decreto legge 24 ottobre 2019, n. 123, convertito, con modificazioni, dalla legge 12 dicembre 2019, n. 156, prevede la sospensione degli incrementi delle tariffe di pedaggio delle autostrade A24 e A25 al 31 ottobre 2021, nelle more della procedura contemplata dal comma 183 dell'art. 1 della legge 24 dicembre 2012, n. 228 e finalizzata alla rinegoziazione con la società concessionaria delle condizioni di concessione;

nel corso dell'esame in prima lettura presso la Camera dei deputati sono state apportate diverse modifiche all'articolo 2 del provvedimento in esame che, al comma 2-*bis*, prevede la proroga fino al 31 dicembre 2021 della sospensione degli incrementi delle tariffe di pedaggio delle autostrade A24 e A25;

il "tratto urbano" è costituito dal tracciato autostradale che va dalla Barriera di Roma Est dell'A24, situata in corrispondenza della località Lunghezza, alla fine delle competenze autostradali coincidenti con l'innesto sulla Tangenziale Est all'altezza del Cimitero del Verano. Il tratto, da un punto di vista di gestione autostradale, è operato come un sistema "aperto" sul quale, cioè, il pedaggio viene raccolto in corrispondenza della Barriera di Roma Est e dei tre caselli presenti sul tratto urbano: Lunghezza, Ponte di Nona e Settecamini. Questo determina che per chi abita o lavora nei Municipi IV, V e VI del Comune di Roma, gli spostamenti locali giornalieri sono soggetti al pagamento del pedaggio;

la precedente amministrazione di Roma Capitale e la concessionaria Strada dei Parchi hanno costituito un tavolo di coordinamento per iniziative a favore di una sempre migliore integrazione delle rispettive competenze, nella direzione del servizio al cittadino.

il tavolo di coordinamento tra Roma Capitale e Strada dei Parchi ha individuato un progetto in grado di supportare in modo selettivo i pendolari

urbani di Roma nei propri spostamenti giornalieri eliminando il relativo pedaggio e favorendo quindi l'utilizzo dell'autostrada, a vantaggio anche del decongestionamento delle vie consolari,

impegna il Governo:

a proseguire, per quanto di competenza, sulla scia del percorso intrapreso dalla precedente amministrazione comunale, volto ad agevolare la mobilità dei residenti di Roma Capitale che utilizzano regolarmente le tratte autostradali ricadenti nel territorio medesimo, adottando ogni opportuna iniziativa finalizzata a prevedere, compatibilmente con i vincoli di finanza pubblica, l'esenzione dal pagamento del pedaggio applicato nella tratta ricompresa nella fascia urbana concernente la concessione autostradale A24 - A25.

Art. 7

G7.2 (testo 2)

LUPO, CASTALDI, VANIN, TRENTACOSTE, DI GIROLAMO, DE FALCO

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (A.S. 2437),

premesso che:

l'articolo 7 del provvedimento in esame reca diverse disposizioni urgenti in materia di trasporto aereo;

considerato che:

l'ENAC ha reso noto nei giorni scorsi che la compagnia aerea Blue Panorama ha notificato la sospensione dell'attività commerciale a partire dal 28 ottobre 2021, a seguito della crisi del settore conseguente alla pandemia da COVID-19. La decisione del vettore fa seguito al procedimento avviato dall'ENAC il 22 ottobre, per la sospensione del Certificato di Operatore Aereo (COA) e della Licenza di Trasporto Aereo, correlato alla richiesta di chiarimenti sulle carenze di natura finanziaria riscontrate nella società, ma che non hanno comunque mai avuto impatti sulla sicurezza del volo;

— 7 —

la compagnia ha 620 dipendenti e 12 aerei; è la quinta compagnia aerea italiana per dimensioni; è attiva nei servizi low cost di trasporto aereo, su rotte nazionali ed internazionali e vola soprattutto tra Italia e Albania, in estate per le isole greche;

la sospensione delle attività riguarda anche Luke Air, brand che fa capo a Blue Panorama Airlines, con cui condivide licenza di volo e codici Iata;

tale ultimo avvenimento peggiora ulteriormente lo stato di crisi dell'intero settore, tenuto conto che tale ultimo accadimento si aggiunge a quanto già verificatosi nei casi di Alitalia, Airitaly, Ernest e Norwegian,

impegna il Governo:

ad assumere ogni opportuna iniziativa per la rapida soluzione delle problematiche in premessa, garantendo ogni opportuna tutela dei lavoratori e dei passeggeri.

Art. 16

G16.1

ANASTASI, CATALFO, VACCARO

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione in legge del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante "Disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali" (A.S. 2437),

premesso che:

l'articolo 16, comma 3, del provvedimento in esame prevede alcune disposizioni a favore degli interventi di ricostruzione previsti nei comuni della città metropolitana di Catania e della provincia di Campobasso, interessati dagli eventi sismici del 2018. In particolare il comma 3 dell'articolo 16 abroga il comma 8 dell'articolo 10 del decreto-legge 18 aprile 2019 n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55 (cosiddetto "sblocca cantieri"), che prevede per gli interventi di ricostruzione nei comuni della città metropolitana di Catania e della provincia di Campobasso, interessati dagli eventi sismici del 2018, l'obbligo di annotare la concessione del contributo

nei registri immobiliari, anche se in esenzione da qualsiasi tributo o diritto e senza alcun'altra formalità;

considerato che:

il decreto-legge 18 aprile 2019 n. 32, recante *"Disposizioni urgenti per il rilancio del settore dei contratti pubblici, per l'accelerazione degli interventi infrastrutturali, di rigenerazione urbana e di ricostruzione a seguito di eventi sismici"* contiene disposizioni per disciplinare gli interventi per la riparazione e la ricostruzione degli immobili, l'assistenza alla popolazione e la ripresa economica nei comuni, tra gli altri, dell'area etnea. In particolare l'articolo 13 stabilisce che il Commissario straordinario adotti provvedimenti per disciplinare il finanziamento, nei limiti delle risorse disponibili sulla contabilità speciale, per la demolizione e ricostruzione, la riparazione e il ripristino degli edifici pubblici, delle chiese e degli edifici di culto di proprietà di enti ecclesiastici civilmente riconosciuti, per gli interventi volti ad assicurare la funzionalità dei servizi pubblici, e delle infrastrutture, nonché per gli interventi sui beni del patrimonio artistico e culturale;

ai sensi dell'articolo 13, comma 2, del medesimo decreto-legge il Commissario deve provvedere a predisporre e approvare un piano degli edifici pubblici che quantifichi il danno e ne prevede il finanziamento nel limite delle risorse disponibili nelle contabilità speciali;

considerato che:

la normativa in parola distingue modalità e procedure da seguire per la ricostruzione pubblica e privata e, per quel che attiene a quest'ultima, ai diversi livelli di danno, individuando altresì criteri di priorità nella ricostruzione;

sulla base di tale decreto-legge è stata emanata l'Ordinanza n. 30 del 14 luglio 2021 del Commissario Straordinario per la ricostruzione nei territori dei comuni della città metropolitana di Catania per la riparazione e/o ricostruzione di edifici e unità immobiliari ad uso produttivo, commerciale ed abitativo danneggiati o distrutti, che disciplina la ricostruzione privata ai sensi dell'articolo 9. Tuttavia non sembra ancora essere stato adottato lo specifico piano relativo alla ricostruzione degli edifici pubblici, né specificatamente relativo alla ricostruzione degli immobili appartenenti al patrimonio edilizio residenziale pubblico;

ai sensi dell'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, le Aziende territoriali per l'edilizia residenziale pubblica (ex IA-CP), sono qualificate come pubbliche amministrazioni; pertanto gli immobili di proprietà di tali istituti rientrano nel complesso di edifici pubblici, che pertanto non sono ricompresi nell'ordinanza n. 30 del 14 luglio 2021, poiché dovrebbero rientrare nel piano di interventi di cui all'articolo 13 del decreto-legge 18 aprile 2019 n. 32;

rilevato che:

in occasione del sisma dell'Aquila del 2009, per la ricostruzione o riparazione degli immobili dell'Azienda Territoriale Edilizia Residenziale pubblica Regionale, furono previsti finanziamenti per 150 milioni di euro, nell'ambito delle risorse stanziato dall'articolo 14, comma 1, del decreto-legge 28 aprile 2009, n. 39, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 giugno 2009, n. 77;

analogamente alle misure adottate per il sisma del 2018, per far fronte all'emergenza che seguì il sisma che colpì le Regioni di Lazio, Abruzzo, Marche e Umbria il 24 agosto 2016, fu emanato il decreto-legge 17 ottobre 2016, n. 189; in particolare l'articolo 14, comma 1, prevede che debbano essere emanati gli appositi provvedimenti per la disciplina per il finanziamento della ricostruzione, riparazione e ripristino degli edifici pubblici, in particolare degli immobili di proprietà pubblica (lettera *a-bis*);

sulla base di tale decreto-legge è stata emanata l'Ordinanza speciale n. 7 del 6 maggio 2021, che reca "Interventi di ricostruzione del patrimonio edilizio ATER Teramo"; con tale ordinanza il Commissario Straordinario del Governo per la ricostruzione nei territori dei Comuni delle Regioni di Abruzzo, Lazio, Marche e Umbria interessati dall'evento sismico del 24 agosto 2016 ha approvato il complesso degli interventi di adeguamento e ricostruzione del patrimonio di edilizia residenziale pubblica dell'ATER di Teramo;

considerato, che:

con la delibera del Consiglio dei ministri del 28 dicembre 2018, è stato dichiarato, per dodici mesi (fino al 28 dicembre 2019), lo stato di emergenza in conseguenza dell'evento sismico che il giorno 26 dicembre 2018 ha colpito il territorio dei Comuni di Zafferana Etnea, Viagrande, Trecastagni, Santa Venerina, Acireale, Aci Sant'Antonio, Aci Bonaccorsi, Milo, Aci Catena della Provincia di Catania. Per l'attuazione dei primi interventi, si provvede nel limite di 10 milioni di euro a valere sul Fondo per le emergenze nazionali. Con la delibera del consiglio dei ministri 11 giugno 2019 è stato disposto un ulteriore stanziamento di 37 milioni di euro; successivamente lo stato di emergenza è stato prorogato fino al 31 dicembre 2021 (art. 57, comma 8, D.L. 104/2020);

la delicata situazione del territorio della provincia di Catania, colpita da più eventi calamitosi, necessita di ulteriori interventi e di necessari interventi al fine di agevolare la ripresa economica del tessuto produttivo;

considerato altresì che:

il maltempo, nelle giornate del 27, 28 e 29 ottobre 2021, ha investito la Sicilia orientale, colpita da piogge insistenti e un profondo ciclone mediterraneo. La situazione più critica nel capoluogo etneo, travolto da una e vera e propria alluvione che ha investito l'intero territorio cittadino, comprese le vie del centro storico;

a Catania sono stati chiusi scuole, negozi e uffici mentre il governatore siciliano Nello Musumeci ha decretato lo stato di emergenza e chiesto al governo il riconoscimento dello stato di calamità nazionale,

impegna il Governo:

1) ad emanare al più presto i piani di cui all'articolo 13, comma 2, del decreto-legge 18 aprile 2019 n. 32, per la ricostruzione, la riparazione e il ripristino degli edifici pubblici, individuando gli interventi che rivestono un'importanza essenziale ai fini della ricostruzione nei territori colpiti dagli eventi sismici del 26 dicembre 2018;

2) ad avviare un programma di ricostruzione degli immobili di edilizia residenziale pubblica che abbia una visione unitaria ed un elevato livello di coordinamento generale per le interazioni tra gli edifici interessati ed il tessuto urbanizzato circostante, al fine di dare risposta alle centinaia di inquilini degli edifici di edilizia residenziale pubblica, desiderosi di rientrare nei loro alloggi e di riacquistare la normalità della loro vita, nonché di contenere il rischio di un concreto impoverimento demografico del tessuto urbano in cui sono inseriti tali gli edifici pubblici;

3) a dichiarare lo stato di calamità, al fine di consentire l'attivazione delle misure necessarie di carattere economico volte ad agevolare il ripristino dell'area alluvionata e a sostenere le popolazioni colpite dall'alluvione delle giornate del 27, 28 e 29 ottobre 2021;

4) a prorogare, oltre il 31 dicembre 2021, lo stato di emergenza dichiarato in conseguenza dell'evento sismico che il giorno 26 dicembre 2018 ha colpito il territorio dei Comuni di Zafferana Etnea, Viagrande, Trecastagni, Santa Venerina, Acireale, Aci Sant'Antonio, Aci Bonaccorsi, Milo, Aci Catena della Provincia di Catania, al fine di consentire alle popolazioni ivi residenti la possibilità di continuare a fruire dei contributi e delle agevolazioni connesse allo stato di emergenza.

1.3. Trattazione in Commissione

1.3.1. Sedute

[collegamento al documento su www.senato.it](http://www.senato.it)

Disegni di legge
Atto Senato n. 2437
XVIII Legislatura

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

Trattazione in Commissione

Sedute di Commissione primaria

Seduta

8^a Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) (sui lavori della Commissione)

[N. 228 \(pom.\)](#)

2 novembre 2021

8^a Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) in sede referente

[N. 229 \(pom.\)](#)

2 novembre 2021

[N. 230 \(ant.\)](#)

3 novembre 2021

[N. 231 \(pom.\)](#)

3 novembre 2021

1.3.2. Resoconti sommari

1.3.2.1. 8[^] Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni)

1.3.2.1.1. 8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) - Seduta n. 228 (pom.) del 02/11/2021

[collegamento al documento su www.senato.it](http://www.senato.it)

LAVORI PUBBLICI, COMUNICAZIONI (8ª)
MARTEDÌ 2 NOVEMBRE 2021
228ª Seduta (1ª pomeridiana)

Presidenza del Presidente
COLTORTI

Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e la mobilità sostenibili Cancellieri.

La seduta inizia alle ore 13,10.

IN SEDE CONSULTIVA SU ATTI DEL GOVERNO

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2019/1936 che modifica la direttiva 2008/96/CE sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali ([n. 282](#))

(Parere al Ministro per i rapporti con il Parlamento, ai sensi dell'articolo 1 della legge 22 aprile 2021, n. 53. Seguito e conclusione dell'esame. Parere favorevole con osservazione)

Prosegue l'esame, sospeso nella seduta del 26 ottobre.

Il [PRESIDENTE](#) informa che, essendo pervenuto il parere della Conferenza unificata, la riserva è stata sciolta e la Commissione potrà pertanto concludere l'esame. Comunica inoltre che la relatrice Di Girolamo ha presentato uno schema di parere favorevole con osservazione, pubblicato in allegato.

La relatrice [DI GIROLAMO](#) (M5S) illustra lo schema di parere, ricordando di averne già condiviso informalmente il contenuto con tutti i componenti della Commissione.

Non essendovi richieste di intervento, il [PRESIDENTE](#), verificata la presenza del prescritto numero di senatori, pone in votazione lo schema di parere favorevole con osservazione della relatrice, che risulta approvato.

SUI LAVORI DELLA COMMISSIONE

Il senatore [DESSI](#) (Misto) chiede se corrisponda al vero la circostanza che il Senato non potrà apportare alcuna modifica al disegno di legge di conversione del decreto-legge n. 121 del 2021 (Infrastrutture e mobilità sostenibili), approvato dalla Camera dei deputati e già calendarizzato in Aula al Senato nella settimana corrente.

Il sottosegretario CANCELLERI ricorda che il decreto-legge in questione dovrà necessariamente essere convertito in legge entro il 9 novembre e che pertanto non vi è il tempo per un'eventuale terza lettura alla Camera.

La seduta, sospesa alle ore 13,15, riprende alle ore 14.

Il [PRESIDENTE](#) comunica che l'ordine del giorno della Commissione è integrato con l'esame in sede referente del disegno di legge n. 2437, di conversione del decreto-legge n. 121 del 2021 (Infrastrutture e mobilità sostenibili), e che l'esame dello stesso avrà inizio in una nuova seduta che verrà convocata al termine di quella in corso.

La Commissione conviene.

CONVOCAZIONE DI UNA ULTERIORE SEDUTA E INTEGRAZIONE DELL'ORDINE DEL GIORNO

Il [PRESIDENTE](#) comunica che è convocata, al termine della seduta in corso, una ulteriore seduta della Commissione, il cui ordine del giorno è integrato con l'esame in sede referente del disegno di legge n. 2437.

La Commissione prende atto.

La seduta termina alle ore 14,05.

PARERE APPROVATO DALLA COMMISSIONE SULL'ATTO DEL GOVERNO N. 282

L'8ª Commissione Lavori pubblici, comunicazioni, esaminato lo schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2019/1936 che modifica la direttiva 2008/96/CE sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali (n. 282),

premesse che:

la direttiva alla quale il presente schema di decreto intende dare attuazione si pone come obiettivo quello di definire procedure atte a garantire un livello elevato di sicurezza stradale su tutta la rete TEN-T, sulla rete di autostrade e sulle strade principali nell'Unione;

considerato che:

l'Unione europea ha posto come obiettivo strategico l'avvicinarsi all'azzeramento degli incidenti mortali entro il 2050 e, come obiettivo intermedio, il dimezzamento, entro il 2030, del numero di feriti gravi rispetto al 2020;

l'intervento si presenta in linea con il programma di Governo, in quanto si colloca nell'ambito della priorità politica "Sviluppo di infrastrutture sostenibili e resilienti, anche per tenere conto degli effetti dei cambiamenti climatici", e intende perseguire l'obiettivo strategico "Sviluppo delle infrastrutture per

la mobilità sostenibile, anche attraverso la piena utilizzazione dei fondi del PNRR" e i connessi obiettivi operativi;

l'integrazione di pannelli fonoassorbenti nelle barriere di sicurezza stradali configura un nuovo *standard* tecnico in ambito di sicurezza stradale e protezione antirumore. Dette strutture, se associate a pannelli fotovoltaici, rappresentano un'efficace soluzione per la produzione di energia a vantaggio degli agglomerati urbani in prossimità dei quali sono installati, oltretutto per l'abbattimento dell'inquinamento acustico,

esprime parere favorevole, con la seguente osservazione:

al fine di incrementare la sicurezza delle infrastrutture stradali e di garantire la tutela della salute pubblica e dell'ambiente, valuti il Governo l'opportunità di introdurre specifiche misure finalizzate ad accelerare la realizzazione delle attività di risanamento contenute nei Piani di contenimento e abbattimento del rumore, elaborati dai gestori delle infrastrutture stradali e autostradali, mediante l'installazione di pannelli fonoassorbenti e privilegiando in particolare la diffusione di barriere fotovoltaiche antirumore.

1.3.2.1.2. 8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) - Seduta n. 229 (pom.) del 02/11/2021

[collegamento al documento su www.senato.it](http://www.senato.it)

LAVORI PUBBLICI, COMUNICAZIONI (8ª)
MARTEDÌ 2 NOVEMBRE 2021
229ª Seduta (2ª pomeridiana)

Presidenza del Presidente
[COLTORTI](#)

Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e la mobilità sostenibili Cancellieri.

La seduta inizia alle ore 14,05.

IN SEDE REFERENTE

(2437) Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali, approvato dalla Camera dei deputati
(Esame e rinvio)

Il relatore [ASTORRE](#) (PD) illustra il decreto-legge in esame, che giunge in Senato dopo l'esame da parte della Camera dei deputati e reca misure in urgenti in materia di infrastrutture e trasporti.

All'articolo 1, il comma 1, introduce modifiche al codice della strada. Tali modifiche, che nel testo originario del decreto-legge erano complessivamente volte a rafforzare la sicurezza della circolazione e di specifiche categorie di utenti, sono state moltiplicate nel corso dell'esame presso l'altro ramo del Parlamento.

In sintesi, le nuove disposizioni, che in molti casi riprendono il contenuto del testo unificato dei disegni di legge in corso di esame presso la IX Commissione della Camera:

- prevedono la possibilità di riservare spazi di parcheggio ai veicoli al servizio delle donne in stato di gravidanza o di genitori di bambini di età non superiore a due anni, muniti di contrassegno speciale denominato "permesso rosa", ai veicoli elettrici, ai veicoli per il carico e scarico delle merci e a quelli adibiti al trasporto scolastico. Prevedono quindi il divieto di sosta e fermata negli spazi riservati, con l'applicazione di sanzioni nel caso di violazione. Con riferimento ai veicoli elettrici, il divieto di sosta e fermata riguarda anche gli spazi per la ricarica;
- rafforzano le sanzioni pecuniarie e aumentano la decurtazione dei punti dalla patente per chi occupa senza autorizzazione gli spazi riservati ai veicoli al servizio di persone con disabilità e prevedono che

tali veicoli, qualora risultino già occupati o indisponibili gli stalli ad essi riservati, possano essere parcheggiati gratuitamente nelle aree di sosta a pagamento;

- riducono le masse complessive consentite nel caso di trasporto eseguito con veicoli eccezionali, con l'introduzione di deroghe per i veicoli in dotazione alla Protezione civile, agli enti locali e del Terzo settore;
- aumentano le sanzioni nel caso di getto di rifiuti o di altre cose dai veicoli;
- introducono il divieto, sulle strade o sui veicoli, di pubblicità che proponga messaggi sessisti o violenti o stereotipi di genere offensivi o messaggi lesivi del rispetto delle libertà individuali, dei diritti civili e politici, del credo religioso, dell'appartenenza etnica oppure discriminatori;
- consentono l'installazione di cartelli al centro delle rotonde per indicare l'impresa incaricata di curare il verde, quando la manutenzione è affidata a titolo gratuito a società private o ad altri enti;
- precisano che, in caso di attraversamento a livelli sfalsati tra due strade appartenenti a enti diversi, la titolarità delle strutture che realizzano l'opera d'arte principale del sottopasso o sovrappasso rileva ai fini della loro realizzazione e manutenzione anche straordinaria. Le modalità e gli oneri di realizzazione e manutenzione delle strutture sono disciplinati in appositi atti convenzionali tra gli enti proprietari e i gestori delle strade interessate dall'attraversamento;
- dispongono che, in corrispondenza degli attraversamenti pedonali, i conducenti dei veicoli debbano dare la precedenza anche ai pedoni che si accingono ad attraversare la strada;
- aumentano a 3,5 metri il limite massimo di lunghezza dei velocipedi;
- includono nella categoria di ciclomotore anche i veicoli a due o tre ruote dotati di motore elettrico, con potenza non superiore a 4.000 watt;
- ricomprendono nella categoria dei veicoli d'epoca e di interesse storico-collezionistico i ciclomotori e le macchine agricole;
- aumentano da 16,5 metri a 18,75 metri la lunghezza massima degli autoarticolati e degli autosnodati e consentono agli autosnodati e ai filosnodati destinati a sistemi di trasporto rapido di massa di raggiungere la lunghezza massima di 24 metri, purché su itinerari in corsia riservata autorizzati dal MIMS;
- aumentano da 19 a 19,5 tonnellate la massa complessiva a pieno carico di autobus o filobus a 2 assi;
- rendono più stringenti le norme sull'uso delle luci e dei catarinfrangenti per le biciclette;
- prevedono che possano essere affidate in concessione alle imprese di autoriparazione le revisioni periodiche, oltre che dei veicoli pesanti, anche dei rimorchi e semirimorchi;
- demandano ad un decreto del Ministro delle infrastrutture la definizione delle modalità di riqualificazione delle bombole, ai fini della revisione dei veicoli a GPL;
- ampliano anche ai motocicli e ai velocipedi la possibilità di effettuare il servizio di piazza;
- stabiliscono che i motoveicoli impegnati in competizioni motoristiche fuoristrada che prevedono trasferimenti su strada possano utilizzare targhe sostitutive;
- aumentano da 16,5 a 18,75 metri la lunghezza massima dei convogli formati da macchine agricole semoventi e delle macchine agricole trainate;
- consentono alle reti costituite da imprenditori agricoli, singoli o associati, finalizzate anche all'acquisto di macchine agricole, di immatricolare le macchine agricole a nome della rete di imprese;
- introducono come ulteriore requisito per il conseguimento del certificato di abilitazione professionale di tipo KA e KB, ossia per la guida di veicoli adibiti a servizio pubblico di piazza o noleggio con conducente, quello di aver frequentato un corso di formazione di primo soccorso;
- prevedono che le limitazioni alla guida per i neopatentati non si applichino se al fianco del conducente si trovi, con funzioni di istruttore, una persona di età non superiore a 65 anni, munita di patente valida conseguita da almeno 10 anni ovvero valida per la categoria superiore;
- consentono di ripetere la prova pratica per il conseguimento della patente di guida per due volte, invece che per una sola volta;
- modificano la disciplina per le esercitazioni di guida, estendendo tra l'altro il periodo di validità del foglio rosa da sei mesi ad un anno;
- prevedono che le variazioni dei punteggi della patente siano comunicate agli automobilisti attraverso

il portale dell'automobilista;

- stabiliscono che gli enti locali rendano noti i dati relativi ai proventi delle sanzioni derivanti dall'accertamento delle violazioni dei limiti massimi di velocità;
- prevedono che il mancato rispetto del divieto di attraversamento dei passaggi a livello possa essere rilevato anche tramite appositi dispositivi, anche installati direttamente dal gestore dell'infrastruttura ferroviaria a sue spese;
- prevedono che, in caso di mancato uso del casco sui mezzi a due ruote da parte del trasportato, della violazione risponda sempre anche il conducente e non solo se il trasportato è un minore;
- introducono il divieto di utilizzare durante la guida *smartphone*, *computer* portatili, *notebook*, *tablet* e dispositivi analoghi che comportino anche solo temporaneamente l'allontanamento delle mani dal volante, aumentando, per i casi di violazione, gli importi delle sanzioni;
- inseriscono tra i mezzi a due ruote dei quali è vietata la circolazione sulle autostrade e sulle strade extra-urbane anche quelli a motore elettrico di potenza inferiore a 11kW;
- consentono l'uso della sirena ai motoveicoli impiegati in interventi di emergenza sanitaria;
- chiariscono che l'invito della pubblica autorità a presentarsi per fornire informazioni in ordine alla regolarità dei documenti necessari per la circolazione non può essere applicato nel caso in cui l'esistenza e la validità della documentazione possa essere verificata tramite la consultazione di banche dati e archivi pubblici accessibili da parte degli organi di polizia stradale;
- introducono ulteriori obblighi di cautela per gli automobilisti al fine di rafforzare la tutela dei pedoni nel caso di attraversamenti di strade prive di semafori;
- precisano che, nei casi di locazione senza conducente, delle violazioni risponde il locatario, in vece del proprietario in solido con l'autore della violazione o, per i ciclomotori, con l'intestatario del contrassegno di circolazione;
- prevedono che i ricorsi contro le sanzioni possano essere presentati per via telematica;
- integrano in più punti la disciplina della procedura per l'applicazione della misura cautelare del sequestro del veicolo.

Il comma 1-*bis* precisa che, al fine di ridurre i tempi di sottoscrizione degli atti convenzionali per la disciplina delle modalità e degli oneri di realizzazione e manutenzione delle strutture delle opere d'arte dei sottopassi e dei sovrappassi, l'elenco di tali strutture, con l'indicazione degli enti titolari, viene approvato con decreto del Ministro delle infrastrutture, da adottare entro trenta giorni dalla conversione del decreto-legge in esame.

Il comma 1-*ter* chiarisce che la possibilità di sosta gratuita dei veicoli al servizio delle persone con disabilità nei parcheggi a pagamento decorre dal 1° gennaio 2022 e autorizza gli enti locali a rivedere le tariffe per compensare le eventuali minori entrate.

Per garantire la sosta gratuita dei veicoli delle persone con disabilità nelle aree a pagamento, in base al comma 2, possono essere utilizzati anche i contributi erogati ai comuni a valere sul Fondo istituito dall'articolo 1, comma 819, della legge di bilancio 2021, che nella versione previgente della norma dovevano essere invece indirizzati alla creazione di appositi spazi riservati. L'utilizzo delle risorse è inoltre ampliato alla realizzazione degli spazi riservati al parcheggio dei veicoli di genitori con un bambino di età non superiore a due anni (e non più solo delle donne in gravidanza).

Il comma 2-*bis* introduce alcune specificazioni in relazione alla classificazione delle macchine agricole come veicoli di interesse storico o collezionistico.

I commi 3 e 4 stabiliscono che i veicoli non immatricolati e quelli già muniti di carta di circolazione possono circolare con l'autorizzazione di prova per esigenze connesse a prove tecniche, sperimentali o costruttive, dimostrazioni o trasferimenti, anche per ragioni di vendita o di allestimento, fermo restando l'obbligo di copertura assicurativa.

Il comma 4-*bis* demanda ad un decreto del Ministro delle infrastrutture l'inserimento, tra le modifiche ai veicoli per le quali l'aggiornamento della carta di circolazione non è subordinato a visita e prova, anche quelle che riguardano i sistemi ruota, di cui al decreto n. 20 del 2013.

Il comma 5 incide su alcuni aspetti della disciplina dell'attività di autotrasportatore, per precisare che il

presupposto che rende necessaria l'acquisizione della Carta di qualificazione del conducente (CQC) è l'esercizio dell'attività di trasporto professionale di persone o cose (e non la semplice guida di veicoli di categoria superiore) e per chiarire le diverse casistiche che comprovano il possesso della CQC in relazione a patenti rilasciate da Stati esteri, anche extra europei.

I commi da *5-bis* a *5-quater* disciplinano le modalità e le condizioni affinché, dal 1° gennaio al 30 giugno 2022, ai giovani fino a 35 anni e ai percettori di reddito di cittadinanza o di ammortizzatori sociali sia concesso un contributo di importo massimo di 1.000 euro, a titolo di rimborso delle spese sostenute per il conseguimento della patente e delle abilitazioni professionali necessarie per la guida dei veicoli destinati all'attività di autotrasporto di merci per conto di terzi.

Il comma *5-quinquies* autorizza la presenza a bordo degli autocarri, oltre che delle persone addette all'uso o al trasporto delle cose trasportate, anche di un soggetto neoassunto, in possesso dei titoli professionali previsti per l'esercizio della professione, per un periodo di addestramento di durata massima di tre mesi.

I commi da *5-sexies* a *5-octies* modificano la nozione di servizi automobilistici interregionali di competenza statale, in relazione ai quali non si richiede più che il percorso prestabilito del mezzo tocchi il territorio di almeno 3 regioni ma che sia di lunghezza pari o superiore a 250 chilometri e che colleghi almeno due regioni. Sono inoltre precisati alcuni obblighi di sicurezza in capo agli operatori e si prevede l'introduzione di semplificazioni nel procedimento autorizzatorio.

Il comma 6 reca disposizioni per la costituzione delle commissioni d'esame per il conseguimento dell'abilitazione a svolgere le funzioni di ispettore incaricato dei controlli tecnici periodici dei veicoli a motore e dei loro rimorchi.

Il comma *6-bis* prevede che il Fondo per lo sviluppo delle reti ciclabili urbane, istituito dalla legge di bilancio 2020, possa essere utilizzato per il finanziamento del 50 per cento degli interventi realizzati da comuni ed unioni di comuni per la messa in sicurezza della mobilità ciclistica urbana, anche mediante l'istituzione di zone a velocità limitata, inferiore o uguale a 30 km/h, e l'installazione della relativa segnaletica; per la realizzazione di stalli o aree sosta dei velocipedi nonché della casa avanzata e delle corsie ciclabili.

Il comma *6-ter* amplia ad ulteriori categorie di soggetti, tra le quali le donne in gravidanza, gli ultrasessantacinquenni e le persone con malattie che richiedono cure continuative, la possibilità di usufruire del cosiddetto "buono taxi", introdotto dal decreto-legge n. 34 del 2020.

Il comma *6-quater* istituisce un fondo, con una dotazione di 25 milioni di euro annui per il periodo 2022-2024, per sostenere la trasformazione digitale dei servizi di motorizzazione resi ai cittadini e garantire la sicurezza cibernetica dei dati trattati.

Il comma *6-quinquies* abroga la disposizione del decreto legislativo n. 286 del 2005, che prevede il rinvio ad un decreto ministeriale per la definizione delle modalità di rilascio della carta di qualificazione del conducente agli autisti di Paesi terzi che siano dipendenti di un'impresa stabilita in Italia.

I commi da *6-sexies* a *6-novies* dispongono che, in fase di progettazione ed esecuzione di infrastrutture di tipo stradale, autostradale e ferroviario, debbano essere previste infrastrutture complementari atte a consentire il passaggio in sicurezza di fauna selvatica nelle aree in cui è maggiore la loro presenza nel territorio.

Il comma *6-decies* abroga il comma *3-bis* dell'articolo 18 del decreto-legge n. 50 del 2017, che aveva previsto la possibilità che, fino al 2022, le risorse derivanti dalle sanzioni pecuniarie applicate per la violazione delle norme del codice della strada potessero essere utilizzate per il finanziamento degli oneri relativi alle funzioni di viabilità e di polizia locale con riferimento al miglioramento della sicurezza stradale, nonché per interventi per il ricovero degli animali randagi, per la rimozione dei rifiuti abbandonati e per il decoro urbano delle aree e delle sedi stradali.

L'articolo *1-bis* semplifica le procedure per il riconoscimento delle agevolazioni per l'acquisto dei veicoli per le persone con disabilità.

L'articolo *1-ter* introduce una disciplina organica per la circolazione dei monopattini a propulsione

prevalentemente elettrica, che sostituisce quanto previsto dalla legge di bilancio 2020 nelle more della sperimentazione avviata in numerose città.

Le disposizioni introdotte, tra l'altro: indicano nel dettaglio i requisiti che i monopattini, la cui conduzione è riservata ai maggiori di 14 anni, devono possedere per poter circolare; prevedono l'uso obbligatorio del casco al di sotto dei 18 anni; fissano i limiti di velocità in 6 km/h per la circolazione nelle aree pedonali e in 20 km/h in tutti gli altri casi; vietano la circolazione sui marciapiedi e la circolazione contromano, salvo che nelle strade con doppio senso ciclabile; vietano la sosta sui marciapiedi, salvo che nelle aree individuate dai comuni; prevedono le sanzioni per la violazione delle disposizioni introdotte; affidano al MIMS il compito di avviare un'istruttoria per verificare la necessità dell'introduzione dell'obbligo di assicurazione sulla responsabilità civile.

L'articolo 2 reca disposizioni in materia di infrastrutture autostradali e idriche.

In particolare, il comma 1 proroga al prossimo 31 dicembre il termine entro il quale i concessionari autostradali - il cui periodo regolatorio quinquennale è pervenuto a scadenza - sono chiamati a perfezionare l'aggiornamento dei rispettivi piani economico-finanziari, ai fini dell'adeguamento delle tariffe autostradali relative agli anni 2020 e 2021.

I commi 1-*bis* e 1-*ter* integrano la disciplina per l'affidamento della concessione dell'autostrada A22 del Brennero, prevedendo che esso possa avvenire anche mediante ricorso alle procedure relative alla finanza di progetto, da concludersi entro il 31 dicembre 2022. Sono inoltre regolati i versamenti degli importi dovuti dalla società Autobrennero Spa.

Il comma 2 proroga di due anni la durata delle concessioni dei servizi di distribuzione di carbolubrificanti e di ristoro sulla rete autostradale.

Il comma 2-*bis* proroga al prossimo 31 dicembre la sospensione degli incrementi delle tariffe di pedaggio delle autostrade A24 e A25.

I commi 2-*ter* e 2-*quater*, al fine di accelerare i tempi di realizzazione dell'intervento viario Tarquinia-San Pietro in Palazzi, autorizzano l'acquisto da parte di ANAS dei progetti elaborati da SAT, previo pagamento di un corrispettivo determinato con riferimento ai soli costi di progettazione e ai diritti sulle opere dell'ingegno. Gli oneri conseguenti vengono quantificati in 36,5 milioni di euro.

Il comma 2-*quinquies* assegna ad ANAS un contributo di 3 milioni di euro per l'anno 2022 e di 5 milioni di euro per il 2023 da destinare alla redazione della progettazione di fattibilità tecnico-economica relativa all'adeguamento e alla messa in sicurezza della strada statale 1 Via Aurelia nel tratto compreso tra i comuni di Sanremo e di Ventimiglia.

I commi da 2-*sexies* a 2-*sexiesdecies* recano disposizioni in materia di gestione delle autostrade che:

- per la gestione delle autostrade statali in regime di concessione mediante affidamenti *in house* autorizzano la costituzione di una nuova società, interamente controllata dal MEF e soggetta al controllo analogo del MIMS, alla quale verranno trasferite le funzioni e le attività attribuite dalle disposizioni vigenti ad ANAS, con esclusivo riguardo alle autostrade statali a pedaggio. La nuova società potrà stipulare apposite convenzioni con società direttamente o indirettamente controllate dallo Stato ai fini dell'assistenza tecnica, operativa e gestionale nonché costituire ovvero acquisire partecipazioni in società di gestione di autostrade statali;
- autorizzano il MEF a partecipare al capitale sociale della nuova società e a rafforzarne la dotazione patrimoniale con un apporto complessivo di 52 milioni di euro, dal 2021 al 2024. Tale apporto può essere incrementato fino a 528 milioni di euro nel 2021, utilizzando i residui dell'autorizzazione di spesa relativa a Patrimonio destinato;
- prevedono che l'ANAS adotti sistemi di contabilità separata per le attività oggetto di diritti speciali ed esclusivi, che sono svolte mediante il contratto di programma sottoscritto con il MIMS;
- precisano che il contratto di programma di ANAS individua le opere da realizzare e i servizi da rendere (invece che definire il corrispettivo annuale a fronte delle opere e dei servizi da fornire, come previsto nella legislazione vigente);
- stabiliscono che le società miste regionali (Autostrade del Lazio s.p.a., Autostrade del Molise s.p.a., Concessioni Autostradali Lombarde s.p.a., Concessioni Autostradali Piemontesi s.p.a.) che, alla data di entrata in vigore della legge di conversione del decreto in esame, non abbiano avviato ovvero concluso

con un provvedimento di aggiudicazione le procedure di gara per l'affidamento delle autostrade di rilevanza regionale, sono sciolte e poste in liquidazione. Resta ferma l'assegnazione al MIMS delle risorse già destinate alla realizzazione delle infrastrutture di rilevanza regionale ad opera delle società liquidate ed ancora disponibili, da impiegarsi per le medesime finalità;

- integrano la disciplina di cui all'articolo 36, comma 3-*bis*, del decreto-legge n. 98 del 2011, relativa alla quota riconosciuta ad ANAS degli stanziamenti per la realizzazione degli interventi di sua competenza, per precisare che, per i quadri economici approvati dal 1° gennaio 2022, tale quota non può superare il 9 per cento.

Il comma 2-*septiesdecies* autorizza Roma capitale a stipulare con ANAS, in qualità di centrale di committenza, una convenzione per la realizzazione degli interventi urgenti per la messa in sicurezza e la manutenzione straordinaria delle strade comunali di Roma. ANAS potrà utilizzare le risorse disponibili per gli interventi di manutenzione straordinaria nell'ambito del contratto di programma, nel limite di 5 milioni di euro.

Il comma 3 incide sulla disposizione che trasferisce al MIMS la vigilanza sulle dighe, al fine di precisare che restano comunque fermi i compiti, gli obblighi e le responsabilità degli enti concessionari e dei soggetti gestori in materia di sicurezza, nonché le funzioni di controllo delle amministrazioni concedenti.

Il comma 4 modifica le disposizioni del codice dell'ambiente relative al piano di gestione delle dighe ai fini delle operazioni di svasso, sghiaiamento e sfangamento. La disciplina previgente - che demanda la predisposizione del piano al gestore sulla base di criteri fissati con apposito decreto ministeriale - viene adesso integrata per precisare che essa si applica solamente alle grandi dighe e che, per le piccole dighe, le modalità di attuazione della normativa nazionale sono demandate alle singole regioni interessate.

I commi 4-*bis* e 4-*ter* recano disposizioni concernenti il Piano nazionale di interventi nel settore idrico, che incidono, tra l'altro, sulla formazione e attuazione del Piano, sul monitoraggio degli interventi ivi previsti e sui poteri sostitutivi in caso di inerzia dei soggetti preposti all'attuazione degli interventi.

Il comma 4-*quater* modifica la disciplina relativa all'approvazione dei progetti delle opere di derivazione e adduzione connesse alle grandi dighe e alla vigilanza tecnica sulle operazioni di controllo eseguite dai concessionari, prevedendo tra l'altro che entrambe le attività rientrino nella competenza del MIMS.

L'articolo 2-*bis* prevede che il MIMS, d'intesa con i concessionari delle tratte autostradali in concessione, proceda alla valutazione dei siti per l'ubicazione dei caselli autostradali funzionali all'accesso alle stazioni ferroviarie per l'alta velocità e per l'alta capacità di prossima realizzazione. All'articolo 3, i commi da 1 a 4 contengono disposizioni volte ad accelerare l'attuazione del Piano nazionale di implementazione del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (ERTMS), prevedendo anche l'istituzione di un fondo con una dotazione di 60 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2022 al 2026.

Il comma 5 proroga al 2021 il termine di operatività del Fondo per la formazione del personale impiegato in attività della circolazione ferroviaria, con particolare riferimento alla figura professionale dei macchinisti del settore del trasporto ferroviario di merci.

I commi da 6 a 8 introducono disposizioni finalizzate ad assicurare la continuità del servizio di trasporto ferroviario lungo la linea che collega la località italiana di Tirano con Campocologno in Svizzera.

Il comma 9 prevede che le eventuali risorse residue dello stanziamento per il finanziamento dei servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale possano essere utilizzate anche per potenziare i controlli sul rispetto, nell'utilizzo dei mezzi, delle misure di contenimento dei rischi sanitari.

Il comma 9-*bis* autorizza l'Autorità di regolazione dei trasporti a far fronte alla copertura delle minori entrate, quantificate in 3,7 milioni di euro, mediante l'utilizzo della quota non vincolata dell'avanzo di amministrazione al 31 dicembre 2020.

Il comma 9-*ter*, in relazione alla realizzazione della tratta ferroviaria Torino-Lione, estende la qualifica di aree di interesse strategico nazionale alle aree e ai siti del comune di Chiomonte individuati per la

realizzazione delle opere connesse, comprese quelle di risoluzione delle interferenze, nonché alle aree e ai siti dei comuni di Bruzolo, Bussoleno, Giaglione, Salbertrand, San Didero, Susa e Torrazza Piemonte, individuati per l'installazione dei cantieri della sezione transfrontaliera della parte comune e delle opere connesse, ivi comprese quelle di risoluzione delle interferenze.

L'articolo 4 reca disposizioni in materia di investimenti e sicurezza nel settore del trasporto marittimo. In particolare, il comma 1 aggiorna alle previsioni della normativa europea taluni aspetti del decreto legislativo n. 53 del 2011 in materia di segnalazioni delle anomalie a bordo delle navi e di requisiti per la formazione del personale ispettivo del Corpo delle capitanerie di porto.

I commi da 1-*bis* a 1-*quinqües* recano norme per l'attuazione del regolamento europeo (UE) 2019/1239, che ha istituito un sistema di interfaccia unica marittima, per la segnalazione delle navi che attraccano e partono dai porti dell'Unione.

Il comma 1-*sexies* introduce la definizione di nave abbandonata.

I commi da 1-*septies* a 1-*novies* apportano modifiche all'articolo 5 della legge n. 84 del 1994 per disciplinare in maniera dettagliata la programmazione strategica delle Autorità di sistema portuale, anche attraverso la previsione di un nuovo strumento, il documento di programmazione strategica di sistema (DPSS), e la revisione dei contenuti e delle finalità del Piano regolatore portuale (PRP).

Il comma 2 inserisce il Porto di Arbatax nella circoscrizione di competenza dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna, il Porto Rifugio, il Porto Isola di Gela e il Porto di Licata nella circoscrizione di competenza dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia Occidentale, nonché il Porto di Saline nella circoscrizione di competenza dell'Autorità di sistema portuale dello Stretto.

Il comma 3 assegna all'Autorità di sistema portuale dello Stretto 2 milioni di euro per il 2021, 30 milioni di euro per il 2022 e 5 milioni di euro per il 2023 per la realizzazione degli interventi infrastrutturali necessari per aumentare la capacità di accosto per le unità adibite al traghettamento nello Stretto di Messina, nonché i servizi ai pendolari.

I commi da 3-*bis* a 3-*quinqües* introducono - con tappe progressive, dal 30 giugno 2022 al 1° gennaio 2024 - il divieto di circolazione sul territorio nazionale dei veicoli delle categorie M2 e M3, adibiti a servizi di trasporto pubblico locale, alimentati a benzina o gasolio e con emissioni da Euro 1 a Euro 3 e stanziando risorse per l'acquisto di mezzi su gomma ad alimentazione alternativa.

Il comma 4 estende le compensazioni per la riduzione dei ricavi tariffari relativi ai passeggeri trasportati nel periodo dal 23 febbraio al 31 dicembre 2020, previste finora a favore delle sole navi battenti bandiera italiana impiegate nel trasporto di passeggeri e di passeggeri e merci via mare, anche alle navi iscritte nei registri degli Stati dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo ovvero battenti bandiera di altri Stati dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo.

Il comma 4-*bis* estende alle navi iscritte nei registri degli Stati dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo che esercitano attività di cabotaggio, di rifornimento dei prodotti petroliferi necessari alla propulsione ed ai consumi di bordo delle navi, nonché adibite a deposito ed assistenza alle piattaforme petrolifere nazionali, anche gli sgravi contributivi previsti per le navi iscritte nei registri nazionali.

Il comma 4-*ter* modifica le disposizioni sulla nomina, da parte del Ministro delle infrastrutture, del gestore dei servizi di navigazione sui Laghi Maggiore, di Garda e di Como, mentre il comma 4-*quater* assegna alla Gestione governativa navigazione laghi un contributo di 2,5 milioni di euro nel 2021 per garantire la mobilità dei pendolari e degli studenti a seguito dell'interruzione, per lavori urgenti, della strada statale 340 "Regina", cosiddetta "variante della Tremezzina".

Il comma 5 introduce alcune modifiche alle disposizioni di cui al decreto-legge n. 34 del 2020, in relazione alle agevolazioni e alle compensazioni riconosciute alle autorità di sistema portuale per le perdite subite a causa della pandemia.

I commi da 5-*bis* a 5-*quater* autorizzano l'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure occidentale a corrispondere un ulteriore contributo, nel limite di spesa di 1 milione di euro per il 2021, al soggetto fornitore di lavoro portuale.

Il comma 6 proroga fino al 31 dicembre 2021 le procedure semplificate per la stipula dei contratti di arruolamento dei membri dell'equipaggio o del personale dei servizi ausiliari di bordo.

I commi 6-*bis* e 6-*ter* stabiliscono che le Autorità di sistema portuale risultate soccombenti in sentenze esecutive, aventi ad oggetto risarcimenti liquidati in favore di superstiti di coloro che sono deceduti per le patologie asbesto-correlate, ivi inclusi coloro che non erano dipendenti diretti delle cessate organizzazioni portuali, possono utilizzare le risorse del Fondo di cui all'articolo 1, comma 278, della legge n. 208 del 2015, che viene ulteriormente incrementato di un importo pari a 10 milioni di euro per ciascuno degli anni 2021 e 2022.

Il comma 6-*quater* consente alle amministrazioni competenti di autorizzare il riutilizzo in ambienti terrestri e marini o costieri del materiale di scavo dei fondali.

L'articolo 4-*bis* prevede che, al fine di contemperare le esigenze di mobilità e le misure di contenimento della diffusione della pandemia, anche i natanti che svolgono servizio di trasporto pubblico non di linea possono essere destinati ai servizi di linea per trasporto di persone.

All'articolo 5, i commi da 1 a 3 disciplinano l'istituzione presso il MIMS di una struttura di missione, denominata Centro per l'innovazione e la sostenibilità in materia di infrastrutture e mobilità (CISMI), finalizzata al supporto per la realizzazione degli interventi finanziati con le risorse del PNRR e del Piano nazionale per gli investimenti complementari, sotto il profilo delle attività di studio, ricerca e sviluppo.

I commi 4 e 5 integrano la composizione del Comitato speciale, istituito presso il Consiglio superiore dei lavori pubblici dal decreto-legge n. 77 del 2021, con un rappresentante del Ministero della difesa. Il comma 6 concerne i rimborsi dei componenti della Commissione nazionale per il dibattito pubblico. I commi da 7 a 9 prevedono l'incremento di talune indennità e dei fondi per alcune componenti della retribuzione del personale non dirigenziale e dirigenziale del MIMS.

Il comma 10 prevede che il regolamento di cui all'articolo 113, comma 3, del codice dei contratti pubblici, che disciplina la ripartizione degli incentivi per le funzioni tecniche dei dipendenti delle amministrazioni aggiudicatrici, si applichi agli appalti le cui procedure sono state avviate successivamente alla data di entrata in vigore del codice, anche se eseguite prima dell'entrata in vigore del suddetto regolamento.

Il comma 11 modifica la disciplina sulla partecipazione dei soggetti che rappresentano le associazioni di categoria nel Comitato Centrale per l'Albo nazionale degli autotrasportatori.

L'articolo 6 reca disposizioni urgenti per la funzionalità dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali (ANSFISA) che: disciplinano nel dettaglio il trasferimento all'Agenzia delle funzioni e del personale degli Uffici speciali trasporti a impianti fissi (USTIF) del MIMS; prevedono che anche il personale dell'Agenzia con compiti ispettivi o di vigilanza sulle infrastrutture stradali o autostradali possa svolgere i compiti di prevenzione e accertamento delle violazioni in materia di circolazione stradale di cui all'articolo 12 del codice della strada; affidano ad un'apposita Commissione istituita nell'ambito dell'Agenzia i compiti di autorità amministrativa per la sicurezza delle gallerie della rete stradale, finora svolti, in base al decreto legislativo n. 264 del 2006, da una Commissione istituita presso il Consiglio superiore dei lavori pubblici.

L'articolo 7 reca disposizioni urgenti in materia di trasporto aereo.

Il comma 1 proroga fino al 30 ottobre 2022 le disposizioni del decreto-legge n. 22 del 2019 con le quali, al fine di contenere gli effetti della Brexit, è stata autorizzata la prosecuzione dei collegamenti di linea tra lo scalo di Linate e gli aeroporti del Regno Unito, a condizione di reciprocità.

Il comma 2 riguarda la procedura di amministrazione straordinaria di Alitalia e stabilisce che: il programma della procedura è immediatamente adeguato alla decisione della Commissione europea dai commissari straordinari, che possono procedere all'adozione, per ciascun compendio di beni oggetto di cessione (anziché per ciascun ramo d'azienda), anche di distinti programmi; le modifiche al programma possono prevedere la cessione a trattativa privata anche di singoli beni (oltre che di rami d'azienda come già previsto) o di parti di essi, perimetrati in coerenza con la decisione della Commissione europea; il programma, predisposto e adottato dai commissari straordinari in conformità al piano industriale, si intende a ogni effetto autorizzato; è autorizzata la cessione diretta ad ITA di compendi aziendali del ramo *aviation* individuati dall'offerta vincolante formulata dalla società in conformità alla decisione della Commissione europea; a seguito di tale cessione, totale o parziale, si

prevede che gli *slot* aeroportuali non trasferiti all'acquirente siano restituiti al responsabile dell'assegnazione delle bande orarie sugli aeroporti; è autorizzata la cessione autonoma, anche antecedentemente alla modifica del programma, del marchio "Alitalia", da effettuarsi nei confronti di titolari di licenze di esercizio di trasporto aereo o di certificazioni di operatore, individuati tramite procedura di gara; a seguito della decisione della Commissione europea, il MEF sottoscrive l'aumento di capitale previsto dalla normativa vigente.

È poi integrata la norma sull'indennizzo dei titolari di titoli di viaggio emessi dall'amministrazione straordinaria e non utilizzati alla data del trasferimento dei compensi aziendali, per prevedere che il MISE provveda al trasferimento delle risorse ad Alitalia sulla base di una specifica richiesta dei commissari, che sono tenuti a rendicontare mensilmente le somme erogate.

Si prevede, infine, che il MEF riferisca annualmente - e in sede di prima applicazione entro il 31 marzo 2022 - alle Commissioni parlamentari sull'attuazione del piano industriale di ITA.

L'articolo 7-*bis* prevede l'istituzione della Giornata nazionale "Per non dimenticare", individuandola nella data dell'8 ottobre di ciascun anno, in memoria del disastro aereo di Linate.

L'articolo 8 interviene sulla disciplina delle agevolazioni per l'acquisto di veicoli nuovi a basse emissioni (c.d. *ecobonus*), per precisare che il termine per usufruire dei contributi, fissato al prossimo 31 dicembre, si riferisce alla data di acquisto del veicolo e non a quella della sua immatricolazione.

Dispone poi che alla copertura dell'*ecobonus* per l'acquisto dei veicoli elettrici e ibridi vengano destinate anche le risorse stanziare per i contributi aggiuntivi (cosiddetto "*extrabonus*"), previsti per l'acquisto delle stesse categorie di veicoli, che siano ancora disponibili.

Introduce, infine, modifiche alla disciplina delle agevolazioni per la riqualificazione elettrica di talune categorie di veicoli originariamente immatricolati con motore termico, nonché alla disciplina delle agevolazioni per l'acquisto di veicoli elettrici da parte di soggetti appartenenti a nuclei familiari con ISEE inferiore a 30.000 euro.

L'articolo 9 reca misure per la rapida realizzazione del Parco della Giustizia di Bari. In particolare, si prevede che: il Commissario straordinario, nominato ai sensi dell'articolo 4 del decreto-legge "sbloccacantieri", proceda all'approvazione del progetto di fattibilità tecnica ed economica dell'opera, convocando un'apposita conferenza di servizi alla quale partecipa anche un rappresentante del Ministero della giustizia; nella medesima conferenza di servizi è acquisito anche il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici e ad essa sono trasmessi gli esiti della valutazione di impatto ambientale; l'approvazione del progetto sostituisce ogni atto (pareri, nulla osta, autorizzazioni) necessario ai fini della localizzazione dell'opera, della conformità urbanistica e paesaggistica dell'intervento, della risoluzione delle interferenze e delle relative opere mitigatrici e compensative; all'esito della verifica del progetto definitivo e del progetto esecutivo, il Commissario straordinario procede direttamente all'approvazione del progetto definitivo ovvero del progetto esecutivo; al Commissario è comunque riconosciuta la facoltà di procedere, sulla base del progetto di fattibilità tecnica ed economica, all'affidamento congiunto dei livelli di progettazione successivi e dell'esecuzione dell'opera; in caso di impugnazione degli atti relativi alle procedure di affidamento indette per la progettazione e l'esecuzione degli interventi di edilizia giudiziaria e delle infrastrutture a supporto dell'opera, si applicano le disposizioni previste per le infrastrutture strategiche.

L'articolo 10, ai commi da 1 a 6, definisce alcune procedure per l'attuazione del PNRR, prevedendo tra l'altro che le risorse vengano trasferite anche ai soggetti attuatori dei progetti e che le amministrazioni responsabili stabiliscano criteri di assegnazione delle risorse ulteriori rispetto a quelli ordinari previsti dalla disciplina di settore e idonei ad assicurare il rispetto delle condizionalità, degli obiettivi iniziali, intermedi e finali e dei cronoprogrammi previsti dal PNRR, nonché i relativi obblighi di monitoraggio. Il comma 7 stabilisce che, con decreti del Presidente del Consiglio dei ministri o del Ministro delegato per l'innovazione tecnologica e la digitalizzazione, sia fissata la data a decorrere dalla quale sia le pubbliche amministrazioni che i gestori di servizi pubblici e le società a controllo pubblico devono utilizzare esclusivamente le identità digitali SPID, la carta di identità elettronica e la carta nazionale dei servizi per consentire l'accesso delle imprese e dei professionisti ai propri servizi in rete.

Il comma 7-*bis* prevede che le procedure autorizzatorie semplificate e speciali, previste negli articoli

44 e 48 del decreto-legge "semplificazioni" del 2021 per la realizzazione di talune opere pubbliche ferroviarie di particolare complessità rientranti nell'attuazione del PNRR, possano essere applicate anche alla progettazione degli interventi di modifica, potenziamento, rifacimento totale o parziale o nuova realizzazione delle infrastrutture lineari energetiche strettamente connesse e funzionali all'infrastruttura ferroviaria stessa.

Con i commi 7-ter e 7-quater sono apportate modifiche alle disposizioni volte a garantire omogeneità tra la normativa nazionale e quella dell'Unione europea in materia di regolazione progettuale delle infrastrutture ferroviarie e di sicurezza delle gallerie ferroviarie.

I commi da 7-quinquies a 7-septies dispongono che, al fine di assicurare la tempestiva attuazione degli interventi previsti nel PNRR, fino al 31 dicembre 2026 le amministrazioni pubbliche possono avvalersi direttamente di Cassa depositi e prestiti e di società da questa controllate per attività di assistenza e supporto tecnico operativo, per la gestione di fondi e per attività connesse, strumentali o accessorie.

Limitatamente agli strumenti e agli interventi in favore delle piccole e medie imprese, le medesime amministrazioni possono avvalersi anche di Mediocredito Centrale S.p.A. Il Ministero dello sviluppo economico è infine autorizzato a sottoscrivere, fino ad un ammontare pari 2 miliardi di euro, quote o azioni di uno o più fondi per il *venture capital*, a condizione che altri investitori professionali, compresa la Cassa depositi e prestiti in qualità di istituto nazionale di promozione, sottoscrivano risorse aggiuntive per almeno il 30 per cento dell'ammontare della sottoscrizione del MISE.

Il comma 7-octies prevede che, nel caso in cui al presidente della Commissione VIA-VAS sia attribuita anche la presidenza della Commissione VIA per i progetti PNRR-PNIEC, l'applicazione della normativa sul collocamento fuori ruolo di cui all'articolo 9, comma 5-bis, dell'Ordinamento della Presidenza del Consiglio dei ministri trovi applicazione anche per evitare qualsiasi effetto decadenziale.

L'articolo 11 dispone il rifinanziamento della componente prestiti e contributi del Fondo 394/81, gestito da Simest per il sostegno all'internazionalizzazione delle imprese.

L'articolo 12 istituisce nello stato di previsione del MEF, per il successivo trasferimento all'Agenzia per la coesione territoriale, il Fondo concorsi progettazione e idee per la coesione territoriale, con una dotazione di 16,1 milioni di euro per il 2021 e 145,3 milioni di euro per il 2022, al fine di rilanciare e accelerare il processo di progettazione nei comuni delle regioni Umbria, Marche, Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Puglia, Sardegna, Sicilia, nonché in quelli ricompresi nelle regioni in transizione e nelle aree interne del Paese, in vista dell'avvio del ciclo di programmazione 2021/2027 dei fondi strutturali e del Fondo sviluppo e coesione e della partecipazione ai bandi attuativi del PNRR. Esso inoltre: prevede che quattro componenti del Comitato direttivo dell'Agenzia per la coesione territoriale siano designati dalla Conferenza unificata; apporta modifiche alla disciplina delle misure straordinarie di gestione, sostegno e monitoraggio di imprese nell'ambito della prevenzione della corruzione; reca disposizioni per l'accelerazione dei procedimenti di valutazione ambientale relativi agli interventi infrastrutturali ferroviari, idrici e portuali elencati nell'allegato IV del decreto-legge "semplificazioni" del 2021.

L'articolo 13, al comma 1, estende i benefici dei finanziamenti concessi tramite l'istituto denominato "Resto al Sud" ad alcuni comuni, specificatamente indicati, delle isole minori del Centro-Nord Italia (Isola d'Elba, Capraia, Giglio, Ponza e Ventotene), nonché alle isole minori lagunari e lacustri.

Il comma 1-bis include tra le attività finanziabili anche il commercio.

I commi 2 e 2-bis dispongono la proroga di taluni dei termini previsti dalla legislazione vigente in materia di contributi ai comuni per investimenti in opere di efficientamento energetico e sviluppo territoriale sostenibile. Prevedono inoltre che, dal 2022, il 40 per cento delle risorse assegnate ai comuni per la progettazione definitiva ed esecutiva, relativa ad interventi di messa in sicurezza del territorio a rischio idrogeologico, messa in sicurezza ed efficientamento energetico delle scuole, degli edifici pubblici e del patrimonio comunale, nonché per investimenti di messa in sicurezza di strade, sia destinato agli enti locali delle regioni del Mezzogiorno.

Il comma 2-ter rinvia al 2023 il termine per l'applicazione delle sanzioni previste per gli enti locali per la mancata presentazione della certificazione attestante le minori entrate connesse all'emergenza

COVID-19.

L'articolo 13-*bis* estende fino al 31 dicembre 2021 il termine entro il quale gli enti locali possono deliberare le variazioni di bilancio che riguardano le risorse ad essi trasferite a ristoro delle minori entrate connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19.

L'articolo 13-*ter* introduce disposizioni in materia di protezione civile nelle isole minori.

L'articolo 14 integra con un rappresentante dell'Autorità politica delegata per le politiche di coesione la composizione della Cabina di regia per il monitoraggio dello stato di realizzazione dei progetti di costruzione, ristrutturazione e riqualificazione di edifici di proprietà dei comuni destinati ad asili nido e scuole dell'infanzia.

L'articolo 15 introduce modifiche alla disciplina relativa alla perequazione infrastrutturale, di cui all'articolo 22 della legge n. 42 del 2009, al fine di semplificarne le procedure. Il procedimento viene complessivamente articolato in tre fasi: la prima di carattere istruttorio, è finalizzata alla ricognizione delle infrastrutture esistenti, sia da parte del MIMS per quanto riguarda le infrastrutture statali, che delle regioni e le province autonome con riferimento a quelle non statali. La seconda fase, di carattere perequativo, è volta ad individuare i criteri da seguire e le azioni da perseguire per ridurre il divario tra le diverse parti del Paese, nonché ad individuare i Ministeri competenti e le relative quote di finanziamento. La terza fase riguarda la realizzazione degli interventi, sulla base di piani predisposti dalle singole amministrazioni. Per l'attuazione degli interventi è confermata l'istituzione del fondo con una dotazione complessiva di 4.600 milioni di euro dal 2022 al 2033, già prevista dalla legislazione previgente.

L'articolo 16, ai commi 1 e 2, proroga al 31 dicembre 2024 la durata massima dell'incarico del Commissario straordinario per la ricostruzione del ponte Morandi.

Il comma 2-*bis* prevede che con DPCM possano essere individuati ulteriori siti retroportuali da includere nella Zona Logistica Semplificata - Porto e Retroporto di Genova, ai fini dell'applicazione delle semplificazioni di cui all'articolo 7, comma 2, del decreto-legge n. 109 del 2018.

Il comma 3 prevede che per gli interventi di ricostruzione nei comuni della città metropolitana di Catania e della provincia di Campobasso, colpiti dagli eventi sismici del 2018, non sia più obbligatorio annotare la concessione del contributo per la ricostruzione nei registri immobiliari.

I commi da 3-*bis* a 3-*quinqüies* disciplinano la nomina dell'amministratore delegato della società Infrastrutture Milano Cortina 2020-2026 a commissario straordinario, ai sensi dell'articolo 4 del decreto-legge "sblocca cantieri", per la realizzazione degli interventi di adeguamento della pista olimpica di bob e slittino "Eugenio Monti" di Cortina d'Ampezzo, entro il 31 dicembre 2024. Per l'avvio dell'attività di progettazione e di realizzazione degli interventi in questione vengono stanziati 24,5 milioni di euro.

Il comma 3-*sexies* prevede che, nelle more del recupero della piena funzionalità tecnica della funivia Savona-San Giuseppe di Cairo, ai lavoratori dipendenti da imprese del territorio di Savona impossibilitati a prestare attività lavorativa a seguito della frana che ha colpito l'impianto, può essere concessa dall'INPS, dal 16 novembre 2021 al 31 agosto 2022, un'ulteriore indennità pari al trattamento straordinario di integrazione salariale, comprensiva della relativa contribuzione figurativa, in continuità con l'indennità corrisposta negli anni 2020 e 2021.

Il comma 3-*septies* modifica taluni aspetti della disciplina relativa alla realizzazione delle opere per lo svolgimento delle Olimpiadi invernali di Cortina del 2026, prevedendo, tra l'altro, che con DPCM si proceda all'individuazione degli interventi, tra quelli ricompresi nel piano predisposto dalla società Infrastrutture Milano-Cortina 2020-2026, caratterizzati da elevata complessità progettuale o procedurale, da sottoporre alle semplificazioni previste dall'articolo 44 del decreto-legge "semplificazioni" del 2021.

Il comma 3-*octies* apporta modifiche proprio a tale articolo, nelle quali si prevede tra l'altro l'applicazione agli interventi infrastrutturali di cui all'Allegato IV del suddetto decreto-legge delle semplificazioni procedurali previste dall'articolo 48, comma 5, del medesimo decreto-legge per l'affidamento dei contratti nell'ambito del PNRR.

Il comma 3-*novies*, al fine di determinare le compensazioni per le variazioni dei prezzi dei materiali,

prevede che le lavorazioni eseguite, in alternativa rispetto ad essere contabilizzate, possano essere annotate sotto la responsabilità del direttore dei lavori nel libretto delle misure.

L'articolo 16-*bis*, al fine di consentire il completamento della strada statale 291 della Nurra in Sardegna, proroga i termini per la realizzazione degli adempimenti necessari ad evitare la revoca dei finanziamenti.

L'articolo 16-*ter* reca disposizioni per la trasparenza delle procedure negoziate senza previa pubblicazione del bando di gara per l'affidamento dei contratti del PNRR.

L'articolo 17 disciplina l'entrata in vigore.

In conclusione, in considerazione del fatto che il provvedimento è già calendarizzato in Aula per la settimana corrente e che non potranno essere apportate modifiche al testo, dovendo esso essere convertito in legge entro il 9 novembre, propone di fissare alle 18 di oggi il termine per la presentazione di ordini del giorno, che potranno essere esaminati dalla Commissione domani.

Il [PRESIDENTE](#) dichiara aperta la discussione generale.

Il senatore [DE FALCO](#) (*Misto*) si sofferma sul contenuto dell'articolo 7, recante disposizioni urgenti in materia di trasporto aereo, che, a suo avviso, impatta enormemente sul diritto sindacale e sui diritti dei lavoratori, consentendo di aggirare i principi sanciti dall'articolo 2112 del codice civile, in materia di mantenimento dei diritti dei lavoratori in caso di trasferimento d'azienda. Tali principi devono peraltro trovare applicazione anche laddove vi debba essere discontinuità tra imprese, in quanto tale discontinuità riguarda l'imprenditore e non certo i lavoratori.

Inoltre, nonostante le richieste della Camera dei deputati, l'atto della Commissione europea citato nell'articolo 7 non è stato trasmesso dal Governo alle Camere, alle quali si chiede di approvare una disposizione di cui non conoscono i presupposti e di cui quindi non possono nemmeno valutare gli effetti. Si tratta di un *vulnus* che dovrà essere valutato dalla Corte costituzionale.

Al di là del caso specifico, egli ritiene che si stia creando un precedente pericolosissimo, nel quale una società a totale partecipazione pubblica annulla un contratto collettivo nazionale e riduce all'impotenza i lavoratori, ignorando tradizioni centenarie del diritto sindacale e del diritto del lavoro. Invita dunque tutte le forze politiche che fanno dei diritti dei lavoratori una loro bandiera, a partire dal partito di cui è membro il relatore, a non consentire un tale sovvertimento delle regole del diritto del lavoro.

Il senatore [CAMPARI](#) (*L-SP-PSd'Az*) chiede se vi sia la concreta disponibilità, da parte del relatore e del Governo, a prendere in considerazione ordini del giorno formulati in maniera stringente o se si risolverà con l'inserimento delle solite formule di rito, volte a rimettere al Governo stesso la valutazione dell'opportunità di agire. Preannuncia inoltre l'intenzione di presentare un ordine del giorno sui veicoli radiati per esportazione.

Il relatore [ASTORRE](#) (*PD*) risponde al senatore CAMPARI che dipenderà dal tema oggetto dell'ordine del giorno e da quanto esso sia condivisibile, ma assicura che tutti gli ordini del giorno verranno valutati senza preconcetti.

Il senatore [CIOFFI](#) (*M5S*) rileva che per l'ennesima volta giunge in Senato un decreto blindato, che non può essere modificato. Tale prassi è criticabile e si dovrebbe individuare un modo diverso di legiferare, anche considerato che l'iniziativa legislativa del Governo non dovrebbe passare sempre attraverso la decretazione d'urgenza, ma potrebbe essere esercitata anche mediante disegni di legge ordinari. Formula quindi un invito pressante al Governo in tal senso.

Entrando nel merito del provvedimento, osserva che esso ha un contenuto molto ampio e vario e contiene alcune disposizioni che potrebbero avere effetti positivi, quali quelle sulla nuova società interamente controllata dal Ministero dell'economia e delle finanze in materia di autostrade, che potrebbe preludere a un sistema in cui i profitti derivanti dalla gestione delle autostrade vadano a beneficio della collettività. Su altre disposizioni, ritiene che sarebbe utile un approfondimento: ad

esempio su quella relativa alla manutenzione delle strade di Roma - che, sottolinea, è stata approvata proprio all'indomani delle elezioni che hanno visto un cambio di amministrazione - e su quella che estende la qualifica di aree di interesse strategico nazionale in relazione alla realizzazione della tratta ferroviaria Torino-Lione.

In conclusione, afferma che il lavoro sugli ordini del giorno proposto dal relatore può avere un senso solo se effettuato con un atteggiamento di reale disponibilità ad affrontare le questioni.

La senatrice [PERGREFFI](#) (*L-SP-PSd'Az*) esprime considerazioni critiche sul fatto che la Commissione abbia a disposizione un tempo così limitato per esaminare un decreto importante e complesso e che essa sia stata completamente esclusa.

Con riferimento all'articolo 1, comma 6-*decies*, chiede un approfondimento sulle motivazioni che hanno portato a prevedere l'abrogazione del comma 3-*bis* dell'articolo 18 del decreto-legge n. 50 del 2017.

Sottolinea poi che la misura "Resto al Sud" dovrebbe essere estesa ancora di più di quanto già non faccia il provvedimento in esame, per ricomprendere anche i Comuni montani, che si trovano in situazione di grande disagio.

Il senatore [D'ARIENZO](#) (*PD*) esprime perplessità per il nuovo intervento legislativo sull'autostrada A22 del Brennero, che va ad aggiungersi alla lunga lista di disposizioni e di soluzioni fantasiose che si sono succedute sul tema, senza mai portare alla soluzione definitiva della questione.

Il senatore [PAROLI](#) (*FIBP-UDC*) si associa alle perplessità manifestate dal senatore D'Arienzo, aggiungendo che non è sempre chiaro il criterio in base al quale in alcuni casi si procede al rinnovo della concessione e in altri, magari caratterizzati da gestioni più efficienti, si opta invece per la gara. Manifesta il suo rammarico perché, per una volta che il Governo adotta un provvedimento dal respiro sufficientemente ampio da permettere di affrontare tante questioni importanti, esso giunge in Senato a pochi giorni dalla scadenza e immodificabile. Auspica dunque che si ponga fine al monocameralismo di fatto che si è imposto ormai da qualche tempo e che si ripristinino dei tempi di esame dei disegni di legge di conversione dei decreti-legge che consentano ad entrambe le Camere di esprimersi.

Esprime poi considerazioni critiche sull'eccessiva eterogeneità dei temi trattati e chiede chiarimenti in merito alla proroga della durata dell'incarico del Commissario straordinario per la ricostruzione del ponte Morandi e ai motivi che hanno portato a inserire nel provvedimento in esame le disposizioni relative al Parco della giustizia di Bari, nonché quelle sui rimborsi per i componenti della Commissione nazionale per il dibattito pubblico e sull'incremento di talune indennità e dei fondi per alcune componenti della retribuzione del personale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

Appare infine paradossale che vengano stanziati risorse per la realizzazione degli interventi infrastrutturali necessari per aumentare la capacità di accosto per le unità adibite al traghettamento nello Stretto di Messina, invece che affrontare la questione del ponte sullo Stretto, che è un'opera fondamentale per il Sud e per il Paese.

Chiede infine un chiarimento in merito all'articolo 11, relativo al rifinanziamento della componente prestiti e contributi del Fondo 394/81.

La senatrice [DI GIROLAMO](#) (*M5S*) si associa alle perplessità espresse dal senatore D'Arienzo in merito alla soluzione individuata nel provvedimento in esame per la A22, ma ritiene condivisibile l'istituzione della nuova società controllata dal MEF e osserva, che in prospettiva, essa potrebbe forse fornire la soluzione anche per la A22.

Si sofferma poi sugli effetti negativi derivanti dalla mancata approvazione del piano economico-finanziario della A24 e A25.

Infine, considerato che il Senato non potrà apportare alcuna modifica al provvedimento, chiede che il Governo mostri la massima disponibilità nella valutazione degli ordini del giorno.

Il senatore [RUSPANDINI](#) (*FdI*) dichiara di condividere le criticità segnalate dal senatore Paroli che, a suo avviso, hanno contraddistinto l'intera legislatura.

Si sofferma poi sull'emergenza relativa alle patenti, che è stata più volte discussa in Commissione, e che sta determinando la perdita di tanti posti di lavoro.

Chiede poi un chiarimento in merito al Fondo concorsi progettazione e idee per la coesione territoriale istituito dall'articolo 12.

Non essendovi ulteriori richieste di intervento in discussione generale, il relatore [ASTORRE](#) (*PD*), nell'associarsi a quanto detto dai colleghi sul punto, osserva che in realtà il monocameralismo di fatto comporta che l'esame non sia concentrato in una sola delle due Camere, ma spesso addirittura nella sola Commissione che esamina il provvedimento in sede referente nella Camera di prima assegnazione. La cosa, tuttavia, va avanti da molti anni.

Fornisce poi alcuni dei chiarimenti richiesti dal senatore Ruspandini e dalla senatrice Pergreffi.

Il sottosegretario CANCELLERI conferma il grande rispetto che il Governo ha per le Camere e assicura che trasmetterà le osservazioni dei senatori al Ministro per i rapporti con il Parlamento, in vista dell'organizzazione dei tempi dell'esame di futuri provvedimenti.

Garantisce la disponibilità del Governo ad approfondire i temi oggetto degli ordini del giorno e a lavorare per cercare formulazioni che siano condivisibili.

Fornisce i chiarimenti richiesti da alcuni senatori, con particolare riferimento alla Commissione nazionale per il dibattito pubblico e all'estensione della qualifica di aree di interesse strategico nazionale in relazione alla realizzazione della tratta ferroviaria Torino-Lione.

In merito alla questione sollevata dal senatore De Falco, riferisce che, a seguito delle analoghe richieste formulate alla Camera, è stato chiesto al Ministero dell'economia e delle finanze se fosse possibile rendere pubblici gli atti, ma la Commissione europea ha ritenuto che si debba attendere la pubblicazione sulla Gazzetta ufficiale europea.

Il [PRESIDENTE](#) propone di fissare alle ore 18 di oggi, martedì 2 novembre, il termine per la presentazione di eventuali emendamenti ed ordini del giorno al provvedimento in esame e di sconvocare la seduta già prevista per questa sera alle ore 20.

La Commissione conviene.

SCONVOCAZIONE DELLA SEDUTA NOTTURNA DI OGGI

Il [PRESIDENTE](#) comunica che la seduta notturna già convocata oggi, martedì 2 novembre, alle ore 20, non avrà più luogo.

La Commissione prende atto.

La seduta termina alle ore 15.

1.3.2.1.3. 8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) - Seduta n. 230 (ant.) del 03/11/2021

[collegamento al documento su www.senato.it](http://www.senato.it)

LAVORI PUBBLICI, COMUNICAZIONI (8ª)
MERCOLEDÌ 3 NOVEMBRE 2021
230ª Seduta (antimeridiana)

Presidenza del Presidente
COLTORTI

Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e la mobilità sostenibili Cancellieri.

La seduta inizia alle ore 8,40.

IN SEDE REFERENTE

(2437) Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali, approvato dalla Camera dei deputati
(Seguito dell'esame e rinvio)

Prosegue l'esame, sospeso nella seconda seduta pomeridiana di ieri.

Il **PRESIDENTE** comunica che sono stati presentati 32 ordini del giorno e 71 emendamenti, pubblicati in allegato.

Il relatore **ASTORRE** (PD) esprime parere favorevole sull'ordine del giorno G/2437/1/8.
Esprime parere favorevole sull'ordine del giorno G/2437/2/8, a condizione che nell'impegno siano inserite le parole "ove ricorrano le condizioni di compatibilità finanziaria".
Il parere è favorevole anche sugli ordini del giorno G/2437/4/8, G/2437/5/8, G/2437/6/8 e G/2437/8/8.
Esprime parere favorevole sull'ordine del giorno G/2437/9/8, a condizione che nell'impegno siano inserite le parole "compatibilmente con i vincoli di finanza pubblica".
Esprime poi parere favorevole sull'ordine del giorno G/2437/10/8, mentre il parere favorevole sull'ordine del giorno G/2437/11/8 è condizionato all'espunzione dal primo impegno delle parole "superare, a decorrere dal 1° gennaio 2022, la previsione di ulteriori proroghe relative ai piani economico-finanziari delle concessioni autostradali e di".
Invita la senatrice Di Girolamo a ritirare l'ordine del giorno G/2437/12/8, in quanto è già stata bandita una gara pubblica.

Esprime parere favorevole sull'ordine del giorno G/2437/13/8, a condizione che nell'impegno siano inserite le parole "compatibilmente con i vincoli di finanza pubblica".

Invita il senatore Ruspandini a ritirare l'ordine del giorno G/2437/14/8, esprimendo altrimenti un parere contrario.

Esprime parere favorevole sugli ordini del giorno G/2437/16/8 e G/2437/17/8.

Esprime parere contrario sull'ordine del giorno G/2437/19/8, in quanto il Ministero sta già dando attuazione a tutta la normativa applicabile.

Esprime parere favorevole sull'ordine del giorno G/2437/21/8, a condizione che i due impegni siano sostituiti dal seguente: "ad assumere ogni opportuna iniziativa per la rapida soluzione delle problematiche in premessa, garantendo ogni opportuna tutela dei lavoratori e dei passeggeri".

Esprime parere contrario sull'ordine del giorno G/2437/22/8, in quanto il Ministero dell'economia e delle finanze ha già chiarito che l'atto di cui si richiede la trasmissione dovrà prima essere pubblicato nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea.

Esprime parere favorevole sull'ordine del giorno G/2437/23/8, a condizione che sia inserita la formula "a valutare l'opportunità di".

Esprime parere favorevole sugli ordini del giorno G/2437/24/8 e G/2437/26/8.

Esprime parere contrario sull'ordine del giorno G/2437/28/8, considerato che i giochi olimpici invernali del 2026 si terranno a Milano e Cortina e non in Piemonte.

Il parere sull'ordine del giorno G/2437/29/8 è favorevole, mentre quello sull'ordine del giorno G/2437/30/8 è favorevole, a condizione che la formula "a valutare l'opportunità di" sia inserita anche nel secondo impegno.

Dichiara che gli ordini del giorno G/2437/3/8, G/2437/7/8, G/2437/15/8, G/2437/18/8, G/2437/20/8, G/2437/25/8, G/2437/27/8, G/2437/31/8 e G/2437/32/8 possono essere accolti come raccomandazioni.

Invita infine al ritiro di tutti gli emendamenti, formulando, altrimenti, un parere contrario.

Il sottosegretario CANCELLERI esprime parere conforme a quello del relatore.

Conseguentemente, gli ordini del giorno G/2437/1/8, G/2437/4/8, G/2437/5/8, G/2437/6/8, G/2437/8/8, G/2437/10/8, G/2437/16/8, G/2437/17/8, G/2437/24/8, G/2437/26/8 e G/2437/29/8 sono accolti, mentre gli ordini del giorno G/2437/3/8, G/2437/7/8, G/2437/15/8, G/2437/18/8, G/2437/20/8, G/2437/25/8, G/2437/27/8, G/2437/31/8 e G/2437/32/8 sono accolti come raccomandazione.

Il senatore [CAMPARI](#) (L-SP-PSd'Az) e la senatrice [PERGREFFI](#) (L-SP-PSd'Az) accettano le proposte di riformulazione del relatore e presentano gli ordini del giorno G/2437/2/8 (testo 2) e G/2437/9/8 (testo 2) - pubblicati in allegato - che sono dunque accolti.

Il presidente [COLTORTI](#) (M5S) accetta la riformulazione proposta dal relatore e presenta l'ordine del giorno G/2437/11/8 (testo 2) - pubblicato in allegato - che è pertanto accolto.

La senatrice [DI GIROLAMO](#) (M5S) ritira l'ordine del giorno G/2437/12/8 e presenta l'ordine del giorno G/2437/13/8 (testo 2), riformulato nel senso indicato dal relatore e pubblicato in allegato, che è dunque accolto.

Il senatore [RUSPANDINI](#) (FdI) insiste per la votazione dell'ordine del giorno G/2437/14/8.

Il [PRESIDENTE](#), verificata la presenza del numero legale, pone in votazione l'ordine del giorno G/2437/14/8, che risulta respinto.

Il senatore [RUSPANDINI](#) (FdI) insiste per la votazione dell'ordine del giorno G/2437/19/8, che viene posto in votazione ed è respinto.

La senatrice [DI GIROLAMO](#) (M5S), previa aggiunta di firma, presenta l'ordine del giorno G/2437/21/8 (testo 2), formulato nel senso indicato dal relatore e pubblicato in allegato, che è dunque accolto.

Il senatore [DE FALCO](#) (Misto) insiste per la votazione dell'ordine del giorno G/2437/22/8, ritenendo che la decisione della Commissione europea richiamata nell'impegno costituisca il presupposto dell'articolo 7 del provvedimento in esame. Il fatto che il contenuto di tale decisione non sia noto alle Camere al momento dell'approvazione del disegno di legge di conversione contrasta, a suo avviso, con la procedura di formazione delle leggi prevista dall'articolo 72 della Costituzione. Egli ritiene inoltre che tale decisione non potrebbe comunque richiedere alcun aggiramento dei principi contenuti nell'articolo 2112 del codice civile, in quanto se così fosse contrasterebbe essa stessa con la normativa europea e con la giurisprudenza della Corte di giustizia.

L'ordine del giorno G/2437/22/8 viene posto in votazione ed è respinto.

Il senatore [PAROLI](#) (FIBP-UDC) chiede al relatore e al Governo di riconsiderare la proposta di riformulazione dell'ordine del giorno G/2437/23/8. Considerato che il Senato non ha la possibilità di apportare alcun miglioramento al provvedimento, stante l'imminente scadenza del termine per la conversione in legge, dovrebbe almeno essere messo nelle condizioni di formulare impegni circoscritti al Governo e non semplicemente rimettergli la valutazione sull'opportunità di intervenire o meno. L'articolo 11 del decreto riguarda un tema che esula dalle materie di competenza della Commissione, e che le viene sottoposto solo in considerazione dell'eterogeneità del contenuto del provvedimento in esame, ma ciò non giustifica che la Commissione si possa sottrarre al suo obbligo di formulare una indicazione politica chiara.

Il relatore [ASTORRE](#) (PD) osserva che, al di là dell'inserimento o meno della formula "a valutare l'opportunità di", l'ordine del giorno costituisce di per sé una indicazione politica, ma proprio per i motivi esposti dal senatore Paroli, che richiederebbero un approfondimento con i Ministeri dell'economia e delle finanze e con quello degli affari esteri che al momento non è possibile fare, ritiene preferibile la riformulazione già proposta e quindi ribadisce il parere già dato.

Il senatore [PAROLI](#) (FIBP-UDC), recependo le indicazioni del relatore, riformula l'ordine del giorno G/2347/23/8 in un testo 2 - pubblicato in allegato - che risulta dunque accolto.

L'ordine del giorno G/2437/28/8, che il relatore e il Governo non hanno accolto, in assenza del proponente non viene posto in votazione.

La senatrice [DI GIROLAMO](#) (M5S), previa aggiunta di firma, riformula l'ordine del giorno G/2437/30/8 in un testo 2 - pubblicato in allegato - nel senso indicato dal relatore, che è dunque accolto.

Il [PRESIDENTE](#) comunica che si è concluso l'esame degli ordini del giorno e, considerato l'imminente inizio dei lavori d'Aula, rinvia il seguito dell'esame, proponendo di anticipare la seduta già prevista per le ore 13.30 alle ore 11 ovvero alla sospensione dei lavori d'Aula se successiva.

La Commissione conviene.

Il seguito dell'esame è rinviato.

ANTICIPAZIONE DELLA SEDUTA POMERIDIANA DI OGGI

Il [PRESIDENTE](#) comunica che la seduta della Commissione, già convocata oggi mercoledì 3 novembre, alle ore 13,30, è anticipata alle ore 11, ovvero alla sospensione dei lavori dell'Aula se successiva.

La Commissione prende atto.

La seduta termina alle ore 9,30.

ORDINI DEL GIORNO ED EMENDAMENTI AL DISEGNO DI LEGGE (AL TESTO DEL
DECRETO-LEGGE)
N. [2437](#)

G/2437/1/8

[Malan](#), [Ruspanini](#), [Totaro](#)

Il Senato,

nel corso dell'esame dell'A.S. 2437,

impegna il Governo:

a porre ogni attenzione, in sede di attuazione dell'articolo 1, comma 1, lettera *a-quater*), numero 1), a non limitare la libertà di espressione, la libertà religiosa e le altre libertà riconosciute dalla Costituzione.

G/2437/2/8 (testo 2)

[Corti](#), [Campari](#), [Pergreffi](#), [Rufa](#), [Sudano](#), [Barboni](#), [Berutti](#), [Di Girolamo](#), [Cioffi](#), [Coltorti](#), [Fede](#), [Lupo](#), [Santillo](#), [Steger](#)

Il Senato,

nel corso dell'esame del disegno di legge di conversione, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali,

premesso che:

l'art. 41 del codice della strada sui "Segnali luminosi" si limita a prevedere che, durante il periodo di accensione della luce gialla, i veicoli non possano oltrepassare gli stessi punti stabiliti per l'arresto, a meno che vi si trovino così prossimi, al momento dell'accensione del "giallo", da non poter più arrestarsi in condizioni di sufficiente sicurezza;

non essendo presente nel codice alcuna previsione circa una durata minima di accensione della luce gialla, molto spesso gli automobilisti, multati per passaggio con il rosso, hanno sollevato critiche sottolineando come il semaforo giallo fosse rimasto acceso per un tempo talmente breve da non consentire una sosta tempestiva o lo sgombrò della carreggiata;

il Ministero dei trasporti ha dunque ritenuto opportuno intervenire sul tema, precisando in una nota (n. 67906/2007) le tempistiche da adottare: nel dettaglio, si è richiamato uno studio prenormativo pubblicato dal CNR il 10/09/2001, "Norme sulle caratteristiche funzionali e geometriche delle intersezioni stradali", il quale al paragrafo 6.7.4 "Determinazione dei tempi di giallo", indica durate di 3, 4 e 5 secondi in base alla velocità dei veicoli in arrivo pari, rispettivamente, a 50, 60 e 70 km/h;

la Suprema Corte, nella sentenza n. 27348 del 2014, ha ritenuto congrua la durata stabilita dal Ministero, stante l'assenza nel codice della strada di una durata minima del periodo di accensione della lanterna di attivazione gialla, in particolare, nel caso di specie, il "giallo" era durato 3,365 secondi, tempo ritenuto sufficiente a consentire l'attraversamento dell'incrocio nelle condizioni previste dal codice della strada;

una decisione confermata anche nella sentenza n. 18470/2014: per la Cassazione tre secondi

costituiscono, in relazione allo studio prenormativo del C.N.R. pubblicato il 10 settembre 2001 e richiamato dalla risoluzione del 2017 del MIT, il tempo di arresto di un veicolo che proceda ad una velocità non superiore ai 50 kmh. Di conseguenza, una durata superiore deve senz'altro ritenersi congrua;

con la più recente sentenza n. 11702 del 2017, in linea con il Ministero dei Trasporti, si è precisato che "in assenza di specifiche indicazioni del codice - lo stesso deve avere una durata - non inferiore a tre secondi in corrispondenza al tempo di arresto di un veicolo che proceda ad una velocità non superiore ai 50 km/h, sicché un intervallo superiore deve senz'altro ritenersi congruo,

impegna il Governo:

ad adottare le necessarie iniziative di carattere normativo, ove ricorrano le condizioni di compatibilità finanziaria, volte a modificare l'articolo 41 del codice della strada al fine di introdurre la durata minima del semaforo giallo non inferiore a tre secondi.

G/2437/2/8

[Corti](#), [Campari](#), [Pergreffi](#), [Rufa](#), [Sudano](#)

Il Senato,

nel corso dell'esame del disegno di legge di conversione, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali

premessi che:

l'art. 41 del Codice della Strada sui "Segnali luminosi" si limita a prevedere che, durante il periodo di accensione della luce gialla, i veicoli non possano oltrepassare gli stessi punti stabiliti per l'arresto, a meno che vi si trovino così prossimi, al momento dell'accensione del "giallo", da non poter più arrestarsi in condizioni di sufficiente sicurezza;

Non essendo presente nel Codice alcuna previsione circa una durata minima di accensione della luce gialla, molto spesso gli automobilisti, multati per passaggio con il rosso, hanno sollevato critiche sottolineando come il semaforo giallo fosse rimasto acceso per un tempo talmente breve da non consentire una sosta tempestiva o lo sgombrato della carreggiata;

il Ministero dei Trasporti ha dunque ritenuto opportuno intervenire sul tema, precisando in una nota (n. 67906/2007) le tempistiche da adottare: nel dettaglio, si è richiamato uno studio prenormativo pubblicato dal CNR il 10/09/2001, "Norme sulle caratteristiche funzionali e geometriche delle intersezioni stradali", il quale al paragrafo 6.7.4 "Determinazione dei tempi di giallo", indica durate di 3, 4 e 5 secondi in base alla velocità dei veicoli in arrivo pari, rispettivamente, a 50, 60 e 70 km/h;

La Suprema Corte, nella sentenza n. 27348 del 2014, ha ritenuto congrua la durata stabilita dal Ministero, stante l'assenza nel Codice della Strada di una durata minima del periodo di accensione della lanterna di attivazione gialla, in particolare, nel caso di specie, il "giallo" era durato 3,365 secondi, tempo ritenuto sufficiente a consentire l'attraversamento dell'incrocio nelle condizioni previste dal Codice della Strada;

Una decisione confermata anche nella sentenza n. 18470/2014: per la Cassazione tre secondi costituiscono, in relazione allo studio prenormativo del C.N.R. pubblicato il 10 settembre 2001 e richiamato dalla risoluzione del 2017 del MIT, il tempo di arresto di un veicolo che proceda ad una velocità non superiore ai 50 kmh. Di conseguenza, una durata superiore deve senz'altro ritenersi congrua;

con la più recente sentenza n. 11702 del 2017, in linea con il Ministero dei Trasporti, si è precisato che "in assenza di specifiche indicazioni del codice - lo stesso deve avere una durata - non inferiore a tre secondi in corrispondenza al tempo di arresto di un veicolo che proceda ad una velocità non superiore ai 50 km/h, sicché un intervallo superiore deve senz'altro ritenersi congruo;

impegna il Governo:

ad adottare le necessarie iniziative di carattere normativo volte a modificare l'articolo 41 del codice della strada al fine di introdurre la durata minima del semaforo giallo non inferiore a tre secondi.

G/2437/3/8

[Campari](#), [Corti](#), [Pergreffi](#), [Rufa](#), [Sudano](#), [Coltorti](#)

Il Senato,

nel corso dell'esame del disegno di legge di conversione, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali,

premessi che:

se si vuole esportare definitivamente all'estero un veicolo occorre prima effettuare la "radiazione per definitiva esportazione all'estero" dall'Archivio Nazionale dei Veicoli e dal Pubblico Registro Automobilistico;

l'articolo 29 del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito con modificazioni dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, prevede che per esportare definitivamente un autoveicolo, motoveicolo o rimorchio all'estero questo deve essere in regola con la revisione o in alternativa essere stato sottoposto nell'anno in cui ricorre la revisione a visita e prova per l'accertamento dell'idoneità alla circolazione ai sensi dell'articolo 75 del codice della strada;

l'intento della norma è quello di impedire illeciti sotto il profilo fiscale e della responsabilità civile e ambientale nonché di contenere la pratica piuttosto diffusa di portare all'estero le macchine destinate all'esportazione, per ottenere costi più bassi e non dover sottostare a norme di tutela dell'ambiente, meno restrittive in Paesi come ad esempio quelli del Nord Africa o dell'Est europeo;

tale disposizione rende dunque impossibile, o almeno molto difficile, portare all'estero auto non più adatte alla circolazione e incoraggia, di conseguenza, lo "smaltimento" interno di veicoli a fine vita presso i demolitori autorizzati;

tuttavia, per coloro che possiedono un veicolo ultratrentennale o un veicolo storico iscritto a uno dei registri di cui all'articolo 60 del codice della strada di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e che desiderano esportare tale veicolo all'estero, tale previsione crea un ulteriore vincolo che comporta non pochi disagi;

impegna il Governo:

a esentare i veicoli ultratrentennali o i veicoli storici iscritti ai registri di cui all'articolo 60 del codice della strada di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, dalla revisione obbligatoria per l'esportazione all'estero.

G/2437/4/8

[Corti](#), [Campari](#), [Pergreffi](#), [Rufa](#), [Sudano](#), [Steger](#)

Il Senato,

nel corso dell'esame del disegno di legge di conversione, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali,

premessi che:

tutte le auto devono essere sottoposte a revisione periodica, poichè si tratta di un adempimento volto a verificare l'efficienza del mezzo e ad impedire che vengano messe su strada automobili che non rispettino determinati standard di sicurezza ed efficienza;

l'articolo 70 del codice della strada di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 prevede che per i veicoli con massa complessiva inferiore alle 3,5 tonnellate la revisione debba essere effettuata entro quattro anni dalla data di prima immatricolazione e, successivamente, ogni due anni dalla prima revisione e comunque, ogni due anni dalla data dell'ultima revisione;

in caso di controllo da parte delle forze dell'ordine, la revisione scaduta comporta una sanzione che va da 155,00 a 624,00 euro oltre all'impossibilità di circolare. La sanzione raddoppia nel caso in cui si sia recidivi e in caso di circolazione in autostrada in aggiunta alla sanzione viene applicato il fermo dell'automezzo, in caso di incidente la compagnia di assicurazione dell'automobilista può esercitare il diritto di rivalsa;

nel caso in cui, per dimenticanza o problemi tecnici al veicolo, non si riesca a provvedere alla revisione nei tempi stabiliti dalla legge, è consentito o recarsi al centro revisioni con un altro veicolo portando con sé il libretto di circolazione per fissare un appuntamento che consentirà al veicolo non revisionato di raggiungere il centro per effettuare la revisione, o è necessario rivolgersi a un carro attrezzi che trasporti il veicolo fino al centro revisioni;

tale previsione rischia di generare disparità tra i cittadini che per varie ragioni non riescono a effettuare la revisione nei termini stabiliti, penalizzando i più svantaggiati che non disponendo di altri veicoli con cui recarsi al centro di revisione e per evitare sanzioni sono costretti a rivolgersi a un carro attrezzi;

impegna il Governo:

a consentire ai proprietari di veicoli con massa complessiva inferiore alle 3,5 tonnellate, in possesso di un'autocertificazione compilata da esibire in caso di controllo da parte delle forze dell'ordine, di recarsi con il veicolo non revisionato presso l'autofficina più vicina al domicilio del soggetto, al fine di effettuare la revisione del veicolo.

G/2437/5/8

[Barboni](#), [Aimi](#), [Mallegni](#)

Il Senato,

in sede di discussione del decreto legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali, premesso che:

la composizione delle commissioni medico locali di cui all'articolo 119, comma 4, del Nuovo codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, è disciplinata dall'articolo 330 del Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada di cui al D.P.R. 16 dicembre 1992, n. 495;

al comma 2 del citato articolo 330 è previsto che i medici debbano essere tutti in servizio e che, per la validità degli atti, le commissioni debbano svolgere l'attività in composizione mista, ossia con medici provenienti da amministrazioni diverse;

viene segnalata da più Commissioni la difficoltà a rispettare la previsione di cui sopra;

il citato articolo 119 del Nuovo codice della strada, al comma 2 prevede che i medici che abbiano fatto parte delle commissioni possano continuare a svolgere l'attività certificativa anche dopo aver cessato dal servizio,

impegna il Governo:

a valutare l'opportunità di modificare la previsione di cui al sopra citato articolo 330 del Regolamento di attuazione del Codice della Strada, al fine di integrare la composizione delle Commissioni medico locali con medici che abbiano fatto parte delle commissioni medico locali e che siano in possesso del codice identificativo di cui al DM 31.1.2011, GU 38 del 16.2.2011.

G/2437/6/8

[Pergreffi](#), [Campari](#), [Corti](#), [Rufa](#), [Sudano](#), [Di Girolamo](#), [Coltorti](#)

Il Senato,

nel corso dell'esame del disegno di legge di conversione, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali,

premessi che:

i commi 6 e 7 dell'articolo 172 del codice della strada dispongono che: «Tutti gli occupanti, di età superiore a tre anni, dei veicoli in circolazione delle categorie M2 ed M3 devono utilizzare, quando sono seduti, i sistemi di sicurezza di cui i veicoli stessi sono provvisti;

la normativa prevede l'obbligo di indossare le cinture di sicurezza sugli scuolabus ma manca l'obbligo di installazione sui mezzi esistenti, creando un paradosso normativo che incide non poco sulla sicurezza dei ragazzi;

la presenza o meno di cinture dipende dal tipo di omologazione rilasciata dalla motorizzazione e tale omologazione è legata anche alle deroghe previste dall'attuale normativa. Deroghe che possono valere per pullman, scuolabus e pulmini;

la IX commissione Trasporti, Poste e Telecomunicazioni della Camera dei Deputati ha già approvato un emendamento in sede di discussione della riforma del codice della strada, in prima lettura che prevede per tutti gli scuolabus circolanti l'obbligo di dotarsi di cinture di sicurezza entro il 1 gennaio 2023;

impegna il Governo

ad adottare le iniziative necessarie volte a introdurre l'obbligo, per tutti gli scuolabus in circolazione, di dotarsi di cinture di sicurezza entro il 1 gennaio 2023.

G/2437/7/8

[Rufa](#), [Pergreffi](#), [Campari](#), [Corti](#), [Sudano](#), [Barboni](#), [Barachini](#), [Mallegni](#), [Paroli](#)

Il Senato,

nel corso dell'esame del disegno di legge di conversione, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali,

premessi che:

l'articolo 176 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, disciplina i comportamenti durante la circolazione sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali, con specifico riferimento al pagamento di pedaggi autostradali (commi 11 e 11-bis);

al fine di regolare e attuare le disposizioni richiamate, l'articolo 373 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, elenca, al comma 2, le categorie esentate dal pagamento del pedaggio;

al fine di supportare i pazienti nei percorsi di cura svolti al di fuori della propria provincia occorrerebbe estendere il riconoscimento dell'esenzione dal pagamento del pedaggio autostradale anche alle persone disabili, alle persone affette da patologie oncologiche, ai malati gravi e ai loro accompagnatori, per tutti i trasferimenti strumentali all'effettuazione di visite mediche specialistiche e cure specifiche adeguatamente documentate, alla luce del diritto fondamentale di tutela della salute di cui all'articolo 32 della Costituzione e quindi del valore fondamentale di assumere percorsi di cura efficaci, appropriati e sicuri in caso di malattie particolarmente gravi ed invalidanti;

sempre al fine di supportare le medesime categorie di persone più fragili nei loro percorsi di cura svolti al di fuori della propria provincia di residenza, andrebbe riconosciuta anche l'esenzione dal

pagamento del biglietto del trasporto ferroviario per tutti gli spostamenti fuori provincia, sempre che siano strumentali all'effettuazione di visite specialistiche e cure specifiche adeguatamente documentate, nonché la riduzione del 50% del costo del biglietto per eventuali accompagnatori appartenenti al medesimo nucleo familiare;

impegna il Governo:

a estendere alle persone disabili, alle persone affette da patologie oncologiche, ai malati gravi, e ai loro accompagnatori appartenenti al medesimo nucleo familiare l'esenzione dal pagamento del pedaggio autostradale per trasferimenti strumentali all'effettuazione di visite mediche specialistiche e cure specifiche adeguatamente documentate, e a prevedere, per le medesime categorie di soggetti e sempre per trasferimenti strumentali all'effettuazione di visite mediche specialistiche e cure specifiche adeguatamente documentate, l'esenzione dal pagamento del biglietto ferroviario, nonché la riduzione del 50% del costo del biglietto per eventuali accompagnatori appartenenti al medesimo nucleo familiare.

G/2437/8/8

[Pergreffi](#), [Campari](#), [Corti](#), [Rufa](#), [Sudano](#), [Di Girolamo](#), [Coltorti](#), [Barboni](#)

Il Senato,

nel corso dell'esame del disegno di legge di conversione, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali,

premessi che:

la carenza di organici nel settore del trasporto di merci e persone rischia di ostacolare la ripresa economica dopo lo stop dovuto alla pandemia;

nei mesi scorsi le associazioni di categoria hanno evidenziato come il numero di autisti per il trasporto di merci e persone risulti insufficiente a coprire la domanda, e tale carenza ha costretto numerosi operatori economici del settore al reclutamento in Paesi stranieri, anche extraeuropei;

secondo diverse stime, per non arrestare la ripresa del settore dei trasporti, alle imprese servirebbero nell'immediato almeno cinquemila nuovi autisti per le proprie flotte, tale quota sale a diciassettemila se proiettata nel prossimo biennio;

con riferimento al trasporto di merci, una minore disponibilità di autisti comporta un aumento delle tariffe che i committenti dovranno rigirare sul costo dei loro prodotti e alla fine l'onere andrà a ricadere sul consumatore finale;

tra le motivazioni alla base del calo di nuovi autisti vi è il costo elevato per il conseguimento della patente, con tempi che vanno dai 10 mesi a un anno, e della carta di qualificazione del conducente (CQC), per cui il costo è di circa 4.000 euro;

occorrerebbe incentivare i giovani a intraprendere questa professione garantendo loro uno stipendio adeguato e puntando sulle politiche attive per la riqualificazione e la formazione del personale da reperire sul mercato del lavoro italiano, come più volte sollecitato anche dalle associazioni di categoria;

impegna il Governo:

ad adottare le misure necessarie, anche di carattere normativo, volte a incentivare il conseguimento della patente e delle abilitazioni professionali per la guida di veicoli destinati all'attività di trasporto di merci e persone.

G/2437/9/8 (testo 2)

[Rivolta](#), [Pergreffi](#), [Campari](#), [Corti](#), [Rufa](#), [Sudano](#), [Barboni](#), [Di Girolamo](#), [Coltorti](#), [Fede](#)

Il Senato,

nel corso dell'esame del disegno di legge di conversione, con modificazioni, del decreto-legge

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

premessi che:

le Motorizzazioni civili di tutta Italia, ormai da diverso tempo, soffrono di una grave mancanza di personale, infatti il numero di funzionari addetti agli esami per il conseguimento delle patenti di guida e quello degli addetti alle revisioni e collaudi di veicoli non è sufficiente a coprire le richieste che provengono da territorio, autoscuole, studi di consulenza, autotrasportatori, costruttori e installatori di veicoli;

negli ultimi mesi è aumentato il numero di esami non effettuati per la cronica mancanza di un sufficiente numero di esaminatori, con conseguenti disagi per tutti i candidati al conseguimento della patente di guida e per le autoscuole di tutto il territorio nazionale;

alcune motorizzazioni inoltre si trovano nella situazione paradossale di essere circondate da zone in cui gli uffici provinciali sono più efficienti e questo provoca una forte migrazione dell'utenza verso le autoscuole confinanti che riescono a garantire esami in tempi più rapidi e ragionevoli rispetto a loro, generando una sleale concorrenza, basata non su un vantaggio competitivo dovuto alla normale attività imprenditoriale, ma su una disparità di servizio da parte degli uffici provinciali;

l'articolo 13 del decreto-legge 31 dicembre 2020, n. 183, ha previsto l'utilizzo di esaminatori in quiescenza fino al 31 dicembre 2021 allo scopo di smaltire l'accumulo di esami, in attesa di nuove assunzioni. Ad oggi, non è ancora stato pubblicato il decreto ministeriale attuativo;

impegna il Governo:

nelle more del decreto ministeriale attuativo citato, a valutare l'opportunità di stanziare ulteriori risorse, compatibilmente con i vincoli di finanza pubblica, per consentire nuove assunzioni di personale, in particolare di ingegneri, di tecnici e di amministrativi, presso le motorizzazioni civili, al fine di sopperire alla grave carenza di organico.

G/2437/9/8

[Rivolta](#), [Pergreffi](#), [Campari](#), [Corti](#), [Rufa](#), [Sudano](#)

Il Senato,

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

premessi che:

le Motorizzazioni civili di tutta Italia, ormai da diverso tempo, soffrono di una grave mancanza di personale, infatti il numero di funzionari addetti agli esami per il conseguimento delle patenti di guida e quello degli addetti alle revisioni e collaudi di veicoli non è sufficiente a coprire le richieste che provengono da territorio, autoscuole, studi di consulenza, autotrasportatori, costruttori e installatori di veicoli;

negli ultimi mesi è aumentato il numero di esami non effettuati per la cronica mancanza di un sufficiente numero di esaminatori, con conseguenti disagi per tutti i candidati al conseguimento della patente di guida e per le autoscuole di tutto il territorio nazionale;

alcune motorizzazioni inoltre si trovano nella situazione paradossale di essere circondate da zone in cui gli uffici provinciali sono più efficienti e questo provoca una forte migrazione dell'utenza verso le autoscuole confinanti che riescono a garantire esami in tempi più rapidi e ragionevoli rispetto a loro, generando una sleale concorrenza, basata non su un vantaggio competitivo dovuto alla normale attività imprenditoriale, ma su una disparità di servizio da parte degli uffici provinciali;

l'articolo 13 del decreto-legge 31 dicembre 2020, n. 183, ha previsto l'utilizzo di esaminatori in quiescenza fino al 31 dicembre 2021 allo scopo di smaltire l'accumulo di esami, in attesa di nuove assunzioni. Ad oggi, non è ancora stato pubblicato il decreto ministeriale attuativo;

impegna il Governo:

nelle more del decreto ministeriale attuativo citato, a valutare l'opportunità di stanziare ulteriori risorse per consentire nuove assunzioni di personale, in particolare di ingegneri, di tecnici e di amministrativi, presso le motorizzazioni civili, al fine di sopperire alla grave carenza di organico.

G/2437/10/8

[Turco](#), [Trentacoste](#), [Di Girolamo](#), [Coltorti](#), [Fede](#)

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (A.S. 2437),

premessi che:

l'articolo 1-*ter* del decreto legge in esame reca disposizioni per garantire la sicurezza della circolazione dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica;

al fine di sostenere la diffusione della micromobilità elettrica e promuovere l'utilizzo di mezzi di trasporto innovativi e sostenibili, con l'articolo 1, comma 102, della legge 30 dicembre 2018, n. 145, è stata autorizzata la sperimentazione della circolazione su strada di veicoli per la mobilità personale a propulsione prevalentemente elettrica, quali *segway*, *hoverboard* e monopattini;

le modalità di attuazione e gli strumenti operativi della sperimentazione sono stati definiti con il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti del 4 giugno 2019. Detto decreto ha identificato le tipologie e le caratteristiche dei dispositivi per la micromobilità elettrica autorizzati alla circolazione, gli ambiti della circolazione sperimentale, i requisiti necessari agli utenti per condurre i dispositivi per la micromobilità elettrica e le relative norme di comportamento;

in particolare il decreto ministeriale 4 giugno 2019, all'articolo 2, comma 2, ha distinto, ai fini della definizione del suo ambito di applicazione, i dispositivi del tipo auto-bilanciato, quali ad esempio i *monowheel*, gli *hoverboard* ed i *segway*, dai dispositivi del tipo non auto-bilanciato, quali ad esempio i monopattini;

l'articolo 33-*bis* del decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 8 del 28 febbraio 2020, ha prorogato fino 27 luglio 2022 la sperimentazione introdotta con l'articolo 1, comma 102, della legge 30 dicembre 2018, n. 145 e ha stabilito che la circolazione mediante *segway*, *hoverboard* e *monowheel*, ovvero analoghi dispositivi di mobilità personale, è consentita solo se sono a propulsione prevalentemente elettrica. Il riferimento generico ad "analoghi dispositivi per la mobilità personale" potrebbe essere foriero di ambiguità interpretative, posto che il decreto ministeriale 4 giugno 2019 dispone invece un elenco tassativo dei dispositivi ammessi alla sperimentazione e delle caratteristiche tecniche e costruttive degli stessi, rendendo difficile collocare singoli dispositivi, quali ad esempio gli *skateboard* elettrici, nel perimetro della sperimentazione in corso;

considerato che:

al di fuori dell'ambito della sperimentazione, la normativa specifica in materia di monopattini a propulsione prevalentemente elettrica, introdotta dalla legge 27 dicembre 2019, n. 160, è stata oggetto di ripetuti interventi e si è fatta via via più consistente, fino a delineare un quadro regolatorio tendenzialmente esaustivo delle fattispecie tipiche della circolazione stradale;

da ultimo, con l'articolo 1-*ter* del provvedimento in esame, sono state apportate numerose modifiche volte a chiarire più nel dettaglio le disposizioni relative alla circolazione e le norme di

comportamento cui soggiacciono i conduttori, nonché le relative sanzioni. Viene inoltre demandata ad un'apposita istruttoria, a cura del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, la verifica della necessità dell'introduzione dell'obbligo di assicurazione sulla responsabilità civile contro i danni a terzi derivante dalla circolazione dei monopattini elettrici;

il medesimo articolo 1-ter ha altresì introdotto nuovi obblighi in capo agli operatori di noleggio di monopattini elettrici, al fine di scongiurare la pratica diffusa del parcheggio irregolare dei loro mezzi;

rilevato che:

è evidente che per poter affrontare le sfide connesse all'esigenza di ridurre drasticamente le emissioni dei gas ad effetto serra è necessario agire su più fronti e favorire il più possibile ogni utile iniziativa sostenuta dalle amministrazioni locali. In questo contesto lo sviluppo di una mobilità sempre più sostenibile gioca un ruolo fondamentale;

negli ultimi anni numerosi sono stati gli interventi volti ad incoraggiare i cittadini verso acquisti maggiormente consapevoli in tema di mobilità. Da ultimo, con il decreto-legge n. 111 del 2019 è stato introdotto il *Programma sperimentale buono mobilità*, esteso e incrementato ai sensi del decreto legge n. 34 del 2020 e dell'articolo 1, comma 692, della legge n. 178 del 2020, con il quale si prevede un finanziamento fino al 60 per cento della spesa sostenuta per l'acquisto di dispositivi per la micromobilità elettrica a fronte della rottamazione di veicoli inquinanti;

parrebbe opportuno, sulla base delle conclusioni tratte al termine della sperimentazione in corso e di una valutazione circa l'impatto della disciplina vigente in materia di monopattini a propulsione prevalentemente elettrica, definire una cornice normativa organica relativamente sia ai dispositivi del tipo auto-bilanciato che ai dispositivi del tipo non auto-bilanciato, e contenente tutte le disposizioni relative alla circolazione ed alle rispettive norme di comportamento;

impegna il Governo:

a valutare l'opportunità di rivedere la normativa attuativa relativa alla sperimentazione della circolazione su strada di veicoli per la mobilità personale a propulsione prevalentemente elettrica, al fine di meglio chiarire le tipologie di dispositivi rientranti nella sperimentazione alla luce della modifica intervenuta con il comma 1 dell'articolo 33-bis del decreto legge 30 dicembre 2019, n. 162, e del riferimento ivi contenuto a cosiddetti "analoghi dispositivi di mobilità personale" e di provvedere all'eventuale aggiornamento delle relative caratteristiche tecniche e costruttive;

a valutare l'opportunità, al termine della sperimentazione in corso, di operare una ricognizione della normativa vigente al fine di pervenire ad una disciplina organica sulla circolazione di tutti i dispositivi per la mobilità personale, sia del tipo auto-bilanciato che del tipo non auto-bilanciato;

G/2437/11/8 (testo 2)

[Coltorti](#), [Di Girolamo](#), [Fede](#), [Lupo](#), [Santillo](#), [Toninelli](#), [Mantovani](#), [Cioffi](#), [Trentacoste](#)

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante "Disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali" (A.S. 2437),

premesso che:

l'articolo 2 del provvedimento in esame reca disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza nel settore delle infrastrutture autostradali e idriche. Nel corso dell'esame in prima lettura, svolto dalla Camera dei deputati, detto articolo ha subito numerose modifiche, anche in materia di concessioni autostradali;

considerato che:

la relazione della Corte dei conti sulle concessioni autostradali - deliberazione 18 dicembre 2019,

n. 18/2019/G - evidenza, negli ultimi decenni, il ricorso a strumenti negli effetti del tutto simili alla proroga formale, quali l'eccessivo valore di subentro al termine delle concessioni, la proroga di fatto a seguito di mancato tempestivo riaffidamento delle stesse, la revisione contrattuale attraverso la gestione unificata di tratte interconnesse, contigue o complementari che consentono di modificare i rapporti esistenti senza nuovo affidamento alla scadenza;

in linea generale, l'indagine della Corte dei conti sottolinea come la quasi totalità delle tratte siano state affidate o prorogate senza gare in assenza di confronto concorrenziale e mostra gli effetti distorsivi derivanti dalla modalità di regolamentazione delle tariffe;

il regime tariffario è infatti regolato con modalità differenti. Mentre alcune concessioni utilizzano la formula del *price cap*, con la quale viene stabilito un limite all'aumento, lasciando al concedente la possibilità di riconoscere un valore di adeguamento inferiore a tale limite, altre utilizzano una formula che garantisce un adeguamento sempre pari al valore limite. Altre ancora utilizzano formule nelle quali non compaiono i parametri sul recupero di produttività o sulla qualità;

la finalità volta ad assicurare, tramite investimenti aggiuntivi, l'erogazione di un servizio sulla base di tariffe e condizioni di accesso più favorevoli per gli utenti è quindi difficilmente perseguibile in presenza di molteplici sistemi di aggiornamento tariffario;

rilevato che:

la sentenza della Corte di giustizia C-526/17 ha ribadito che "il principio di parità di trattamento e l'obbligo di trasparenza che ne deriva ostano a che, dopo l'aggiudicazione di un contratto di concessione di lavori pubblici, l'amministrazione aggiudicatrice concedente e il concessionario apportino alle disposizioni del loro contratto modifiche tali che dette disposizioni presentino caratteristiche sostanzialmente diverse rispetto a quelle iniziali. [...]Pertanto, in linea di principio, una modifica sostanziale di un contratto di concessione di lavori pubblici deve dar luogo a una nuova procedura di aggiudicazione relativa al contratto modificato";

L'Autorità di regolazione dei trasporti (ART), con delibera n. 71/2019 del 19 giugno 2019, ha concluso il procedimento avviato con delibera n. 16/2019, approvando il sistema tariffario di pedaggio basato sul metodo del *price cap*, con determinazione dell'indicatore di produttività X a cadenza quinquennale relativo alla Convenzione Unica ANAS S.p.A. - Autostrade per l'Italia S.p.A.,

impegna il Governo:

ad adottare ogni opportuna iniziativa volta a rendere celermente applicabile il nuovo sistema tariffario unico di pedaggio di cui alla delibera n. 71/2019 del 19 giugno 2019 dell'Autorità di regolazione dei trasporti;

ad adoperarsi presso le società concessionarie al fine di favorire la rapida razionalizzazione della rete di distribuzione carburanti e dei servizi di ristorazione e prevedendo altresì l'installazione diffusa di colonnine di ricarica automezzi elettrici;

G/2437/11/8

[Coltorti](#), [Di Girolamo](#), [Fede](#), [Lupo](#), [Santillo](#), [Toninelli](#), [Mantovani](#), [Cioffi](#), [Trentacoste](#)

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge Conversione in legge del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante *"Disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali"* (A.S. 2437);

premessi che:

l'articolo 2 del provvedimento in esame reca disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza nel settore delle infrastrutture autostradali e idriche. Nel corso dell'esame in prima lettura, svolto dalla Camera dei deputati, detto articolo ha subito numerose modifiche, anche in materia di concessioni autostradali;

considerato che:

la relazione della Corte dei conti sulle concessioni autostradali - deliberazione 18 dicembre 2019, n. 18/2019/G - evidenzia, negli ultimi decenni, il ricorso a strumenti negli effetti del tutto simili alla proroga formale, quali l'eccessivo valore di subentro al termine delle concessioni, la proroga di fatto a seguito di mancato tempestivo riaffidamento delle stesse, la revisione contrattuale attraverso la gestione unificata di tratte interconnesse, contigue o complementari che consentono di modificare i rapporti esistenti senza nuovo affidamento alla scadenza;

in linea generale, l'indagine della Corte dei conti sottolinea come la quasi totalità delle tratte siano state affidate o prorogate senza gare in assenza di confronto concorrenziale e mostra gli effetti distorsivi derivanti dalla modalità di regolamentazione delle tariffe;

il regime tariffario è infatti regolato con modalità differenti. Mentre alcune concessioni utilizzano la formula del *price cap*, con la quale viene stabilito un limite all'aumento, lasciando al concedente la possibilità di riconoscere un valore di adeguamento inferiore a tale limite, altre utilizzano una formula che garantisce un adeguamento sempre pari al valore limite. Altre ancora utilizzano formule nelle quali non compaiono i parametri sul recupero di produttività o sulla qualità;

la finalità volta ad assicurare, tramite investimenti aggiuntivi, l'erogazione di un servizio sulla base di tariffe e condizioni di accesso più favorevoli per gli utenti è quindi difficilmente perseguibile in presenza di molteplici sistemi di aggiornamento tariffario;

rilevato che:

la sentenza della Corte di giustizia C-526/17 ha ribadito che *"il principio di parità di trattamento e l'obbligo di trasparenza che ne deriva ostano a che, dopo l'aggiudicazione di un contratto di concessione di lavori pubblici, l'amministrazione aggiudicatrice concedente e il concessionario apportino alle disposizioni del loro contratto modifiche tali che dette disposizioni presentino caratteristiche sostanzialmente diverse rispetto a quelle iniziali. [...]Pertanto, in linea di principio, una modifica sostanziale di un contratto di concessione di lavori pubblici deve dar luogo a una nuova procedura di aggiudicazione relativa al contratto modificato"*;

l'Autorità di regolazione dei trasporti (ART), con delibera n. 71/2019 del 19 giugno 2019, ha concluso il procedimento avviato con delibera n. 16/2019, approvando il sistema tariffario di pedaggio basato sul metodo del *price cap*, con determinazione dell'indicatore di produttività X a cadenza quinquennale relativo alla Convenzione Unica ANAS S.p.A. - Autostrade per l'Italia S.p.A.;

impegna il Governo:

ad adottare ogni opportuna iniziativa volta a superare, a decorrere dal 1° gennaio 2022, la previsione di ulteriori proroghe relative ai piani economico finanziari delle concessioni autostradali e di rendere celermente applicabile il nuovo sistema tariffario unico di pedaggio di cui alla delibera n. 71/2019 del 19 giugno 2019 dell'Autorità di regolazione dei trasporti;

ad adoperarsi presso le società concessionarie al fine di favorire la rapida razionalizzazione della rete di distribuzione carburanti e dei servizi di ristorazione e prevedendo altresì l'installazione diffusa di colonnine di ricarica automezzi elettrici;

G/2437/12/8

[Di Girolamo](#), [Coltorti](#), [Santillo](#), [Fede](#), [Lupo](#), [Toninelli](#), [Mantovani](#), [Cioffi](#), [Trentacoste](#)

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante "Disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali" (A.S. 2437),

premessi che:

l'articolo 2 del provvedimento in esame reca disposizioni urgenti in materia di investimenti e

sicurezza nel settore delle infrastrutture autostradali e idriche. Nel corso dell'esame in prima lettura presso la Camera dei deputati, tale articolo ha subito numerose modifiche;

in particolare, il comma 1-*bis* del medesimo articolo 2 prevede che l'affidamento della concessione relativa all'infrastruttura autostradale A22 Brennero-Modena possa avvenire, in deroga a quanto disposto dall'art. 13-*bis*, comma 1, del decreto legge 16 ottobre 2017, n. 148, anche mediante le procedure previste dall'art. 183 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 in materia di finanza di progetto, da concludersi entro la data del 31 dicembre 2022;

con i commi da 2-*sexies* a 2-*sexiesdecies* è stata inoltre prevista la costituzione di una nuova società, controllata interamente dal Ministero dell'economia e delle finanze e soggetta al controllo analogo del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, a cui saranno trasferite, con esclusivo riguardo alle autostrade statali a pedaggio, le funzioni e le attività attribuite dalle vigenti disposizioni ad ANAS S.p.A.;

considerato che:

il 30 aprile 2014 è scaduta la concessione dell'autostrada A22, affidata alla società Autostrada del Brennero S.p.a;

il 14 gennaio 2016 è stato siglato il protocollo d'intesa tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e le amministrazioni pubbliche socie di Autostrada del Brennero S.p.A. che ha previsto il rinnovo trentennale della concessione ad una società interamente partecipata dalle amministrazioni pubbliche territoriali e locali contraenti;

l'art. 13-*bis* del citato decreto legge n. 148 del 2017 ha dettato una specifica disciplina volta a regolare l'affidamento delle concessioni autostradali scadute e, in particolare, dell'autostrada A22;

il predetto art. 13-*bis* dispone, tra l'altro, che le funzioni di concedente siano svolte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e che le convenzioni di concessione per la realizzazione delle opere e la gestione delle tratte autostradali abbiano durata trentennale e siano stipulate dal Ministero con le regioni e gli enti locali che hanno sottoscritto gli appositi protocolli di intesa nel gennaio del 2016, che potranno anche avvalersi nel ruolo di concessionario di società *in house*, esistenti o appositamente costituite, nel cui capitale non figurino privati;

il 20 maggio 2019 il CIPE ha approvato la delibera n. 24 di approvazione dell'accordo di cooperazione per la concessione autostradale A22 Brennero-Modena. Il successivo 1° agosto lo stesso comitato ha approvato la delibera n. 59 recante "Aggiornamento e attuazione della delibera n. 68 del 28 novembre 2018 relativa alla tratta autostradale A22 Brennero-Modena Modalità di calcolo degli eventuali benefici netti tra la scadenza della concessione e l'effettivo subentro di un nuovo concessionario",

impegna il Governo:

a procedere in via prioritaria all'assegnazione della concessione relativa all'infrastruttura autostradale A22 Brennero-Modena alla nuova società *in-house*, istituita all'articolo 2, commi da 2-*sexies* a 2-*sexiesdecies*, del decreto in esame, interamente controllata dal Ministero dell'economia e delle finanze e soggetta al controllo analogo del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, alla quale verranno trasferite le funzioni e le attività attribuite dalle disposizioni vigenti ad ANAS.

G/2437/13/8 (testo 2)

[Lupo](#), [Di Girolamo](#), [Vanin](#), [Trentacoste](#), [Coltorti](#)

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (A.S. 2437),

premessi che:

l'articolo 2 reca disposizioni in materia di sicurezza delle infrastrutture autostradali;

considerato che:

l'art. 9-*tricies semel*, comma 1, del decreto legge 24 ottobre 2019, n. 123, convertito, con modificazioni, dalla legge 12 dicembre 2019, n. 156, prevede la sospensione degli incrementi delle tariffe di pedaggio delle autostrade A24 e A25 al 31 ottobre 2021, nelle more della procedura contemplata dal comma 183 dell'art. 1 della legge 24 dicembre 2012, n. 228 e finalizzata alla rinegoziazione con la società concessionaria delle condizioni di concessione;

nel corso dell'esame in prima lettura presso la Camera dei deputati sono state apportate diverse modifiche all'articolo 2 del provvedimento in esame che, al comma 2-*bis*, prevede la proroga fino al 31 dicembre 2021 della sospensione degli incrementi delle tariffe di pedaggio delle autostrade A24 e A25;

il "tratto urbano" è costituito dal tracciato autostradale che va dalla Barriera di Roma Est dell'A24, situata in corrispondenza della località Lunghezza, alla fine delle competenze autostradali coincidenti con l'innesto sulla Tangenziale Est all'altezza del Cimitero del Verano. Il tratto, da un punto di vista di gestione autostradale, è operato come un sistema "aperto" sul quale, cioè, il pedaggio viene raccolto in corrispondenza della Barriera di Roma Est e dei tre caselli presenti sul tratto urbano: Lunghezza, Ponte di Nona e Settecamini. Questo determina che per chi abita o lavora nei Municipi IV, V e VI del Comune di Roma, gli spostamenti locali giornalieri sono soggetti al pagamento del pedaggio;

la precedente amministrazione di Roma Capitale e la concessionaria Strada dei Parchi hanno costituito un tavolo di coordinamento per iniziative a favore di una sempre migliore integrazione delle rispettive competenze, nella direzione del servizio al cittadino.

il tavolo di coordinamento tra Roma Capitale e Strada dei Parchi ha individuato un progetto in grado di supportare in modo selettivo i pendolari urbani di Roma nei propri spostamenti giornalieri eliminando il relativo pedaggio e favorendo quindi l'utilizzo dell'autostrada, a vantaggio anche del decongestionamento delle vie consolari,

impegna il Governo:

a proseguire, per quanto di competenza, sulla scia del percorso intrapreso dalla precedente amministrazione comunale, volto ad agevolare la mobilità dei residenti di Roma Capitale che utilizzano regolarmente le tratte autostradali ricadenti nel territorio medesimo, adottando ogni opportuna iniziativa finalizzata a prevedere, compatibilmente con i vincoli di finanza pubblica, l'esenzione dal pagamento del pedaggio applicato nella tratta ricompresa nella fascia urbana concernente la concessione autostradale A24 - A25.

G/2437/13/8

[Lupo](#), [Di Girolamo](#), [Vanin](#), [Trentacoste](#)

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione in legge, con modificazioni, del decreto legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (A.S. 2437),

premessi che:

l'articolo 2 reca disposizioni in materia di sicurezza delle infrastrutture autostradali;

considerato che:

l'art. 9-*tricies semel*, comma 1, del decreto legge 24 ottobre 2019, n. 123, convertito, con modificazioni, dalla legge 12 dicembre 2019, n. 156, prevede la sospensione degli incrementi delle tariffe di pedaggio delle autostrade A24 e A25 al 31 ottobre 2021, nelle more della procedura

contemplata dal comma 183 dell'art. 1 della legge 24 dicembre 2012, n.228 e finalizzata alla rinegoziazione con la società concessionaria delle condizioni di concessione;

nel corso dell'esame in prima lettura presso la Camera dei deputati sono state apportate diverse modifiche all'articolo 2 del provvedimento in esame che, al comma 2-*bis*, prevede la proroga fino al 31 dicembre 2021 della sospensione degli incrementi delle tariffe di pedaggio delle autostrade A24 e A25;

il "tratto urbano" è costituito dal tracciato autostradale che va dalla Barriera di Roma Est dell'A24, situata in corrispondenza della località Lunghezza, alla fine delle competenze autostradali coincidenti con l'innesto sulla Tangenziale Est all'altezza del Cimitero del Verano. Il tratto, da un punto di vista di gestione autostradale, è operato come un sistema "aperto" sul quale, cioè, il pedaggio viene raccolto in corrispondenza della Barriera di Roma Est e dei tre caselli presenti sul tratto urbano: Lunghezza, Ponte di Nona e Settecamini. Questo determina che per chi abita o lavora nei Municipi IV, V e VI del Comune di Roma, gli spostamenti locali giornalieri sono soggetti al pagamento del pedaggio;

la precedente amministrazione di Roma Capitale e la concessionaria Strada dei Parchi hanno costituito un tavolo di coordinamento per iniziative a favore di una sempre migliore integrazione delle rispettive competenze, nella direzione del servizio al cittadino.

il tavolo di coordinamento tra Roma Capitale e Strada dei Parchi ha individuato un progetto in grado di supportare in modo selettivo i pendolari urbani di Roma nei propri spostamenti giornalieri eliminando il relativo pedaggio e favorendo quindi l'utilizzo dell'autostrada, a vantaggio anche del decongestionamento delle vie consolari,

impegna il Governo:

a proseguire, per quanto di competenza, sulla scia del percorso intrapreso dalla precedente amministrazione comunale, volto ad agevolare la mobilità dei residenti di Roma Capitale che utilizzano regolarmente le tratte autostradali ricadenti nel territorio medesimo, adottando ogni opportuna iniziativa finalizzata a prevedere l'esenzione dal pagamento del pedaggio applicato nella tratta ricompresa nella fascia urbana concernente la concessione autostradale A-24- A25.

G/2437/14/8

[Malan](#), [Ruspanini](#), [Totaro](#)

Il Senato,

nel corso dell'esame dell'A.S. 2437, articolo 2,

impegna il Governo,

a non ricorrere all'affidamento *in house* al di fuori di quelle tratte già oggi oggetto di iniziative in tal senso.

G/2437/15/8

[Malan](#), [Ruspanini](#), [Totaro](#)

Il Senato,

nel corso dell'esame dell'A.S. 2437, articolo 2,

impegna il Governo,

a non ricorrere all'affidamento *in house* per quelle tratte ove sono state avviate procedure di evidenza pubblica finalizzate all'affidamento delle concessioni o già definite con l'aggiudicazione alla data di entrata in vigore del presente decreto.

G/2437/16/8

[Pavanelli](#), [Di Girolamo](#), [Trentacoste](#), [Coltorti](#)

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza

delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (A.S. 2437),

premessi che:

l'articolo 2 del provvedimento in esame reca disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza nel settore delle infrastrutture autostradali e idriche;

considerato che:

con la legge 26 ottobre 1995, n. 447, recante "*Legge quadro sull'inquinamento acustico*", e i relativi decreti attuativi, sono stati introdotti specifiche disposizioni finalizzate a minimizzare quanto più possibile i livelli sonori immessi nelle aree circostanti alle infrastrutture;

in particolare con l'articolo 7 è stato previsto l'obbligo di predisporre e presentare al comune Piani di contenimento ed abbattimento del rumore, secondo le direttive emanate dal Ministro dell'ambiente con proprio decreto, per le società e gli enti gestori di servizi pubblici di trasporto o delle relative infrastrutture, ivi comprese le autostrade;

con la direttiva 2002/49/CE l'Unione europea ha chiesto agli Stati membri di assicurare che gli enti gestori delle infrastrutture realizzassero delle mappature acustiche sugli assi stradali principali e definissero dei piani di azione contenenti gli interventi di risanamento secondo quanto contenuto nei Piani di contenimento ed abbattimento del rumore;

gli interventi finalizzati all'attività di risanamento, devono essere effettuati secondo una scala di priorità che vede come fondamentali gli interventi direttamente sulla sorgente disturbante e lungo la via di propagazione acustica dalla sorgente al ricettore;

rilevato che:

i tempi per la messa in opera di pannelli fonoassorbenti sono di norma molto lunghi, e in alcuni casi si arriva ad attendere addirittura 15 anni, con conseguente grave pregiudizio per la salute dei cittadini residenti nelle zone circostanti;

l'integrazione di pannelli fonoassorbenti nelle barriere di sicurezza stradali configura un nuovo *standard* tecnico in ambito di sicurezza stradale e protezione antirumore;

dette strutture, se associate a pannelli per la produzione di energia da fonti rinnovabili, rappresentano un'efficace soluzione per la produzione di energia a vantaggio degli agglomerati urbani in prossimità dei quali sono installati, oltreché per l'abbattimento dell'inquinamento acustico;

i maggiori ricavi di energia derivanti dalle barriere antirumore con fotovoltaico potrebbero essere destinati a molteplici scopi, quali l'alimentazione di punti di ricarica per i veicoli elettrici già esistenti lungo le reti autostradali, e incentivandone l'ulteriore installazione,

impegna il Governo:

a valutare l'opportunità di prevedere misure finalizzate ad accelerare la realizzazione delle attività di risanamento contenute nei Piani di contenimento e abbattimento del rumore, elaborati dai gestori delle infrastrutture stradali e autostradali, mediante l'installazione di pannelli fonoassorbenti fotovoltaici;

a valutare l'opportunità di individuare misure per la semplificazione delle procedure di installazione di pannelli fonoassorbenti fotovoltaici volte a ridurre tempi e costi, valutando altresì l'introduzione di meccanismi incentivanti, anche mediante la possibilità di destinare i maggiori ricavi di energia all'alimentazione di punti di ricarica per veicoli elettrici lungo le reti autostradali e negli agglomerati urbani limitrofi.

G/2437/17/8

[Marinello](#), [Santangelo](#), [Trentacoste](#), [Coltorti](#)

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza

delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (A.S. 2437);

premessi che:

l'articolo 4 del provvedimento in esame, recante "Disposizioni urgenti in materia di investimenti e di sicurezza nel settore del trasporto marittimo", al comma 2, ha apportato alcune modifiche all'allegato A della legge 28 gennaio 1994, n. 84, con l'obiettivo di assicurare una programmazione sintetica delle infrastrutture portuali distribuite lungo l'intera costa della regione Sicilia;

più nel dettaglio, la norma ha inserito all'interno dell'Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia occidentale anche il Porto Rifugio di Gela e il Porto Isola di Gela. Nel corso dell'esame in prima lettura, presso la Camera dei deputati, è stato previsto l'inserimento nella medesima Autorità anche del porto di Licata. Allo stato attuale rimane dunque escluso dall'Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia occidentale il porto di Sciacca;

le Autorità di sistema portuale sono enti pubblici non economici di rilevanza nazionale a ordinamento speciale, dotate di autonomia amministrativa, organizzativa, regolamentare, di bilancio e finanziaria. Ad esse sono assegnate rilevanti funzioni ai sensi del comma 4 dell'articolo 6 della legge 28 gennaio 1994, n. 84. Decisivo è il loro ruolo ai fini della manutenzione portuale, nonché della programmazione, della promozione e del coordinamento delle operazioni e dei servizi portuali;

considerato che:

il porto di Sciacca rappresenta un fondamentale centro peschereccio e commerciale della provincia di Agrigento e della Sicilia sud-occidentale. La sua mancata inclusione all'interno dei porti amministrati dell'Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia occidentale rischia di recare gravi pregiudizi allo sviluppo economico dell'intera area, già gravemente svantaggiata dal punto di vista infrastrutturale;

impegna il Governo:

a valutare l'opportunità di inserire all'interno dell'Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia occidentale anche il porto di Sciacca.

G/2437/18/8

[D'Angelo, Trentacoste](#)

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (A.S. 2437),

premessi che:

il decreto in esame, al comma 3 dell'articolo 4, ha previsto l'assegnazione di risorse all'Autorità di Sistema portuale dello Stretto, nella misura di 2 milioni di euro per il 2021, a 30 milioni di euro per il 2022 e a 5 milioni di euro per il 2023, finalizzate alla realizzazione degli interventi infrastrutturali necessari ad aumentare la capacità di accosto per le unità adibite al traghettamento nello Stretto di Messina e per i servizi ai pendolari, con l'obiettivo di migliorare e rendere più sostenibile la mobilità di passeggeri e merci tra le aree metropolitane di Reggio Calabria e Messina;

considerato che:

la caratteristica di insularità ed il posizionamento strategico al centro del bacino del Mediterraneo della Regione Siciliana hanno contribuito allo sviluppo di infrastrutture portuali ben al di sopra della media italiana e del Mezzogiorno. La perdurante carenza di infrastrutture rende quindi apprezzabile ogni sforzo utile alla realizzazione degli interventi infrastrutturali necessari;

dal porto di Messina transitano la maggior parte di tutti i mezzi pesanti destinati al

collegamento con il continente assicurando la continuità territoriale commerciale sia per l'*export* che per l'*import* nella Regione;

il sistema dei porti appartenenti a questa area, che all'attualità assicurano le funzioni di collegamento tra le sponde della Sicilia e della Calabria, non risulta tuttavia classificato come porto *Core*, a forte discapito dei territori di riferimento;

tenuto conto che:

l'attuale sistema di *governance* delle ZES della Calabria e della Sicilia Orientale, per previsione normativa, esclude l'Autorità di sistema portuale dello Stretto dalla gestione diretta;

questa situazione non facilita l'attuazione di questo importante strumento di valorizzazione degli ambiti portuali e retroportuali, sia nella fase del *marketing* territoriale che in quello della gestione amministrativa delle autorizzazioni alle imprese;

in coerenza con le finalità espresse all'articolo 4, comma 3, del provvedimento in esame, l'istituzione di una ZES interregionale potrebbe rispondere proprio a tale esigenza, rappresentando uno strumento ideale per l'attrazione di investimenti e per il rafforzamento delle capacità di esportare, costituendo in pari tempo un ideale anello di congiunzione tra funzioni logistiche e funzioni produttive in chiave di efficace apertura ai mercati,

impegna il Governo:

a valutare l'opportunità di prevedere l'istituzione di una nuova Zona economica speciale (ZES) denominata "Zona Economica Speciale dello Stretto", estendendo quindi all'intera area gli incentivi e progetti di investimento finalizzati a sostenere la creazione di condizioni favorevoli in termini economici, finanziari e amministrativi che consentano lo sviluppo delle imprese già operanti, nonché l'insediamento di nuove imprese

G/2437/19/8

[Malan](#), [Ruspanini](#), [Totaro](#)

Il Senato,

in sede di esame degli articoli 5 e 6 dell'A.S. 2437,

premesso che:

il 1° giugno 2017, rispondendo all'interrogazione di un senatore, il rappresentante del Governo diceva fra l'altro:

"Passando al quesito sulla rotazione del personale dirigenziale, in premessa informo che presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti tutti gli incarichi vengono ciclicamente posti ad interpellato e assegnati a domanda degli interessati. La situazione della direzione sulla vigilanza delle concessionarie autostradali presenta delle particolarità. Infatti, la stessa è stata istituita presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti a seguito di trasferimento di ramo di azienda avvenuto ope legis nel 2012 e, al momento del trasferimento, la norma ha assegnato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti le competenze e il personale che le svolgeva, ivi compreso quello dirigenziale. In un primo momento, in attesa della riorganizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, avvenuta con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri n. 72 del 2014, la struttura fu incardinata nel dipartimento infrastrutture, con decreto del Ministro pro tempore, che ne ha disciplinato le funzioni, le competenze amministrative e contabili e il personale. Per tale personale è stato poi necessario attendere l'emanazione del predetto decreto del Presidente del Consiglio dei ministri che ha equiparato il personale, dirigenziale e non, a quello dei ministeri. Con l'emanazione del decreto n. 346 del 2014 di organizzazione del secondo livello del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, tutti i posti di livello dirigenziale di seconda fascia sono stati oggetto di interpellato e successiva attribuzione, compresi quelli della direzione generale in argomento. Per quanto riguarda l'attribuzione dell'incarico di prima fascia presso la suddetta direzione, il Ministro pro tempore valutava la necessità di garantire la continuità dell'azione amministrativa, nominando direttore colui che svolgeva le medesime funzioni presso l'ANAS, istituto di vigilanza sulle concessioni autostradali";

impegna il Governo,

a vigilare affinché presso Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e in particolare presso l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali venga data piena attuazione alla rotazione degli incarichi dirigenziali prevista dall'articolo 1 della legge 6 novembre 2012, n. 190 (anticorruzione), la cui importanza viene costantemente ribadita dall'ANAC quale misura organizzativa preventiva, finalizzata a limitare il consolidarsi di relazioni che possano alimentare dinamiche improprie nella gestione amministrativa.

G/2437/20/8

[Lupo](#), [Castaldi](#), [Vanin](#), [Trentacoste](#), [Coltorti](#), [Fede](#)

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (A.S. 2437);

premesso che:

l'articolo 7 del provvedimento in esame reca diverse disposizioni urgenti in materia di trasporto aereo;

considerato che:

la direttiva 2009/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 marzo 2009 concernente i diritti aeroportuali evidenzia, al considerando n. 7, che gli incentivi per avviare nuove rotte in modo da promuovere, tra l'altro, lo sviluppo delle regioni svantaggiate e ultraperiferiche dovrebbero essere concessi solo in conformità del diritto comunitario;

all'articolo 1, paragrafo 5, la predetta direttiva dispone che sia lasciato impregiudicato il diritto di ciascuno Stato membro di applicare nei confronti di qualsiasi gestore aeroportuale situato nel suo territorio, misure regolamentari supplementari ma che non siano incompatibili con la direttiva medesima o con altre disposizioni del diritto comunitario e che tali misure possano comprendere misure di supervisione economica quali l'approvazione dei sistemi di tariffazione e/o dell'ammontare dei diritti, inclusi metodi di tariffazione basati sull'incentivazione o la regolamentazione dei massimali tariffari;

rilevato che:

le modalità con cui i gestori aeroportuali e i vettori hanno negoziato, dunque, nel tempo, le incentivazioni per l'avviamento e lo sviluppo di rotte aeree hanno generato notevoli problematiche in relazione sia ai profili di leale concorrenza che di equilibrio del mercato del trasporto aereo, incidendo, in taluni casi sulla solidità economica dei gestori stessi;

la proliferazione a livello nazionale di scali aeroportuali ha comportato, nel momento in cui negli anni Novanta l'Europa ha aperto alle liberalizzazioni, un eccesso di permeabilità alle compagnie straniere del sistema del trasporto aereo italiano. A partire dalla metà degli anni Novanta, quindi, nel settore del trasporto aereo i vettori *low cost* hanno conquistato notevoli quote di mercato che, in particolare nel nostro Paese, hanno raggiunto una percentuale di oltre il 70 per cento;

nell'operare per la sostenibilità e per il *business* del proprio aeroporto, città, enti locali e gestori aeroportuali, sostenuti da interessi territoriali, sono entrati in concorrenza tra loro per accaparrarsi i flussi di traffico resi disponibili dall'arrivo delle compagnie *low-cost* dall'estero. Ciò ha incrementato esponenzialmente la forza negoziale di tali compagnie, arrivata spesso a manifestarsi attraverso vere e proprie forme di ricatto di abbandono dello scalo servito, tali da condizionare anche le scelte dei governi a livello locale e centrale;

risulta pressoché impossibile conoscere con esattezza l'entità dei contributi erogati dalle società aeroportuali ai vettori in quanto, se da un lato i bandi pubblici degli enti locali per la promozione

territoriale sono trasparenti, dall'altro i negoziati privati tra aeroporti e compagnie aeree rimangono riservati. Si stima comunque che, nel solo 2019, il sistema aeroportuale italiano abbia erogato più di 390 milioni annui di incentivi alle compagnie *low cost* di cui una parte consistente risulta non verificabile;

il sistema di incentivazione prevede infatti una prima fase in cui vi è l'apertura della destinazione, che può godere di incentivi per un massimo di tre anni, e successivamente l'avvio di una seconda fase che vede coinvolti gli enti locali e le compagnie aeree nella conclusione di un accordo per la promozione del territorio, il cosiddetto *co-marketing*, di norma estremamente generico e le cui condizioni, soprattutto in termini di incentivi, rimangono per ragioni di strategia di mercato riservate;

è evidente come tali incentivi abbiano di fatto determinato un drastico abbassamento delle tariffe che, sebbene costituisca un indubbio vantaggio per gli utenti, allo stesso tempo hanno determinato delle dinamiche di mercato dirette a privilegiare le compagnie che assicurano un volume di traffico maggiore, anche grazie ai predetti incentivi, a discapito delle compagnie che basano il loro traffico sulle medesime destinazioni ma con costi decisamente maggiori e senza contributi da parte delle società aeroportuali;

occorre peraltro segnalare che, con il passare degli anni, detto sistema di incentivi ha via via abbandonato la finalità di promozione di nuove tratte nelle regioni svantaggiate e ultraperifiche ed è oggi utilizzato in modo generalizzato;

impegna il Governo:

ad adottare, in osservanza ai principi di trasparenza e competitività, ogni opportuna iniziativa, anche di carattere legislativo, volta a garantire la più ampia trasparenza ed accessibilità delle procedure di erogazione degli incentivi pubblici, anche mediante misure finalizzate a prevedere la pubblicazione da parte dei gestori delle diverse tipologie di incentivazione e di ogni altro contributo o sussidio connesso previsto dalla prassi commerciale, distinguendo espressamente i contributi per l'apertura di nuove rotte dagli incentivi per attività di *co-marketing*.

G/2437/21/8 (testo 2)

[Lupo](#), [Castaldi](#), [Vanin](#), [Trentacoste](#), [Di Girolamo](#), [De Falco](#)

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (A.S. 2437),

premessi che:

l'articolo 7 del provvedimento in esame reca diverse disposizioni urgenti in materia di trasporto aereo;

considerato che:

l'ENAC ha reso noto nei giorni scorsi che la compagnia aerea Blue Panorama ha notificato la sospensione dell'attività commerciale a partire dal 28 ottobre 2021, a seguito della crisi del settore conseguente alla pandemia da COVID-19. La decisione del vettore fa seguito al procedimento avviato dall'ENAC il 22 ottobre, per la sospensione del Certificato di Operatore Aereo (COA) e della Licenza di Trasporto Aereo, correlato alla richiesta di chiarimenti sulle carenze di natura finanziaria riscontrate nella società, ma che non hanno comunque mai avuto impatti sulla sicurezza del volo;

la compagnia ha 620 dipendenti e 12 aerei; è la quinta compagnia aerea italiana per dimensioni; è attiva nei servizi *low cost* di trasporto aereo, su rotte nazionali ed internazionali e vola soprattutto tra Italia e Albania, in estate per le isole greche;

la sospensione delle attività riguarda anche Luke Air, *brand* che fa capo a Blue Panorama Airlines, con cui condivide licenza di volo e codici Iata;

tale ultimo avvenimento peggiora ulteriormente lo stato di crisi dell'intero settore, tenuto conto che tale ultimo accadimento si aggiunge a quanto già verificatosi nei casi di Alitalia, Airitaly, Ernest e Norwegian,

impegna il Governo:

ad assumere ogni opportuna iniziativa per la rapida soluzione delle problematiche in premessa, garantendo ogni opportuna tutela dei lavoratori e dei passeggeri.

G/2437/21/8

[Lupo](#), [Castaldi](#), [Vanin](#), [Trentacoste](#)

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (A.S. 2437),

premessi che:

l'articolo 7 del provvedimento in esame reca diverse disposizioni urgenti in materia di trasporto aereo;

considerato che:

l'ENAC ha reso noto nei giorni scorsi che la compagnia aerea Blue Panorama ha notificato la sospensione dell'attività commerciale a partire dal 28 ottobre 2021, a seguito della crisi del settore conseguente alla pandemia da COVID-19. La decisione del vettore fa seguito al procedimento avviato dall'ENAC il 22 ottobre, per la sospensione del Certificato di Operatore Aereo (COA) e della Licenza di Trasporto Aereo, correlato alla richiesta di chiarimenti sulle carenze di natura finanziaria riscontrate nella società, ma che non hanno comunque mai avuto impatti sulla sicurezza del volo;

la compagnia ha 620 dipendenti e 12 aerei; è la quinta compagnia aerea italiana per dimensioni; è attiva nei servizi low cost di trasporto aereo, su rotte nazionali ed internazionali e vola soprattutto tra Italia e Albania, in estate per le isole greche;

la sospensione delle attività riguarda anche Luke Air, brand che fa capo a Blue Panorama Airlines, con cui condivide licenza di volo e codici Iata;

tale ultimo avvenimento peggiora ulteriormente lo stato di crisi dell'intero settore, tenuto conto che tale ultimo accadimento si aggiunge a quanto già verificatosi nei casi di Alitalia, Airitaly, Ernest e Norwegian,

impegna il Governo:

a riattivare con urgenza il tavolo aperto presso il Ministero delle infrastrutture e delle mobilità sostenibili affinché si trovino soluzioni rapide e siano previsti ammortizzatori sociali per i lavoratori coinvolti;

ad intervenire nel primo provvedimento utile attraverso l'adozione di misure volte a tutelare i diritti dei passeggeri detentori di titoli di viaggio per voli annullati, e ad assicurare ai medesimi non solo il rimborso del biglietto, ma anche la compensazione pecuniaria prevista dalla normativa europea in caso di cancellazione del volo.

G/2437/22/8

[De Falco](#), [Angrisani](#), [Corrado](#), [Granato](#)

Il Senato,

premessi che:

l'articolo 7, comma 2, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, approvato dalla Camera dei Deputati ed in corso di conversione da parte del Senato della Repubblica, prevede tra l'altro che il programma della procedura di amministrazione straordinaria della Alitalia - Società Aerea Italiana

S.p.A. in amministrazione straordinaria e alle altre società del medesimo gruppo anch'esse in amministrazione straordinaria, sia immediatamente adeguato dai commissari straordinari alla Decisione della Commissione europea;

tale decisione non è ad oggi stata resa pubblica e, comunque, non è stata trasmessa dal Governo nonostante le numerose richieste e le sollecitazioni;

conseguentemente il Senato vota l'eventuale conversione del decreto legge contenente norme anche precettive che traggono origine e si riferiscono ad un atto il cui contenuto non è noto né al Parlamento italiano, né all'opinione pubblica;

ciò, rispetto alla norma citata, priva oggettivamente di significato l'esame svolto - tra l'altro in termini ristrettissimi - dalla Commissione Ottava e dall'Aula, impedendo al Senato, ed ai singoli Senatori di poter decidere a ragion veduta, in scienza e coscienza;

tale procedimento costituisce con tutta evidenza un vulnus alle funzioni e alle prerogative attribuite costituzionalmente non solo all'Assemblea, ma anche a ciascun singolo Parlamentare;

impegna il Governo

a rendere immediatamente nota alle Camere la Decisione della Commissione europea di cui al citato articolo 7 dello stesso decreto-legge e comunque prima del voto.

G/2437/23/8 (testo 2)

[Paroli](#), [Barboni](#)

Il Senato,

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

premesso che:

l'articolo 11 del provvedimento in oggetto rifinanzia la componente prestiti e contributi del Fondo di cui alla legge n. 394 del 1981, in attuazione della sub-misura "Rifinanziamento e ridefinizione del Fondo 394/81 gestito da SIMEST" relativa al sostegno all'internazionalizzazione in particolare delle PMI, di cui alla Missione 1, Componente 2, Investimento 5 del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza ("PNRR"). L'obiettivo dell'investimento 5 ("Politiche industriali di filiera e internazionalizzazione") è di rafforzare la competitività delle filiere produttive, agevolando l'accesso ai finanziamenti e favorendo l'internazionalizzazione delle stesse dopo la crisi COVID-19;

a giudizio dello scrivente, occorrerebbe chiarire che: il soggetto attuatore Simest dia garanzia che non vengano escluse le grandi imprese e che le *mid cap* siano definite in coerenza con i requisiti assunti dalla Banca Europea d'investimenti (personale compreso tra 250 e 2.999 dipendenti); si dia evidenza della coerenza degli avvisi, fino ad ora assunti e in via di assunzione, a valere su risorse provenienti dal PNRR, con le istruzioni tecniche per la selezione dei progetti PNRR emanate con circolare del MEF del 14 ottobre 2021 n. 21; interventi ammissibili, requisiti soggettivi dei beneficiari, criteri di ammissibilità dei progetti, spese ammissibili, termini di presentazione delle domande e modalità di valutazione siano definite *ex ante* all'emissione dell'avviso e in forza di provvedimenti normativi e non di determine amministrative del comitato agevolazioni; i regimi di aiuto oggetto degli interventi previsti a valere su queste risorse siano in via prioritaria, là dove compatibili, assunti sulla base del "Regolamento generale di esenzione per categoria" e non del "Quadro temporaneo degli aiuti"; venga data evidenza in una relazione sia delle determine del Comitato di gestione assunte dopo l'apertura dei bandi sia di elementi informativi per la fruizione dell'intervento assunti dopo l'emissione del bando o non oggetto di pubblicazione entro l'apertura del bando; le finalità del bando attengano politiche per l'*export* e l'internazionalizzazione declinate in progetti afferenti la presenza all'estero delle imprese e non esclusivamente soddisfatte dal requisito di essere imprese esportatrice; le richieste sopra esplicitate valgano anche per gli avvisi pubblicati a valere su risorse del bilancio nazionale,

impegna il Governo:

a valutare l'opportunità di adottare disposizioni volte a recepire le istanze esposte in premessa.

G/2437/23/8

[Paroli](#)

Il Senato,

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

premessi che:

l'articolo 11 del provvedimento in oggetto rifinanzia la componente prestiti e contributi del Fondo di cui alla legge n. 394 del 1981, in attuazione della sub-misura "Rifinanziamento e ridefinizione del Fondo 394/81 gestito da SIMEST" relativa al sostegno all'internazionalizzazione in particolare delle PMI, di cui alla Missione 1, Componente 2, Investimento 5 del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza ("PNRR"). L'obiettivo dell'investimento 5 ("Politiche industriali di filiera e internazionalizzazione") è di rafforzare la competitività delle filiere produttive, agevolando l'accesso ai finanziamenti e favorendo l'internazionalizzazione delle stesse dopo la crisi COVID-19;

a giudizio dello scrivente, occorrerebbe chiarire che: il soggetto attuatore Simest dia garanzia che non vengano escluse le grandi imprese e che le mid cap siano definite in coerenza con i requisiti assunti dalla Banca Europea d'investimenti (personale compreso tra 250 e 2.999 dipendenti); si dia evidenza della coerenza degli avvisi, fino ad ora assunti e in via di assunzione, a valere su risorse provenienti dal PNRR, con le istruzioni tecniche per la selezione dei progetti PNRR emanate con circolare del MEF del 14 ottobre 2021 n.21; interventi ammissibili, requisiti soggettivi dei beneficiari, criteri di ammissibilità dei progetti, spese ammissibili, termini di presentazione delle domande e modalità di valutazione siano definite ex ante all'emissione dell'avviso e in forza di provvedimenti normativi e non di determinate amministrative del comitato agevolazioni; i regimi di aiuto oggetto degli interventi previsti a valere su queste risorse siano in via prioritaria, là dove compatibili, assunti sulla base del "Regolamento generale di esenzione per categoria" e non del "Quadro temporaneo degli aiuti"; venga data evidenza in una relazione sia delle determinate del Comitato di gestione assunte dopo l'apertura dei bandi sia di elementi informativi per la fruizione dell'intervento assunti dopo l'emissione del bando o non oggetto di pubblicazione entro l'apertura del bando; le finalità del bando attengano politiche per l'export e l'internazionalizzazione declinate in progetti afferenti la presenza all'estero delle imprese e non esclusivamente soddisfatte dal requisito di essere imprese esportatrici; le richieste sopra esplicitate valgano anche per gli avvisi pubblicati a valere su risorse del bilancio nazionale,

impegna il Governo:

ad adottare disposizioni volte a recepire le istanze esposte in premessa.

G/2437/24/8

[Saponara](#), [Pergreffi](#), [Campari](#), [Corti](#), [Rufa](#), [Sudano](#), [Barboni](#), [Coltorti](#), [Fede](#)

Il Senato,

nel corso dell'esame del disegno di legge di conversione, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali,

premessi che:

il decreto-legge in esame prevede all'articolo 13 l'estensione della misura "Resto al sud" anche ai territori insulari di alcuni comuni nonché alle isole minori lagunari e lacustri, anche al di fuori delle regioni del Mezzogiorno, in modo da estendere le agevolazioni economiche previste dalla misura per l'avvio di nuove attività imprenditoriali o libero professionali da parte di giovani fino a 45 anni ad altre

aree svantaggiate;

tale misura andrebbe estesa anche ai territori dei comuni montani, per dare nuova linfa ai tessuti montani, evitare lo spopolamento di quelle comunità e offrire nuove opportunità ai giovani che scelgono di continuare ad abitare nelle comunità montane;

impegna il Governo:

a valutare l'opportunità di estendere la misura "Resto al sud" oltre che alle isole minori lagunari e lacustri e ai comuni insulari citati dall'articolo 13, anche ai comuni montani presenti su tutto il territorio nazionale.

G/2437/25/8

[Santillo](#), [L'Abbate](#), [Di Girolamo](#), [Trentacoste](#), [Fede](#)

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali,

premesso che:

l'articolo 13 del provvedimento in esame reca, al comma 2, misure in materia di investimenti destinati ai comuni;

considerato che:

tra le tematiche principali relative agli interventi e agli investimenti dei comuni sarebbe fondamentale annoverare quella relativa all'emergenza abitativa legata alle residenze abusive con ordinanza di demolizione e all'eventuale disagio sociale a essa connesso;

come è noto, la normativa vigente e in particolare il TU edilizia (D.P.R. 380/2001) prevede, con riguardo alla immediata repressione degli abusi edilizi e quindi all'esecuzione delle demolizioni, un sistema a doppio binario che vede la competenza delle autorità amministrative (comuni, regioni e prefetture) e dell'autorità giudiziaria, in presenza della condanna definitiva del giudice penale per i reati di abusivismo edilizio (art. 31, co. 9 TU edilizia);

con riguardo al "binario amministrativo" la normativa ricordata conferisce puntuali competenze in materia di repressione dell'abusivismo ai comuni nell'ambito dei più ampi poteri di vigilanza sull'attività urbanistico-edilizia e di governo del territorio prevedendo nel caso di immobili abusivi la facoltà di ordinare la demolizione ovvero di disporre l'acquisizione del bene al patrimonio pubblico. Tali strumenti sono volti, da un lato, ad evitare che il responsabile dei lavori abusivi possa fruire in modo definitivo dell'opera illecita e, dall'altro, a eliminare concretamente dal territorio il manufatto stesso o quantomeno ad assicurarne una fruizione a vantaggio pubblico compatibilmente con gli assetti urbanistici- territoriali;

valutato che:

secondo i dati Istat dell'ultimo rapporto Bes (Benessere equo e sostenibile), in Italia, dal 2015, l'indice di abusivismo edilizio sfiora il 20%. Nel 2007, era al 9%. In alcune regioni, come Campania e Calabria, l'indice arriva al 64%; il valore più basso, di appena il 2%, è in Trentino Alto Adige. Tutto questo accade nonostante i 3 condoni edilizi degli anni 1985, 1994 e 2003 e nonostante l'impressionante numero di domande di sanatoria presentate in quelle tre occasioni: circa 4 milioni di istanze per il primo condono; 300.000 per il secondo; oltre 400.000 per il terzo. Si è così giunti, nel 2016, a un totale di oltre 15 milioni di pratiche, di cui 5 milioni ancora inevase;

nella XVII Legislatura, la Relazione sull'attività svolta dalla Commissione parlamentare di inchiesta sulle condizioni di sicurezza e sullo stato di degrado delle città e delle loro periferie, approvata nella seduta del 14 dicembre 2017, evidenzia che: «nell'ambito delle questioni che attengono l'abusivismo edilizio è utile introdurre la nozione operativa di riuso, laddove per "riuso" si intende non

solo il mutamento di utilizzazione di immobili dismessi, quali caserme o altre tipologie di immobili di regola già di proprietà pubblica, ma anche la diversa utilizzazione di immobili attualmente ancora nella proprietà dei privati, acquisibili dagli enti locali e dallo Stato a titolo gratuito. Siffatta possibilità parte dalle considerazioni di fondo che presso i comuni è pendente l'esame di oltre 5 milioni di domande di condono edilizio, riguardanti almeno due milioni di immobili abusivi, e che parte di esse non potrà conseguire l'accoglimento. A tali centinaia di migliaia di immobili cui sarà negata la sanatoria si debbono, poi, aggiungere almeno altrettanti per i quali non è stata neppure presentata domanda di condono e per i quali non è possibile il rilascio di alcun permesso di costruire in sanatoria o/e accertamento di conformità. Tali immobili abusivi, dopo la reiezione delle eventuali istanze di sanatoria/condono prodotte, dovrebbero essere acquisiti al patrimonio comunale, ai sensi dell'articolo 31 del decreto del Presidente della Repubblica n. 380 del 2001, e potrebbero essere riutilizzati per l'edilizia sociale, ove non sussistano "prevalenti interessi pubblici" o "contrastanti con rilevanti interessi urbanistici o ambientali" che ne impongano la demolizione. Quanto rappresentato consentirebbe, al tempo stesso, di conseguire gli obiettivi di non consumare ulteriormente suolo, di non incidere sulla spesa pubblica in quanto la detta acquisizione è a titolo gratuito, di avere la disponibilità di diverse centinaia di migliaia di immobili, parte dei quali non è attualmente utilizzata, da destinare ad edilizia sociale, ad urbanizzare o a migliorare l'urbanizzazione delle aree nelle quali gli immobili abusivi sono inseriti.»;

considerato inoltre che:

occorre procedere con urgenza a un censimento che fornisca tutti gli elementi utili sulla storia, sul contesto e sulla natura di ogni singolo abuso edilizio: è evidente, al contempo, che le questioni della domanda e dell'offerta degli alloggi o dell'edilizia economica e popolare richiedono valutazioni più approfondite, anche per i profili urbanistici e paesaggistici, rispetto a quelle da compiere in ordine alla edificazione abusiva realizzata in aree dissestate dal punto di vista idro-geologico o per fini di lucro;

l'articolo 31, comma 5, del D.P.R. n. 380 del 2001 dispone che l'opera acquisita è demolita con ordinanza del dirigente o del responsabile del competente ufficio comunale a spese dei responsabili dell'abuso, salvo che con deliberazione consiliare non si dichiari l'esistenza di prevalenti interessi pubblici e sempre che l'opera non contrasti con rilevanti interessi urbanistici, ambientali o di rispetto dell'assetto idrogeologico;

per i soli comuni ad alta tensione abitativa, si potrebbero individuare alcune fattispecie che possono integrare l'interesse pubblico previsto in via generale e astratta dalla citata disposizione di cui all'articolo 31, comma 5, prevedendo quali casi valutabili dal Comune la destinazione dell'immobile abusivo, acquisito al patrimonio comunale, anche ad alloggi per l'edilizia residenziale sociale, mediante assegnazione a nuclei familiari residenti nel territorio comunale, privi di abitazione sul territorio nazionale, fermi restando i vincoli previsti dal medesimo comma 5, per cui non si procede se l'opera contrasta con i rilevanti interessi urbanistici, ambientali o di rispetto dell'assetto idrogeologico, ed escludendo da tale fattispecie i casi in cui l'opera sia soggetta a vincolo paesaggistico-territoriale o del patrimonio storico-artistico,

impegna il Governo:

a valutare l'opportunità di prevedere che per i comuni ad alta tensione abitativa, nei quali sussista la natura diffusa delle realizzazioni illecite a causa della concentrazione di manufatti abusivi e nei quali la spesa per la demolizione non sia sostenibile dagli enti competenti, possa rientrare nella fattispecie di prevalente interesse pubblico di cui al comma 5 dell'articolo 31 del D.P.R. n. 380 del 2001, fermi restando i vincoli ivi indicati, e comunque escludendo le opere soggette a vincolo paesaggistico-territoriale o del patrimonio storico-artistico, la destinazione dell'immobile abusivo, acquisito al patrimonio comunale, ad alloggi per l'edilizia residenziale sociale mediante assegnazione a nuclei familiari, residenti nel territorio comunale, privi di abitazione sul territorio nazionale, in possesso dei requisiti previsti dalla vigente normativa regionale per l'assegnazione degli alloggi di edilizia popolare, purché estranei alla realizzazione dell'opera abusiva.

G/2437/26/8

[Gaudiano](#), [Trentacoste](#), [Coltorti](#)

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (A.S. 2437),

premessi che:

l'articolo 15 del provvedimento in esame reca disposizioni urgenti in materia di perequazione infrastrutturale. In particolare si prevede che il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, sentito il Ministro per il sud e la coesione territoriale, effettui la ricognizione, tra l'altro, delle infrastrutture stradali e ferroviarie al fine di assicurare il recupero del divario infrastrutturale tra le diverse aree geografiche del territorio nazionale;

considerato che:

appare urgente valorizzare destinazioni di pregevole valore culturale e siti di carattere archeologico, contribuendo così alla destagionalizzazione e incrementando le ricadute culturali e le opportunità occupazionali ed economiche. A tal fine sono necessarie una serie di misure trasversali quali, in primo luogo, lo sviluppo di un adeguato sistema di trasporti ed il potenziamento dei collegamenti stradali e ferroviari;

in particolare, i siti di Paestum, del Parco Archeologico di Elea-Velia, della Certosa di Padula e delle Grotte di Pertosa, in provincia di Salerno, scontano una grave assenza di trasporti idonei al transito turistico;

il sito di Paestum, pur avendo una stazione ferroviaria già esistente ed attiva nella località di Paestum e una stazione presso Capaccio Roccadaspide, dove sono in corso lavori di ammodernamento, non è dotato di alcun collegamento ferroviario con l'aeroporto di Salerno Costa d'Amalfi. Per l'aeroporto di Salerno Costa d'Amalfi sono già previsti lavori di ulteriore allargamento della pista, proprio al fine di incentivare i collegamenti turistici, non solo in Campania, ma anche per le regioni confinanti come Calabria e Basilicata. L'aeroporto Salerno Costa d'Amalfi si trova in prossimità dei binari della tratta ferroviaria che collega la stazione di Paestum, ma non è dotato di una stazione ferroviaria che permetta l'accesso dei viaggiatori. La stazione ferroviaria presso l'aeroporto Salerno Costa d'Amalfi consentirebbe ai turisti di accedere a tutta la costa cilentana e la costiera amalfitana, nonché alle aree interne e al Porto di Salerno, attraverso il trasporto ferroviario già esistente. Utilizzando la stessa tratta ferroviaria sarebbe possibile visitare anche il Parco Archeologico di Elea-Velia;

i siti della Certosa di Padula e delle Grotte di Pertosa, invece, scontano la totale assenza di trasporto ferroviario, essendo serviti solo attraverso trasporto su gomma a mezzo bus;

i comuni di Padula e di Pertosa saranno interessati dalla realizzazione di una linea di alta velocità che collegherà Roma a Reggio Calabria. Lo scorso aprile i sindaci dei comuni attraversati dalla predetta linea sono stati avvisati da Ferrovie dello Stato dell'avvio delle prime indagini geognostiche, prospezioni geofisiche e studi geologici in merito al progetto di fattibilità tecnico-economica della linea ferroviaria dell'Alta Velocità. Tale progetto non contempla però alcuna fermata nell'area di Padula e di Pertosa né tanto meno negli altri Comuni della provincia a sud di Salerno, che continuano a scontare una totale assenza di collegamenti interni, prevedendo a Praia a Mare l'unica stazione per le fermate tra la provincia di Salerno e quella di Cosenza,

impegna il Governo:

a valutare l'opportunità di prevedere specifici interventi volti ad incrementare gli investimenti in favore di una miglior accessibilità, con particolare riferimento al trasporto ferroviario, ai siti di Paestum, del Parco Archeologico di Elea-Velia, della Certosa di Padula e delle Grotte di Pertosa;

a valutare, nell'ambito della realizzazione della tratta ad alta velocità Salerno-Reggio Calabria,

la fattibilità tecnica della previsione di una metropolitana veloce di superficie che affianchi i binari della tratta ad alta velocità Salerno Reggio Calabria;

a valutare, la fattibilità tecnica di una stazione di fermata lungo la tratta già esistente che costeggia l'aeroporto di Salerno Costa d'Amalfi e che lo collegherebbe al sito di Paestum e al Parco Archeologico di Elea-Velia.

G/2437/27/8

[Anastasi](#), [Trentacoste](#), [Fede](#), [Coltorti](#), [Sudano](#)

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante "Disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali" (A.S. 2437),

premesso che:

l'articolo 16, comma 3, del provvedimento in esame prevede alcune disposizioni a favore degli interventi di ricostruzione previsti nei comuni della città metropolitana di Catania e della provincia di Campobasso, interessati dagli eventi sismici del 2018. In particolare il comma 3 dell'articolo 16 abroga il comma 8 dell'articolo 10 del decreto-legge 18 aprile 2019 n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55 (cosiddetto "sblocca cantieri"), che prevede per gli interventi di ricostruzione nei comuni della città metropolitana di Catania e della provincia di Campobasso, interessati dagli eventi sismici del 2018, l'obbligo di annotare la concessione del contributo nei registri immobiliari, anche se in esenzione da qualsiasi tributo o diritto e senza alcun'altra formalità;

considerato che:

il decreto-legge 18 aprile 2019 n. 32, recante "Disposizioni urgenti per il rilancio del settore dei contratti pubblici, per l'accelerazione degli interventi infrastrutturali, di rigenerazione urbana e di ricostruzione a seguito di eventi sismici" contiene disposizioni per disciplinare gli interventi per la riparazione e la ricostruzione degli immobili, l'assistenza alla popolazione e la ripresa economica nei comuni, tra gli altri, dell'area etnea. In particolare l'articolo 13 stabilisce che il Commissario straordinario adotti provvedimenti per disciplinare il finanziamento, nei limiti delle risorse disponibili sulla contabilità speciale, per la demolizione e ricostruzione, la riparazione e il ripristino degli edifici pubblici, delle chiese e degli edifici di culto di proprietà di enti ecclesiastici civilmente riconosciuti, per gli interventi volti ad assicurare la funzionalità dei servizi pubblici, e delle infrastrutture, nonché per gli interventi sui beni del patrimonio artistico e culturale;

ai sensi dell'articolo 13, comma 2, del medesimo decreto-legge il Commissario deve provvedere a predisporre e approvare un piano degli edifici pubblici che quantifichi il danno e ne prevede il finanziamento nel limite delle risorse disponibili nelle contabilità speciali;

considerato che:

la normativa in parola distingue modalità e procedure da seguire per la ricostruzione pubblica e privata e, per quel che attiene a quest'ultima, ai diversi livelli di danno, individuando altresì criteri di priorità nella ricostruzione;

sulla base di tale decreto-legge è stata emanata l'Ordinanza n. 30 del 14 luglio 2021 del Commissario straordinario per la ricostruzione nei territori dei comuni della città metropolitana di Catania per la riparazione e/o ricostruzione di edifici e unità immobiliari ad uso produttivo, commerciale ed abitativo danneggiati o distrutti, che disciplina la ricostruzione privata ai sensi dell'articolo 9. Tuttavia non sembra ancora essere stato adottato lo specifico piano relativo alla ricostruzione degli edifici pubblici, né specificatamente relativo alla ricostruzione degli immobili appartenenti al patrimonio edilizio residenziale pubblico;

ai sensi dell'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, le Aziende territoriali per l'edilizia residenziale pubblica (ex IACP), sono qualificate come pubbliche

amministrazioni; pertanto gli immobili di proprietà di tali istituti rientrano nel complesso di edifici pubblici, che pertanto non sono ricompresi nell'ordinanza n. 30 del 14 luglio 2021, poiché dovrebbero rientrare nel piano di interventi di cui all'articolo 13 del decreto-legge 18 aprile 2019 n. 32;

rilevato che:

in occasione del sisma dell'Aquila del 2009, per la ricostruzione o riparazione degli immobili dell'Azienda Territoriale Edilizia Residenziale pubblica regionale, furono previsti finanziamenti per 150 milioni di euro, nell'ambito delle risorse stanziato dall'articolo 14, comma 1, del decreto-legge 28 aprile 2009, n. 39, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 giugno 2009, n. 77;

analogamente alle misure adottate per il sisma del 2018, per far fronte all'emergenza che seguì il sisma che colpì le Regioni di Lazio, Abruzzo, Marche e Umbria il 24 agosto 2016, fu emanato il decreto-legge 17 ottobre 2016, n. 189; in particolare l'articolo 14, comma 1, prevede che debbano essere emanati gli appositi provvedimenti per la disciplina per il finanziamento della ricostruzione, riparazione e ripristino degli edifici pubblici, in particolare degli immobili di proprietà pubblica (lettera *a-bis*);

sulla base di tale decreto-legge è stata emanata l'Ordinanza speciale n. 7 del 6 maggio 2021, che reca "Interventi di ricostruzione del patrimonio edilizio ATER Teramo"; con tale ordinanza il Commissario Straordinario del Governo per la ricostruzione nei territori dei comuni delle regioni Abruzzo, Lazio, Marche e Umbria interessati dall'evento sismico del 24 agosto 2016 ha approvato il complesso degli interventi di adeguamento e ricostruzione del patrimonio di edilizia residenziale pubblica dell'ATER di Teramo;

considerato, che:

con la delibera del Consiglio dei ministri del 28 dicembre 2018, è stato dichiarato, per dodici mesi (fino al 28 dicembre 2019), lo stato di emergenza in conseguenza dell'evento sismico che il giorno 26 dicembre 2018 ha colpito il territorio dei comuni di Zafferana Etnea, Viagrande, Trecastagni, Santa Venerina, Acireale, Aci Sant'Antonio, Aci Bonaccorsi, Milo, Aci Catena della Provincia di Catania. Per l'attuazione dei primi interventi, si provvede nel limite di 10 milioni di euro a valere sul Fondo per le emergenze nazionali. Con la delibera del Consiglio dei ministri dell'11 giugno 2019 è stato disposto un ulteriore stanziamento di 37 milioni di euro; successivamente lo stato di emergenza è stato prorogato fino al 31 dicembre 2021 (art. 57, comma 8, D.L. 104/2020);

la delicata situazione del territorio della provincia di Catania, colpita da più eventi calamitosi, necessita di ulteriori interventi e di necessari interventi al fine di agevolare la ripresa economica del tessuto produttivo;

considerato altresì che:

il maltempo, nelle giornate del 27, 28 e 29 ottobre 2021, ha investito la Sicilia orientale, colpita da piogge insistenti e un profondo ciclone mediterraneo. La situazione più critica nel capoluogo etneo, travolto da una e vera e propria alluvione che ha investito l'intero territorio cittadino, comprese le vie del centro storico;

a Catania sono stati chiusi scuole, negozi e uffici mentre il governatore siciliano Nello Musumeci ha decretato lo stato di emergenza e chiesto al governo il riconoscimento dello stato di calamità nazionale,

impegna il Governo:

1) ad emanare al più presto i piani di cui all'articolo 13, comma 2, del decreto-legge 18 aprile 2019 n. 32, per la ricostruzione, la riparazione e il ripristino degli edifici pubblici, individuando gli interventi che rivestono un'importanza essenziale ai fini della ricostruzione nei territori colpiti dagli eventi sismici del 26 dicembre 2018;

2) ad avviare un programma di ricostruzione degli immobili di edilizia residenziale pubblica che abbia una visione unitaria ed un elevato livello di coordinamento generale per le interazioni tra gli edifici interessati ed il tessuto urbanizzato circostante, al fine di dare risposta alle centinaia di inquilini degli edifici di edilizia residenziale pubblica, desiderosi di rientrare nei loro alloggi e di riacquistare la

normalità della loro vita, nonché di contenere il rischio di un concreto impoverimento demografico del tessuto urbano in cui sono inseriti tali gli edifici pubblici;

3) a dichiarare lo stato di calamità, al fine di consentire l'attivazione delle misure necessarie di carattere economico volte ad agevolare il ripristino dell'area alluvionata e a sostenere le popolazioni colpite dall'alluvione delle giornate del 27, 28 e 29 ottobre 2021;

4) a prorogare, oltre il 31 dicembre 2021, lo stato di emergenza dichiarato in conseguenza dell'evento sismico che il giorno 26 dicembre 2018 ha colpito il territorio dei comuni di Zafferana Etnea, Viagrande, Trecastagni, Santa Venerina, Acireale, Aci Sant'Antonio, Aci Bonaccorsi, Milo, Aci Catena della provincia di Catania, al fine di consentire alle popolazioni ivi residenti la possibilità di continuare a fruire dei contributi e delle agevolazioni connesse allo stato di emergenza.

G/2437/28/8

[Vanin](#), [Trentacoste](#)

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (A.S. 2437),

premessi che:

l'articolo 16 del provvedimento in esame, ai commi 2-*bis* e 2-*ter*, prevede la nomina dell'amministratore delegato della società di cui all'articolo 3 del decreto-legge 11 marzo 2020, n. 16, convertito, con modificazioni, dalla legge 8 maggio 2020, n. 31, a commissario straordinario per la realizzazione, entro il 31 dicembre 2021, degli interventi di adeguamento della pista olimpica di bob e slittino «Eugenio Monti» di Cortina d'Ampezzo;

considerato che:

la realizzazione della pista olimpica da bob a Cortina non si concilia con il fragile equilibrio montano del contesto territoriale in cui andrebbe ad insistere. Sarebbero necessari elevati costi per la bonifica del sito, comporterebbe gravi danni al quartiere residenziali limitrofo all'area del progetto, nonché la distruzione di un bosco e del *country* tennis club che conta più di 9.000 praticanti l'anno;

sarebbe piuttosto opportuno rinnovare la pista di Cesana costruita per le Olimpiadi di Torino del 2006 e dopo poco chiusa,

impegna il Governo:

a valutare l'opportunità di rivedere le decisioni assunte in merito alla realizzazione della pista olimpica di bob e slittino «Eugenio Monti» di Cortina d'Ampezzo e a valutare eventuali soluzioni alternative quali l'ammodernamento della pista di Cesana costruita per le Olimpiadi di Torino del 2006.

G/2437/29/8

[Ripamonti](#), [Bruzzone](#), [Pergreffi](#), [Campari](#), [Corti](#), [Rufa](#), [Sudano](#), [Coltorti](#), [Margiotta](#), [Barboni](#), [Ruspandini](#)

Il Senato,

nel corso dell'esame del disegno di legge di conversione, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali,

premessi che:

in prima lettura alla Camera era stato approvato un emendamento al disegno di legge di conversione del decreto-legge in esame che prevedeva l'introduzione di una disposizione diretta ad

assicurare il recupero della piena funzionalità tecnica della "Funivia Savona - San Giuseppe di Cairo", la continuità dell'esercizio dei servizi di trasporto portuale a basso impatto ambientale e di traffico, nonché il mantenimento degli attuali livelli occupazionali in seguito agli eventi metereologici verificatesi;

la proposta prevedeva che il provveditore interregionale alle opere pubbliche per le regioni Piemonte, Valle d'Aosta e Liguria, nominato Commissario straordinario, in caso di cessazione dell'attuale concessione e nelle more dell'individuazione di un nuovo concessionario da parte del medesimo Commissario, provvede alla gestione diretta di detto servizio per un periodo massimo di ventiquattro mesi, prorogabile con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili per ulteriori dodici mesi e comunque non oltre il 31 dicembre 2024;

era altresì previsto che con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili fossero definite, ai fini della gestione diretta del servizio da parte del Commissario le modalità per l'acquisizione in carico alla gestione commissariale dei contratti di lavoro con il personale, per la reintegrazione dei cespiti concessi in uso al concessionario e per il riscatto di quelli di proprietà dello stesso, per il trasferimento alla gestione commissariale dei contratti con soggetti terzi in corso di validità, nonché i termini per la predisposizione di un nuovo piano industriale, operativo e finanziario, e per l'affidamento del servizio a un nuovo concessionario, e la quota percentuale delle risorse da destinare alle spese di supporto tecnico;

la proposta emendativa prevedeva lo stanziamento delle risorse necessarie a disposizione del commissario straordinario per l'avvio dei lavori;

la disposizione, a cui la ragioneria generale dello stato ha dato parere negativo per mancanza di coperture, è stata inserita con una nuova riformulazione che preservava solo la parte relativa alle misure di integrazione salariale per i lavoratori e da cui è stata espunta interamente la parte relativa alla disciplina del Commissario straordinario;

impegna il Governo

a reperire, nel più breve tempo possibile, le risorse necessarie, o nella legge di bilancio di quest'anno o in uno dei fondi istituiti presso il Ministero dell'economia e delle finanze, e metterle a disposizione del Commissario straordinario per l'avvio dei lavori e per la realizzazione dell'opera citata.

G/2437/30/8 (testo 2)

[Matrisciano](#), [Trentacoste](#), [Di Girolamo](#), [Berutti](#), [Fede](#)

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (A.S. 2437),

premesso che:

il decreto-legge in esame reca disposizioni in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture e contiene norme per la nomina di commissari straordinari ai fini dell'accelerazione di una serie di investimenti e opere pubbliche;

l'articolo 1, commi 1025 - 1027, della legge 30 dicembre 2018, n. 145, affida, per l'anno 2019, al Commissario straordinario per la ricostruzione di cui all'articolo 1 del decreto-legge 28 dicembre 2018, n. 109, le attività di ottimizzazione dei flussi veicolari nel porto di Genova, prevedendo che tra queste sia ricompresa la progettazione del nuovo centro merci di Alessandria Smistamento;

l'articolo 4, comma 12-*octies*, del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, prevede che, entro 30 giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione, il Presidente del Consiglio dei ministri nomini, senza oneri per la finanza pubblica il Commissario straordinario per il completamento dei lavori del nodo ferroviario di

Genova e del collegamento dell'ultimo miglio tra il Terzo valico dei Giovi e il porto storico di Genova;
la nuova "Linea AV/AC Milano - Genova: Terzo Valico dei Giovi" consentirà di potenziare i collegamenti del sistema portuale ligure con le principali linee ferroviarie del Nord Italia e con il resto d'Europa;

risulta quindi necessario che le successive fasi di progettazione e realizzazione del Nuovo Polo Logistico di Alessandria Smistamento siano direttamente seguite e realizzate in correlazione con il progetto della "Linea AV/AC Milano - Genova: Terzo Valico dei Giovi", come già avvenuto per i progetti di "Potenziamento infrastrutturale Voltri-Brignole" e il "Potenziamento Genova-Campasso" con la legge 55/2019 sotto la supervisione del Commissario del Terzo Valico dei Giovi, il quale potrà agire in modo organico con una visione d'insieme complessiva dello sviluppo del territorio su cui insistono le opere,

impegna il Governo:

- a valutare l'opportunità di prevedere, con un prossimo provvedimento di carattere normativo, che la progettazione del nuovo centro merci di Alessandria Smistamento sia affidata al Commissario Straordinario di cui all'articolo 4, comma 12-*octies*, del decreto legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55;

- a valutare l'opportunità di prevedere, conseguentemente, che i fondi stanziati nella legge 30 dicembre 2018, n. 145, per la progettazione del nuovo centro merci di Alessandria Smistamento, vengano riassegnati nell'ambito del progetto principale del Terzo Valico dei Giovi e gestite dal Commissario straordinario di Governo.

G/2437/30/8

[Matrisciano, Trentacoste](#)

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (A.S. 2437),

premesso che:

il decreto-legge in esame reca disposizioni in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture e contiene norme per la nomina di commissari straordinari ai fini dell'accelerazione di una serie di investimenti e opere pubbliche;

l'articolo 1, commi 1025 - 1027, della legge 30 dicembre 2018, n. 145, affidano, per l'anno 2019, al Commissario Straordinario per la ricostruzione di cui all'articolo 1 del decreto legge 28 dicembre 2018, n. 109, le attività di ottimizzazione dei flussi veicolari nel porto di Genova, prevedendo che tra queste sia ricompresa la progettazione del nuovo centro merci di Alessandria Smistamento;

l'articolo 4, comma 12-*octies*, del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, prevede che, entro 30 giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione, il Presidente del Consiglio dei Ministri nomini, senza oneri per la finanza pubblica il Commissario straordinario per il completamento dei lavori del nodo ferroviario di Genova e del collegamento dell'ultimo miglio tra il Terzo valico dei Giovi e il porto storico di Genova;

la nuova "Linea AV/AC Milano - Genova: Terzo Valico dei Giovi" consentirà di potenziare i collegamenti del sistema portuale ligure con le principali linee ferroviarie del Nord Italia e con il resto d'Europa;

risulta quindi necessario che le successive fasi di progettazione e realizzazione del Nuovo Polo Logistico di Alessandria Smistamento siano direttamente seguite e realizzate in correlazione con il progetto della "Linea AV/AC Milano - Genova: Terzo Valico dei Giovi", come già avvenuto per i

progetti di "Potenziamento infrastrutturale Voltri-Brignole" e il "Potenziamento Genova-Campasso" con la legge 55/2019 sotto la supervisione del Commissario del Terzo Valico dei Giovi, il quale potrà agire in modo organico con una visione d'insieme complessiva dello sviluppo del territorio su cui insistono le opere,

impegna il Governo:

- a valutare l'opportunità di prevedere, con un prossimo provvedimento di carattere normativo, che la progettazione del nuovo centro merci di Alessandria Smistamento sia affidata al Commissario Straordinario di cui all'articolo 4, comma 12-*octies* del decreto legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55;

- a prevedere, conseguentemente, che i fondi stanziati nella legge 30 dicembre 2018, n. 145, per la progettazione del nuovo centro merci di Alessandria Smistamento, vengano riassegnati nell'ambito del progetto principale del Terzo Valico dei Giovi e gestite dal Commissario straordinario di Governo.

G/2437/31/8

[Bergesio](#), [Pergreffi](#), [Campari](#), [Corti](#), [Rufa](#), [Sudano](#), [Berutti](#)

Il Senato,

nel corso dell'esame del disegno di legge di conversione, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali,

premesso che:

della realizzazione della Tangenziale di Demonte si parla sin dagli anni 70 e negli ultimi trent'anni ANAS ha predisposto cinque diversi progetti tutti bocciati o per motivi ambientali legati al rischio idrogeologico e al consumo del territorio o per mancanza di fondi;

il nuovo progetto di ANAS, per il quale sono stati stanziati 50 milioni di euro è bloccato da due anni a causa del parere discordante tra Ministero dell'ambiente, che è favorevole, e il Ministero per i beni e le attività culturali, che invece è contrario;

l'8ª Commissione Lavori pubblici, comunicazioni ha approvato lo schema di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri recante l'individuazione di ulteriori interventi infrastrutturali da realizzare ai sensi dell'articolo 4 del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55 e dei commissari straordinari individuati per ciascuna opera (n. 262), contenente anche un'osservazione che prevedeva la nomina nel più breve tempo possibile di un commissario straordinario per la realizzazione dell'opera in questione;

ad oggi il commissario straordinario non è ancora stato nominato dal Governo e il progetto dell'opera si trova attualmente in una situazione di stallo;

impegna il Governo:

a valutare l'opportunità di adoperarsi per lo sblocco autorizzativo del progetto citato nonchè di nominare un commissario straordinario che porti a compimento tale progetto nel più breve tempo possibile.

G/2437/32/8

[Bergesio](#), [Pergreffi](#), [Campari](#), [Corti](#), [Rufa](#), [Sudano](#)

Il Senato,

nel corso dell'esame del disegno di legge di conversione, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali,

premessi che:

la strada statale 28 del colle di Nava, da Fossano (Cuneo) a Imperia, è spesso interessata da incidenti stradali e da anni richiederebbe importanti interventi di manutenzione al fine di migliorarne la fruibilità e la sicurezza per gli utenti della strada;

tra i principali progetti di ammodernamento, di cui si parla dagli inizi degli anni '90 del secolo scorso, vi è quello che riguarda la variante fra Pieve di Teco (Imperia) e Ormea (Cuneo), quale tratto di maggiore asperità dell'intero tracciato. Si tratta, in particolare, di 8 tunnel e 7 viadotti da realizzare, per circa 9,2 chilometri, che consentirebbero di tagliare 144 curve e di ridurre a una decina di minuti il tempo di percorrenza fra Pieve di Teco e Ormea; tra gli interventi da realizzare spicca quello per il traforo tra Armo (Imperia) e Cantarana (Cuneo) di 2.970 metri di lunghezza; il costo complessivo degli interventi per la variante ammonta a 300 milioni di euro;

la strada statale 28 del colle di Nava è un'arteria strategica di collegamento tra i territori e le economie liguri e piemontesi, il cui ammodernamento e messa in sicurezza sono da tempo attesi da popolazione, imprenditori e operatori economici;

la realizzazione dei lavori previsti per la variante fra Pieve di Teco e Ormea porterà un sostanziale miglioramento dei collegamenti tra il basso Piemonte, l'imperiese, il savonese, tutto il ponente ligure e la vicina Costa azzurra, incrementando considerevolmente potenzialità e funzionalità di un corridoio strategico che collega l'Europa al Mediterraneo;

i lavori previsti per la variante sono frutto di un'attenta progettazione, che garantirà riduzione dei tempi di percorrenza, aumento della sicurezza e della capacità dei flussi di traffico di persone e merci, riduzione dei consumi e tutela della naturalità del paesaggio e dell'ambiente idrico,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di adottare tutte le iniziative di competenza per velocizzare le procedure di ammodernamento e della messa in sicurezza della strada statale 28 del Colle di Nava.

Art. 1

1.1

[Mallegni](#), [Paroli](#), [Barachini](#), [Barboni](#)

Al comma 1, lettera a), capoverso lettera d), sopprimere il numero 4).

1.2

[Ruspancini](#), [Totaro](#)

Al comma 1, dopo la lettera a), inserire la seguente lettera:

«a-bis) dopo l'articolo 50, aggiungere il seguente articolo:

"Art. 50-bis (Monopattini a motore)

1. I monopattini a propulsione prevalentemente elettrica come definiti dal decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 4 giugno 2019, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 162 del 12 luglio 2019, e dall'articolo 1, comma 75, della legge 27 dicembre 2019, n. 160, di seguito denominati «monopattini elettrici», non possono essere posti in circolazione su strada senza la copertura assicurativa a norma delle vigenti disposizioni di legge sulla responsabilità civile verso terzi. Ai fini dell'accertamento della copertura assicurativa di cui al presente articolo, si applicano, per quanto compatibili, le disposizioni di cui all'articolo 193 del citato codice della strada.

2. Durante la marcia, ai conducenti dei monopattini elettrici è fatto obbligo di indossare e di tenere regolarmente allacciato un casco protettivo conforme alle norme tecniche armonizzate UNI EN 1078 o UNI EN 1080.

3. Con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da adottare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto-legge, sono definite le modalità attuative delle disposizioni di cui al presente articolo"».

1.3

[Mallegni](#), [Paroli](#), [Barachini](#), [Barboni](#)

Al comma 1, dopo la lettera a), inserire la seguente: «a.1) all'articolo 7, comma 9, l'ultimo periodo è sostituito dal seguente: "Con direttiva dell'Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza stradale, sono individuate, anche al fine di incentivare la mobilità collettiva e la riduzione del traffico e dell'inquinamento ambientale, le tipologie dei comuni che possono avvalersi di tale facoltà, nonché la quantificazione massima delle somme che possono essere richieste dai comuni per categoria di veicoli, le modalità di riscossione del pagamento e le categorie dei veicoli esentati".»

1.4

[Mallegni](#), [Paroli](#), [Barachini](#), [Barboni](#)

Al comma 1, dopo la lettera a-bis) inserire la seguente:

«a-bis.1) dopo l'articolo 10 è inserito il seguente:

"Art. 10-bis. - (Disposizioni per i veicoli ad uso speciale degli spettacoli viaggianti).

1. Per i veicoli ad uso speciale degli spettacoli viaggianti l'immatricolazione dei veicoli rimorchi avente il modello DGM 243 viene eseguita presso i competenti uffici della Motorizzazione Civile, senza essere sottoposti alle verifiche dei Centri Prova Autoveicoli. Per i medesimi veicoli la revisione è svolta con cadenza biennale e può essere effettuata presso i luoghi dove si trovano come già previsto dalla lettera del Ministero dei Trasporti e della Navigazione, IV Direzione Centrale Divisione 43 del 5 marzo 1998.

2. Ai veicoli di cui al presente articolo non si applicano le disposizioni di cui all'articolo 10"».

1.5

[Malan](#), [Ruspanini](#), [Totaro](#)

Al comma 1, lettera a-quater), numero 1), sostituire il capoverso 4-bis con il seguente:

«4-bis. È vietata sulle strade e sui veicoli qualsiasi forma di pubblicità il cui contenuto proponga messaggi violenti o lesivi del rispetto delle libertà individuali, dei diritti civili e politici, del credo religioso o dell'appartenenza etnica.»

1.6

[Malan](#), [Ruspanini](#), [Totaro](#)

Al comma 1, lettera a-quater), numero 1), capoverso 4-bis, sopprimere le parole:

«, all'identità di genere».

1.7

[Mallegni](#), [Paroli](#), [Barachini](#), [Barboni](#)

Al comma 1, lettera b) numero 2), sostituire le parole: «24 m» con le seguenti: «24,75 m».

1.8

[Malan](#), [Ruspanini](#), [Totaro](#)

Al comma 1, lettera d-bis), sostituire la parola: «sessantacinque» con la seguente: «settanta».

1.9

[Mallegni](#), [Paroli](#), [Barachini](#), [Barboni](#)

Al comma 1, dopo la lettera d-bis) aggiungere la seguente:

«d-bis.1) All'articolo 121, comma 3, le parole "sono effettuati da dipendenti del Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici" sono sostituite dalle seguenti: "sono effettuati da tutti i dipendenti del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile e da altri soggetti, individuati con decreto del Ministero medesimo".

1.10

[Mallegni](#), [Paroli](#), [Barachini](#), [Barboni](#)

Apportare le seguenti modificazioni:

1) al comma 1, dopo la lettera e-bis) inserire la seguente:

«e-bis.1) All'articolo 172, dopo il comma 7, è inserito il seguente:

"7-bis. I veicoli di categoria M2 ed M3, immatricolati in Italia, o immatricolati all'estero e condotti da residenti in Italia, adibiti ad uso scuolabus devono essere muniti di cinture di sicurezza. Ai predetti veicoli che ne siano sprovvisti non è consentita la circolazione.»;

2) *dopo il comma 1 inserire il seguente:*

«1-bis. Le disposizioni di cui all'articolo 172, comma 7-bis, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n.285, introdotto dal comma 1, lettere e-bis.1), del presente articolo, si applicano a decorrere dal 1° gennaio 2023. Al fine dell'attuazione delle predette disposizioni per l'anno 2022 è autorizzata la spesa di 2.500.000 di euro. All'onere di cui al presente comma si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2021-2023, nell'ambito del programma "Fondi di riserva e speciali" della missione «Fondi da ripartire» dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2021, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per 2.500.000 di euro per l'anno 2022.»

1.11

[Mallegni](#), [Paroli](#), [Barachini](#), [Barboni](#)

Al comma 1, dopo la lettera e-quinquies) inserire la seguente:

«e-quinquies.1) All'articolo 180, comma 4, dopo le parole: "carta di circolazione" sono aggiunte le seguenti: "o documento unico di circolazione" e dopo la parola: "proprietario" sono aggiunte le parole: "o del locatario *leasing*".

1.12

[Mallegni](#), [Paroli](#), [Barachini](#), [Barboni](#)

Al comma 1, dopo la lettera g-ter) inserire la seguente:

«g-ter.1) All'articolo 201, comma 1-bis, lettera d) è aggiunto in fine il seguente periodo: «Nei casi di violazione di divieto di sosta, fatti salvi i casi di cui all'articolo 159, comma 1, il preavviso di accertamento deve comunque essere lasciato sul parabrezza, ovvero in altro punto visibile della carrozzeria esterna del veicolo, al fine di consentire al trasgressore di aderire al pagamento della sanzione in misura ridotta senza spese di notifica. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da adottare di concerto con il Ministro dell'interno entro sessanta giorni dall'entrata in vigore della presente disposizione, sono definite le procedure atte a dare certezza legale dell'avvenuta apposizione del preavviso.»

1.13

[Mallegni](#), [Paroli](#), [Barachini](#), [Barboni](#)

Al comma 4, aggiungere in fine il seguente periodo: «e per innalzare a non meno di 600 chilometri il limite del tragitto consentito per attività di trasferimento su strada di autovetture non ancora immatricolate da o verso aree di stoccaggio e per esigenze connesse con prove tecniche, sperimentali o costruttive, dimostrazioni, anche per ragioni di vendita o di allestimento, con esclusione degli autocarri e gli autoveicoli ad uso speciale per i quali è consentita la circolazione sul territorio nazionale senza limitazioni di chilometraggio, a condizione che il trasferimento su strada risponda a esigenze connesse con prove tecniche, sperimentali o costruttive, dimostrazioni, anche per ragioni di vendita o di allestimento».

1.14

[Mallegni](#), [Paroli](#), [Barachini](#), [Barboni](#)

Dopo il comma 4 inserire il seguente:

«4-bis Nelle more dell'attuazione della disposizione di cui all'articolo 5, comma 4, della legge 29 luglio 2010, n.120, la pubblicità non luminosa per conto di terzi è comunque consentita, alle condizioni di cui al comma 3 dell'articolo 57 del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, anche sui veicoli appartenenti alle organizzazioni non lucrative di utilità sociale

(ONLUS), alle organizzazioni di volontariato iscritte nel registro nazionale unico del terzo settore di cui all'articolo 45 del decreto legislativo 3 luglio 2017, n. 117, e alle associazioni sportive dilettantistiche in possesso del riconoscimento ai fini sportivi rilasciato dal Comitato olimpico nazionale italiano (CONI)"

1.15

[Ciriani](#), [Ruspanini](#), [Totaro](#)

Al comma 5, dopo la lettera a) inserire la seguente:

«a-bis) All'articolo 14, dopo il comma 3, è inserito il seguente: "3-bis. La qualificazione di cui all'articolo 14 non è richiesta ai conducenti di veicoli che dipendono da imprese a cui è affidata la gestione dei seguenti servizi pubblici essenziali: servizi fognari, protezione contro le inondazioni, manutenzione della rete idrica, elettrica e del gas, manutenzione e controllo della rete stradale, raccolta e smaltimento dei rifiuti urbani a domicilio, telegrafi, telefoni, radiodiffusione, televisione e rilevazione di emittenti e riceventi di televisione o radio"».

1.16

[Malan](#), [Ruspanini](#), [Totaro](#)

Al comma 5-bis, sopprimere le parole: «il reddito di cittadinanza ovvero».

1.17

[Mallegni](#), [Paroli](#), [Barachini](#), [Barboni](#)

Dopo il comma 6 inserire il seguente:

«6.1. All'articolo 51, comma 9, del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 71, convertito, con modificazioni, della legge 23 luglio 2021, n. 106, alla fine del periodo aggiungere le seguenti parole: "i fondi assegnati ai Comuni nel 2021 possono essere spesi e utilizzati dai beneficiari entro il 30 giugno 2022"».

1.18

[Ruspanini](#), [Totaro](#)

Dopo il comma 6 inserire il seguente:

«6.1). All'articolo 51, comma 9, della legge 23 luglio 2021, n. 106, aggiungere, in fine, le seguenti parole: "i fondi assegnati ai Comuni nel 2021 possono essere spesi e utilizzati dai beneficiari entro il 30 giugno 2022"».

1.19

[Ruspanini](#), [Totaro](#)

Dopo il comma 6-decies aggiungere il seguente:

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

1.20

[Ruspanini](#), [Totaro](#)

Dopo il comma 6-decies aggiungere il seguente:

«6-undecies. Al secondo periodo del comma 1 dell'articolo 196 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, dopo le parole: "risponde solidalmente" sono aggiunte le seguenti: "in vece del proprietario"».

Art. 1-ter

1-ter.0.1

[Ruspanini](#), [Totaro](#)

Dopo l'articolo inserire i seguenti:

«Articolo 1-*quater*

(Disposizioni urgenti in materia di sicurezza degli utenti vulnerabili della strada)

1. Al fine di migliorare la sicurezza degli utenti vulnerabili della strada, entro sessanta giorni dall'entrata in vigore della presente legge, con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, sentita la Conferenza unificata di cui al decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sono individuati i segnali verticali di cui all'articolo 39 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, con fondo fluoro rifrangente, da apporre obbligatoriamente nelle strade situate nelle immediate vicinanze dei plessi scolastici e alle intersezioni tra strade urbane e piste ciclabili, finalizzati alla segnalazione almeno dei seguenti elementi:

- a) la presenza di attraversamenti pedonali o ciclabili;
- b) i limiti di velocità vigenti nell'area;
- c) i luoghi frequentati da bambini.

2. Entro due anni dall'entrata in vigore del decreto di cui al comma 1, gli enti proprietari delle strade provvedono all'integrale sostituzione della segnaletica stradale verticale non conforme a quando ivi disposto, attingendo alle risorse finanziarie derivanti dai proventi di cui all'art. 208, comma 4, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. Gli enti inadempienti sono esclusi, nell'anno successivo a quello relativo all'obbligo di apposizione dei segnali di cui al comma 1, dalla partecipazione ai bandi per l'attuazione del Piano nazionale della sicurezza stradale.

Articolo 1-*quinquies*

(Disposizioni urgenti in materia di manutenzione e localizzazione della segnaletica stradale)

1. Al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono apportate le seguenti modifiche:

a) all'articolo 208, dopo il comma 4, è inserito il seguente:

"4-*bis*. Ai fini degli interventi di cui al comma 4, lettera a), l'ente proprietario della strada certifica, nella relazione annuale di cui al comma 12-*quater* dell'articolo 142, lo stato di conformità alle caratteristiche tecniche indicate dal regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, dei segnali individuati, con apposito provvedimento dirigenziale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, come prioritari per la sicurezza dell'utente della strada."

b) all'articolo 226, dopo le parole allo stato tecnico e giuridico della strada, sono inserite le seguenti: "alla segnaletica stradale installata e alla sua manutenzione".

Articolo 1-*sexies*

(Fondo per la sostituzione della segnaletica stradale)

1. Al fine di sostenere gli enti proprietari nelle operazioni di sostituzione della segnaletica stradale, presso lo stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili è istituito un fondo della dotazione di 5 milioni di euro.

2. Il fondo di cui al comma 1 è destinato agli enti proprietari di strade che, dal 1° gennaio 2022 al 31 dicembre 2024, abbiano proceduto alla sostituzione alla segnaletica stradale verticale prioritaria per la sicurezza degli utenti, quali i segnali di pericolo o di precedenza, con nuovi segnali rifrangenti e resistenti all'usura, nonché al rifacimento della segnaletica stradale orizzontale con materiali visibili in condizioni meteorologiche avverse.

3. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, sentita la Conferenza unificata di cui al decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sono definite le specifiche tecniche degli interventi ammissibili al finanziamento di cui al comma 1, le modalità di rendicontazione degli interventi e le modalità di erogazione delle risorse stanziare.

4. Agli oneri di cui al presente articolo, si corrisponde a valere sulle risorse del Fondo per le esigenze indifferibili di cui all'articolo 1, comma 199, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.

Articolo 1-*septies*

(Requisiti minimi della segnaletica orizzontale)

1. Al fine di ottimizzare le misure di sicurezza stradale e di contenere i costi di manutenzione, entro centottanta giorni dall'entrata in vigore della presente legge, con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, sentita la Conferenza unificata di cui al decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sono definiti i requisiti minimi della segnaletica orizzontale stradale, con particolare riferimento a:

- a) innovazione dei materiali;
- b) visibilità sul bagnato;
- c) resistenza all'usura.»

1-ter.0.2

[Ruspanini](#), [Totaro](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Articolo 1-quater

(Disposizioni in materia di pedaggi dei valichi montani e di frontiera per i veicoli di soccorso ed emergenza)

1. All'articolo 373 del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, dopo il comma 2, è aggiunto il seguente:

"2-bis. I veicoli di cui al comma 2, lettere c), d), f), h) e i), sono esentati dal pagamento del pedaggio dei valichi e trafori montani di frontiera per l'esercizio delle attività di soccorso."».

1-ter.0.3

[Ruspanini](#), [Totaro](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 1-quater

(Capienza autoservizi pubblici non di linea)

1. A far data dall'entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto-legge, i limiti previsti per il contenimento della diffusione del Covid-19 in ordine alla capienza e alla verticalizzazione delle sedute dei mezzi destinati all'esercizio di autoservizi pubblici non di linea non si applicano nei territori delle Regioni che si collocano in "Zona bianca".»

1-ter.0.4

[Ruspanini](#), [Totaro](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«1-quater.

(Dispensa dall'esame di idoneità professionale per imprese operanti con veicoli con massa inferiore alle 3,5 t)

1. Ai sensi dell'articolo 1, numero 7), del regolamento (UE) 2020/1055 sono dispensate dall'esame per la dimostrazione dell'idoneità professionale le persone che dimostrano di aver diretto, in maniera continuativa, l'attività in una o più imprese italiane o di altro Stato dell'Unione europea di trasporto di merci su strada, che effettuano operazioni di trasporto internazionale esclusivamente con veicoli a motore singoli o insiemi di veicoli, la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non superi le 3,5 tonnellate, da almeno dieci anni precedenti il 20 agosto 2020 e siano in attività alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto.»

Art. 2

2.1

[Mallegni](#), [Paroli](#), [Barachini](#), [Barboni](#)

Al comma 2 apportare le seguenti modifiche:

- a) alla fine del primo periodo inserire il seguente: «Contestualmente, in caso di affidamento della

gestione degli impianti e dei servizi di ristoro a terzi, sono prorogati per una durata pari a quella della concessione i contratti in essere con i relativi gestori»;

b) *alla fine del comma aggiungere il seguente periodo:* «Entro trenta giorni dalla conversione in legge del presente decreto, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, d'intesa con il Ministero della transizione ecologica, avvia le procedure per la revisione del decreto interministeriale del 7 agosto 2015, concernente il Piano di ristrutturazione della rete delle aree di servizio presenti nei sedimi autostradali, al fine di razionalizzare e ammodernare la rete, anche in senso ecologico ed ambientale, ricondurre i prezzi praticati ad una maggiore omogeneità con la rete ordinaria e incrementare i servizi.»

2.2

[Ruspanini](#), [Totaro](#)

Al comma 2 apportare le seguenti modificazioni:

a) *alla fine del primo periodo inserire il seguente:* «Contestualmente, in caso di affidamento della gestione degli impianti e dei servizi di ristoro a terzi, sono prorogati per una durata pari a quella della concessione i contratti in essere con i relativi gestori.»;

b) *alla fine del comma aggiungere il seguente periodo:* «Entro trenta giorni dalla conversione in legge del presente decreto, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, d'intesa con il Ministero della transizione ecologica, avvia le procedure per la revisione del decreto interministeriale del 7 agosto 2015, concernente il Piano di ristrutturazione della rete delle aree di servizio presenti nei sedimi autostradali, al fine di razionalizzare e ammodernare la rete, anche in senso ecologico ed ambientale, ricondurre i prezzi praticati ad una maggiore omogeneità con la rete ordinaria e incrementare i servizi.»

2.3

[Ruspanini](#), [Totaro](#)

Dopo il comma 4-quater aggiungere i seguenti:

«4-*quinquies*. In relazione alle concessioni autostradali, al fine di promuovere l'innovazione tecnologica e la sostenibilità delle infrastrutture autostradali assicurando, al contempo, l'equilibrio economico - finanziario, in sede di gara, l'amministrazione aggiudicatrice, nel rispetto della disciplina regolatoria emanata dall'Autorità di regolazione dei trasporti, può stabilire che il contributo pubblico di cui all'articolo 165, comma 2, secondo periodo, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, può essere sostituito da risorse finanziarie messe a disposizione da un altro concessionario di infrastruttura autostradale, purché quest'ultima sia funzionalmente e territorialmente interconnessa a quella oggetto di aggiudicazione.

4-*sexies*. Nei casi di cui al comma precedente:

a) il concessionario autostradale che mette a disposizione le risorse finanziarie:

1) sottoscrive la convenzione di concessione unitamente al concessionario, selezionato all'esito della procedura di evidenza pubblica;

2) è solidamente responsabile nei confronti dell'amministrazione concedente dell'esatto adempimento da parte del titolare della concessione dell'adempimento degli obblighi derivanti dalla convenzione di concessione;

3) incrementa, in misura corrispondente all'entità delle risorse messe a disposizione ed anche ai fini della determinazione del valore di subentro, l'importo degli investimenti effettuati in relazione all'infrastruttura ad esso affidata, fermi restando gli obblighi di investimenti definiti nella convenzione di concessione relativa alla medesima infrastruttura;

b) il concessionario autostradale beneficiario delle risorse finanziarie riduce, in misura corrispondente all'entità delle risorse messe a disposizione ed anche ai fini della determinazione del valore di subentro, l'importo degli investimenti effettuati in relazione all'infrastruttura ad esso affidata. Gli investimenti effettuati dal concessionario si intendono eseguiti anche nell'interesse del

concessionario che mette a disposizioni le risorse finanziarie;

c) le prestazioni rese dal concessionario di cui alla lettera b) nei confronti del concessionario di cui alla lettera a) assumono rilevanza ai fini dell'imposta sul valore aggiunto.»

Art. 4

4.1

[Papatheu](#), [Giammanco](#), [Schifani](#), [Siclari](#), [Caligiuri](#), [Mangialavori](#), [Barboni](#)

Dopo il comma 3 inserire il seguente:

«3.1. Al fine di individuare la procedura più celere per la realizzazione di un collegamento stabile, viario e ferroviario, sullo stretto di Messina, il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, entro trenta giorni dall'entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto legge deposita presso le Commissioni parlamentari competenti una relazione illustrativa dei tempi di realizzazione relativi all'aggiornamento del progetto già esistente del Ponte sullo stretto di Messina e dei tempi relativi alla realizzazione di un nuovo progetto di fattibilità tecnica ed economica.»

4.2

[Ruspanini](#), [Totaro](#)

Dopo il comma 3-quinquies inserire il seguente:

«3-sexies. Per le medesime finalità di cui al comma 3, a valere sulle risorse del Fondo per lo sviluppo e la coesione, periodo di programmazione 2021-2027, di cui all'articolo 1, comma 177, della legge 30 dicembre 2020, n. 178, come rifinanziato dall'articolo 2 del decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, convertito, con modificazioni dalla legge 1 luglio 2021, n. 101 è autorizzata la spesa di 2.000 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022 e 2023 e di 1.000 milioni di euro per ciascuno degli anni 2024, 2025, 2026 e 2027 per la realizzazione del ponte sullo stretto di Messina quale collegamento stabile viario e ferroviario tra il continente e la Sicilia, e delle necessarie opere connesse.»

4.3

[Mallegni](#), [Paroli](#), [Barachini](#), [Barboni](#)

Dopo il comma 6 inserire il seguente:

«6.1. Le Autorità di Sistema Portuale, utilizzando una quota delle proprie entrate per tasse a carico delle merci imbarcate e sbarcate e per diritti su movimentazione dei passeggeri, destinano a decorrere dal 2022 risorse per finanziare misure di incentivazione al pensionamento anticipato nonché misure di politiche attive per i lavoratori portuali appartenenti alle imprese titolari di autorizzazioni e/o concessioni ai sensi degli articoli 16 e 18, della citata legge, ovvero ai sensi dell'articolo 36 del codice della navigazione, che applichino il contratto nazionale di lavoro porti. Le risorse economiche di cui al presente comma potranno esser trasferite annualmente ad apposito fondo nazionale qualora venga costituito. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, con decreto direttoriale della competente Direzione generale, sentite le parti stipulanti il contratto nazionale di lavoro porti, indicherà, i criteri generali per l'attuazione delle suddette misure.»

4.4

[Ruspanini](#), [Totaro](#)

Dopo il comma 6-quater aggiungere il seguente:

«6-quinquies. Al fine favorire la realizzazione di progetti volti a ridurre l'inquinamento ambientale nelle aree portuali, l'energia elettrica erogata da impianti di terra alle navi ormeggiate in porto si considera, in analogia con quanto previsto dal decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257, per le attività di ricarica dei veicoli elettrici, una componente del più ampio servizio erogato dall'operatore che si qualifica come cliente finale dell'energia elettrica erogata alle navi.»

Art. 5

5.1

[Ruspanini](#), [Totaro](#)

Sopprimere il comma 11.

5.0.1

[Mallegni](#), [Paroli](#), [Barachini](#), [Barboni](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 5-bis

(Modifiche al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, in materia di pagamento diretto del fornitore in caso di inadempimento)

1. Al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, sono apportate le seguenti modifiche:

a) il comma 13 dell'articolo 105 è sostituito dal seguente: "13. La stazione appaltante corrisponde direttamente al subappaltatore, al cottimista, al prestatore di servizi ed al fornitore di beni o lavori, l'importo dovuto per le prestazioni dagli stessi eseguite nei seguenti casi: a) quando il creditore è una microimpresa o piccola impresa; b) in caso di inadempimento da parte dell'appaltatore; c) su richiesta del creditore.";

b) il comma 9 dell'articolo 194 è sostituito dal seguente: "9. Il soggetto aggiudicatore verifica, prima di effettuare qualsiasi pagamento a favore del contraente generale, compresa l'emissione di eventuali stati di avanzamento lavori, il regolare adempimento degli obblighi contrattuali del contraente generale verso i propri affidatari di lavori e di questi ultimi nei confronti dei loro fornitori: ove risulti l'inadempimento del contraente generale o del proprio affidatario di lavori, il soggetto aggiudicatore applica una detrazione sui successivi pagamenti dovuti al contraente generale e procede al pagamento diretto all'affidatario o ai loro fornitori, nonché applica le eventuali diverse sanzioni previste nel contratto.";

c) dopo il comma 9 dell'articolo 194 è aggiunto il seguente: "9-bis. Nelle ipotesi previste dagli articoli 105, comma 13, e 194, comma 9, le imprese creditrici inviano la richiesta di pagamento alla stazione appaltante, trascorsi dieci giorni dallo spirare del termine di sessanta giorni dalla richiesta di pagamento inviata all'appaltatore o, in caso di affidamento a contraente generale, al contraente generale o suo affidatario di lavori. Le imprese allegano alla richiesta l'attestazione, da parte di revisore contabile iscritto agli ordini dei commercialisti e degli esperti contabili circa la sussistenza, alla data della richiesta stessa, della sussistenza dei crediti. La stazione appaltante entro trenta giorni dalla richiesta verifica l'effettiva spettanza dei crediti insoddisfatti e in caso positivo provvede al versamento degli importi spettanti ai singoli creditori. Le presenti disposizioni si applicano anche in caso di crediti non corrisposti alla data di entrata in vigore della presente legge, ivi inclusi quelli relativi all'esecuzione di contratti pubblici stipulati ai sensi del decreto legislativo n. 163 del 2006. Le presenti disposizioni non si applicano alle gare aggiudicate dai comuni, dalle città metropolitane, dalle province, anche autonome, e dalle regioni"».

5.0.2

[Mallegni](#), [Paroli](#), [Barachini](#), [Barboni](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 5-bis

(Disposizioni eccezionali in materia ritardi o inadempimenti contrattuali)

1. Gli eventi imprevedibili al momento della stipula del contratto, tra cui l'eccezionale carenza di approvvigionamento di merci e forniture, sono sempre valutati ai fini dell'esclusione, ai sensi e per gli effetti degli articoli 1218 e 1223 del codice civile, della responsabilità del debitore, anche relativamente all'applicazione di eventuali decadenze o penali connesse a ritardati o omessi adempimenti.»

5.0.3

[Ruspancini](#), [Totaro](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Articolo 5-bis

(Disposizioni eccezionali in materia ritardi o inadempimenti contrattuali)

1. Gli eventi imprevedibili al momento della stipula del contratto, tra cui l'eccezionale carenza di approvvigionamento di merci e forniture, sono sempre valutati ai fini dell'esclusione, ai sensi e per gli effetti degli articoli 1218 e 1223 del codice civile, della responsabilità del debitore, anche relativamente all'applicazione di eventuali decadenze o penali connesse a ritardati o omessi adempimenti.»

5.0.4

[Mallegni](#), [Paroli](#), [Barachini](#), [Barboni](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 5-bis

(Modifiche al decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73)

1. All'articolo 1-*septies* del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73, convertito nella legge 23 luglio 2021, n. 106, dopo il comma 7 è aggiunto il seguente comma:

"7-bis . La disposizione di cui al comma 1 si applica anche ai contratti di appalto tra privati e le variazioni rilevate dal decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili costituiscono parametro di riferimento ai fini dell'applicazione dell'articolo 1664, comma 1, del codice civile anche se non espressamente richiamato tra le clausole contrattuali. Le eventuali clausole difformi perdono di efficacia. Nelle more dell'adozione del decreto ministeriale le parti procedono in ogni caso alla rinegoziazione del contratto anche in presenza di clausole difformi"».

5.0.5

[Ruspancini](#), [Totaro](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Articolo 5-bis

(Modifiche al decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73)

1. All'articolo 1-*septies* del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73, convertito dalla legge 23 luglio 2021, n. 106, dopo il comma 7 è aggiunto il seguente:

"7-bis. La disposizione di cui al comma 1 si applica anche ai contratti di appalto tra privati e le variazioni rilevate dal decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili costituiscono parametro di riferimento ai fini dell'applicazione dell'articolo 1664, comma 1, del codice civile anche se non espressamente richiamato tra le clausole contrattuali. Le eventuali clausole difformi perdono di efficacia. Nelle more dell'adozione del decreto ministeriale le parti procedono in ogni caso alla rinegoziazione del contratto anche in presenza di clausole difformi."»

Art. 7

7.1

[De Falco](#)

Al comma 2 sostituire la lettera a) con la seguente:

«a) il comma 4 è sostituito dal seguente: "4. Nell'ambito del programma della procedura di amministrazione straordinaria i commissari straordinari possono procedere, nel rispetto delle disposizioni di cui all'articolo 2112 del codice civile, all'adozione, per ciascun ramo d'azienda, anche di distinti programmi nell'ambito di quelli previsti dall'articolo 27 del decreto legislativo 8 luglio 1999, n. 270. Le modifiche al programma, la cui durata si computa dalla data di modifica, possono essere adottate anche dopo la scadenza del termine del primo programma autorizzato. Il programma predisposto e adottato dai commissari straordinari in conformità al piano industriale di cui al citato articolo 79, comma 4-*bis*, si intende ad ogni effetto autorizzato. È parimenti autorizzata la cessione diretta alla società di cui all'articolo 79, comma 4-*bis*, del decreto-legge n. 18 del 2020 di rami d'azienda del ramo *aviation* individuati dall'offerta vincolante formulata dalla società. A seguito della cessione totale o parziale dei rami d'azienda del ramo *aviation*, gli *slot* aeroportuali non trasferiti all'acquirente sono restituiti al responsabile dell'assegnazione delle bande orarie sugli aeroporti

individuato ai sensi del regolamento (CEE) n. 95/93 del Consiglio, del 18 gennaio 1993. È altresì autorizzata l'autonoma cessione, anche antecedentemente alla modifica del programma, del marchio "Alitalia", da effettuarsi nei confronti di titolari di licenze di esercizio di trasporto aereo o di certificazioni di operatore aereo, individuati tramite procedura di gara che, nel rispetto delle disposizioni europee, anche in materia antitrust, garantisca la concorrenzialità delle offerte e la valorizzazione del marchio. La stima del valore dei rami d'azienda oggetto della cessione può essere effettuata tramite perizia disposta da un soggetto terzo individuato dall'organo commissariale, previo parere del comitato di sorveglianza, da rendere nel termine massimo di tre giorni dalla richiesta. Il Ministero dell'economia e delle finanze sottoscrive l'aumento di capitale della società di cui al citato articolo 79 comma 4-bis"».

7.2

[De Falco](#), [Angrisani](#), [Corrado](#), [Granato](#)

Al comma 2, lettera a), apportare le seguenti modificazioni:

- 1) *sostituire le parole: «compendio di beni oggetto di cessione» con le seguenti: «ramo d'azienda»*
- 2) *sopprimere le parole: «anche di singoli beni»*
- 3) *sopprimere le parole: «o parte di essi»*

7.3

[Ruspanini](#), [Totaro](#)

Al comma 2, dopo la lettera a), inserire la seguente lettera:

«a-bis) dopo il comma 4, è aggiunto il seguente comma: «4-bis. Ai fini della salvaguardia dei livelli occupazionali e del reintegro dei servizi esternalizzati, quali la gestione aeroportuale dei servizi di assistenza a terra e di manutenzione, i commissari straordinari riferiscono periodicamente alle Commissioni parlamentari competenti sul lavoro svolto, sullo stato degli *slot* aeroportuali, sullo stato della flotta e sullo stato delle relazioni industriali.».

7.4

[Mallegni](#), [Paroli](#), [Barachini](#), [Barboni](#)

Al comma 2, lettera b), dopo il secondo periodo inserire il seguente:

«L'indennizzo, nell'ambito di un "pacchetto di viaggio" o di un contratto di servizi, spetta alle agenzie di viaggio o agli altri eventuali soggetti intermediari qualora il credito del titolare del titolo sia già stato da questi soddisfatto e pertanto l'avente diritto all'indennizzo risulti essere l'intermediario».

7.5

[Ruspanini](#), [Totaro](#)

Al comma 2, lettera b), dopo il secondo periodo inserire il seguente: «L'indennizzo, nell'ambito di un "pacchetto di viaggio" o di un contratto di servizi, spetta alle agenzie di viaggio o agli altri eventuali soggetti intermediari qualora il credito del titolare del titolo sia già stato da questi soddisfatto e pertanto l'avente diritto all'indennizzo risulti essere l'intermediario.»

Art. 8

8.0.1

[Ruspanini](#), [Totaro](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 8-bis

(Semplificazioni nelle agevolazioni sui veicoli per le persone con disabilità)

1. Per il riconoscimento delle agevolazioni previste dall'articolo 8 della legge 27 dicembre 1997, n. 449, le persone con disabilità abilitate alla guida devono presentare unicamente una copia semplice della patente posseduta, ove essa contenga l'indicazione di adattamenti, anche di serie, per il veicolo agevolabile da condurre, prescritti dalle commissioni mediche locali di cui all'articolo 119,

comma 4, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

2. Con proprio decreto di natura non regolamentare, da emanare entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, il Ministro dell'economia e delle finanze aggiorna il decreto 16 maggio 1986, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale 17 maggio 1986, n. 113, per adeguarlo a quanto disposto dal comma 1.»

Art. 10

10.1

[Mallegni](#), [Paroli](#), [Barachini](#), [Barboni](#)

Dopo il comma 7 inserire il seguente:

«7.1. All'articolo 2 del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, dopo il comma 6-*bis* sono inseriti i seguenti:

"6-*ter*. È istituito presso la Presidenza del Consiglio dei ministri il Garante per l'inclusione delle micro e piccole imprese nell'attuazione del PNRR. Il Garante è nominato dal Presidente del Consiglio dei ministri su proposta del Ministro dello sviluppo economico, sentite le associazioni di categoria maggiormente rappresentative delle micro e piccole imprese. Il Garante verifica che nell'attuazione del PNRR sia garantita adeguata partecipazione delle micro e piccole imprese, in particolare nei contratti pubblici, segnala alla cabina di regia di cui al comma 1 le criticità riscontrate e propone misure correttive.

6-*quater*. Il Garante trasmette entro il 30 maggio di ogni anno una relazione alle Camere sull'effettiva inclusione delle micro e piccole imprese nell'attuazione del PNRR e sull'attività complessivamente svolta.

6-*quinquies*. Presso il Garante è istituito il tavolo di consultazione delle associazioni di categoria maggiormente rappresentative delle micro e piccole imprese, con la funzione di assistenza allo svolgimento dei compiti attribuiti al Garante.

6-*sexies*. All'attuazione dei commi 6-*ter*, 6-*quater* e 6-*quinquies* si provvede nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente e, comunque, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica".

Art. 11

11.1

[Ruspancini](#), [Totaro](#)

Dopo il comma 4 inserire il seguente:

«4-*bis*. Le disposizioni di cui al presente articolo si applicano alle Reti di imprese di cui all'articolo 42 del decreto-legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 luglio 2010, n. 122.».

Art. 12

12.1

[Ruspancini](#), [Totaro](#)

*Al comma 1, lettera a), capoverso «Art. 6-*quater*», al comma 2, in fine, aggiungere il seguente periodo: « , nonché tutti i Comuni con popolazione complessiva pari o inferiore a 5.000 abitanti. »*

12.2

[Ruspancini](#), [Totaro](#)

*Al comma 1, lettera a), capoverso «Art. 6-*quater*», al comma 3, dopo le parole: « una premialità » aggiungere le seguenti: « ai Comuni con popolazione complessiva pari o inferiore a 5.000 abitanti in convenzione tra di loro per attuare progetti di coesione territoriale e di attività amministrativa e »*

Art. 13

13.1

[Ruspancini](#), [Totaro](#)

Al comma 1, aggiungere, in fine, il seguente periodo:

«Conseguentemente, all'articolo 1, comma 16, sostituire le parole: "fino a 1.250 milioni" con le seguenti: "fino a 2.500 milioni" e le parole: "36 milioni di euro per l'anno 2017; 280 milioni di euro per l'anno 2018; 462 milioni di euro per l'anno 2019; 308,5 milioni di euro per l'anno 2020; 92 milioni di euro per l'anno 2021; 22,5 milioni di euro per l'anno 2022; 18 milioni di euro per l'anno 2023; 14 milioni di euro per l'anno 2024; 17 milioni di euro per l'anno 2025" con le seguenti: "72 milioni di euro per l'anno 2017; 560 milioni di euro per l'anno 2018; 924 milioni di euro per l'anno 2019; 617 milioni di euro per l'anno 2020; 184 milioni di euro per l'anno 2021; 45 milioni di euro per l'anno 2022; 36 milioni di euro per l'anno 2023; 28 milioni di euro per l'anno 2024; 34 milioni di euro per l'anno 2025".».

13.2

[Ruspanini](#), [Totaro](#)

Al comma 1, aggiungere, in fine, il seguente periodo: «La misura è estesa, altresì, ai progetti che prevedano aperture di esercizi di vicinato e medie superfici fino a 500 mq».

Art. 14

14.1

[Ruspanini](#), [Totaro](#)

Al comma 1, sostituire le parole «dell'Autorità politica delegata per le politiche di coesione» con le seguenti: «il Ministro per il Sud e la Coesione territoriale, dell'Autorità politica delegata per le politiche di coesione».

Art. 15

15.1

[Ruspanini](#), [Totaro](#)

Al comma 1, capoverso «comma 1», al primo periodo, aggiungere, in fine, le seguenti parole: «, elettriche e telematiche».

15.2

[Ruspanini](#), [Totaro](#)

Al comma 1, capoverso «1-ter», sopprimere il secondo periodo.

Art. 16

16.1

[Ruspanini](#), [Totaro](#)

Dopo il comma 1 inserire il seguente:

«1-bis. La durata dell'incarico di Commissario straordinario per la ricostruzione nei territori dei comuni della Città metropolitana di Catania colpiti dall'evento sismico del 26 dicembre 2018 di cui all'articolo 6, comma 2 del decreto legge n. 32 del 18 aprile 2019, è prorogata al 31 luglio 2023».

16.2

[Mallegni](#), [Paroli](#), [Barachini](#), [Barboni](#)

Dopo il comma 3 inserire il seguente:

«3.1. Al comma 3 dell'articolo 1-septies del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 luglio, n. 106, dopo le parole: "nelle lavorazioni eseguite e contabilizzate dal direttore dei lavori dal 1° gennaio 2021 fino al 30 giugno 2021", sono sostituite dalle parole: "nelle lavorazioni eseguite dal 1° gennaio 2021 fino al 30 giugno 2021 e contabilizzate dal direttore dei lavori nel medesimo periodo o successivamente"».

16.3

[Mallegni](#), [Paroli](#), [Barachini](#), [Barboni](#)

Dopo il comma 3 inserire il seguente:

«3.1. All'articolo 9, comma 9-bis, del decreto-legge 30 dicembre 2016, n. 244, convertito, con

modificazioni, dalla legge 27 febbraio 2017, n. 19, le parole: "31 dicembre 2020", sono sostituite dalle seguenti: "31 dicembre 2024"».

16.4

[Drago](#)

Dopo il comma 3-novies aggiungere il seguente:

«3-decies. All'articolo 57 del decreto-legge n. 104 del 2020, al comma 8, le parole: "31 dicembre 2021" sono sostituite dalle seguenti: "31 dicembre 2024"».

16.5

[Drago](#)

Dopo il comma 3-novies aggiungere il seguente:

«3-decies. All'articolo 57 del decreto-legge n. 104 del 2020, al comma 8, le parole: "31 dicembre 2021" sono sostituite dalle seguenti: "31 dicembre 2023"».

16.6

[Ruspanini](#), [Totaro](#)

Dopo il comma 3-novies aggiungere il seguente:

«3-decies. Al Commissario straordinario per la ricostruzione nei territori dei comuni della Città metropolitana di Catania colpiti dall'evento sismico del 26 dicembre 2018 di cui all'articolo 6, comma 2, del decreto-legge n. 32 del 18 aprile 2019 si applicano le disposizioni di cui all'articolo 11, comma 2, del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito dalla legge 11 settembre 2020, n. 120».

16.7

[Ruspanini](#), [Totaro](#)

Dopo il comma 3-novies aggiungere il seguente:

«3-decies. Ai Commissari straordinari di cui all'articolo 18 del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito dalla legge 16 novembre 2018, n. 130, e all'articolo 7 del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, si applicano le disposizioni di cui all'articolo 11, comma 2, del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito dalla legge 11 settembre 2020, n. 120».

16.8

[Ruspanini](#), [Totaro](#)

Dopo il comma 3-novies aggiungere il seguente:

«3-decies. I Commissari straordinari redigono un cronoprogramma triennale degli interventi previsti e degli impegni di spesa programmati, con relazione a consuntivo a cadenza annuale sullo stato di avanzamento e la realizzazione degli stessi interventi».

16.0.1

[Mallegni](#), [Paroli](#), [Barachini](#), [Barboni](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Articolo 16.1

1. In deroga all'articolo 103 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, in relazione ai contratti i cui bandi o avvisi, con i quali si indice una gara, siano pubblicati entro il 31 dicembre 2026, nonché, in caso di contratti senza pubblicazione di bandi o avvisi, entro la medesima data siano inviati gli inviti a presentare le offerte, la stazione appaltante opera, sull'importo netto progressivo dei lavori, una ritenuta del 5 per cento, a garanzia dell'adempimento di tutte le obbligazioni del contratto e del risarcimento dei danni derivanti dall'eventuale inadempimento delle obbligazioni stesse, nonché a garanzia del rimborso delle somme pagate in più all'esecutore rispetto alle risultanze della liquidazione finale, salva comunque la risarcibilità del maggior danno verso l'appaltatore.

2. Dette ritenute saranno svincolate soltanto in sede di liquidazione finale, dopo l'approvazione da

parte della stazione appaltante del certificato di collaudo o di regolare esecuzione.

3. In alternativa alla ritenuta di cui al comma 1, è facoltà dell'appaltatore costituire, previo benessere della stazione appaltante, una garanzia definitiva sotto forma di cauzione o fideiussione, con le modalità di cui all'articolo 103 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, pari al 5 per cento dell'importo contrattuale. Se tale facoltà viene esercitata in corso di esecuzione dei lavori, la predetta percentuale è calcolata sull'importo residuo dei lavori o, in alternativa, a scelta dell'appaltatore, sull'importo del singolo stato di avanzamento; in tali casi, il pagamento dei lavori avviene senza la ritenuta di cui al comma 1.

4. Le disposizioni di cui ai commi precedenti si applicano anche con riferimento ai contratti di appalto nei settori speciali, di cui al titolo VI, capo I, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50.»

16.0.2

[Mallegni](#), [Paroli](#), [Barachini](#), [Barboni](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Articolo 16.1

(Opere a rete e suddivisione in lotti quantitativi)

1. In relazione alle procedure e ai contratti i cui bandi o avvisi, con i quali si indice una gara, siano pubblicati successivamente alla data di entrata in vigore della presente disposizione, nonché, in caso di contratti senza pubblicazione di bandi o di avvisi, alle procedure e ai contratti in relazione ai quali, alla medesima data, non siano ancora stati inviati gli inviti a presentare le offerte, in caso di opere o lavori a rete, ai sensi dell'articolo 3, comma 1, lettera ccccc), del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, e dei lavori di manutenzione, le stazioni appaltanti suddividono gli appalti in lotti, ai sensi dell'articolo 51 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, anche su base quantitativa, in modo da garantire l'effettiva possibilità di partecipazione da parte delle micro imprese, piccole e medie imprese.»

16.0.3

[Ruspancini](#), [Totaro](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Articolo 16.1

1. In relazione alle procedure e ai contratti i cui bandi o avvisi, con i quali si indice una gara, siano pubblicati successivamente alla data di entrata in vigore della presente disposizione, nonché, in caso di contratti senza pubblicazione di bandi o di avvisi, alle procedure e ai contratti in relazione ai quali, alla medesima data, non siano ancora stati inviati gli inviti a presentare le offerte, in caso di opere o lavori a rete, ai sensi dell'articolo 3, comma 1, lettera ccccc), del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, e dei lavori di manutenzione, le stazioni appaltanti suddividono gli appalti in lotti, ai sensi dell'articolo 51 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, anche su base quantitativa, in modo da garantire l'effettiva possibilità di partecipazione da parte delle micro imprese, piccole e medie imprese.»

16.0.4

[Mallegni](#), [Paroli](#), [Barachini](#), [Barboni](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Articolo 16.1

(Disposizioni urgenti in materia di revisione prezzi dei materiali nei contratti pubblici in esecuzione)

1. All'art. 1-septies, comma 1, del decreto legge 25 maggio 2021, n. 73, dopo le parole: "nel primo semestre dell'anno 2021, per i contratti", sono inserite le seguenti: "di lavori e di fornitura tecnologicamente complessi di settore ordinario e speciale."»

16.0.5

[Mallegni](#), [Paroli](#), [Barachini](#), [Barboni](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Articolo 16.1

(Responsabilità dell'appaltatore per ritardi ed inadempimenti)

1. Con riguardo ai contratti in corso di esecuzione alla data di entrata in vigore della presente legge di conversione, le difficoltà di approvvigionamento di materie prime e materiali da costruzione, qualora determinino ritardi o inadempimenti rispetto alle tempistiche ed agli obblighi contrattuali costituiscono causa di forza maggiore e non potranno essere imputati all'appaltatore. L'appaltatore dovrà provare che i ritardi o inadempimenti siano direttamente conseguenti all'attuale carenza di materie prime. L'eventuale rinegoziazione di termini e scadenze contrattuali, dei contratti citati in apertura, non rappresenta una modifica sostanziale ed è dunque sempre ammessa.»

16.0.6

[Mallegni](#), [Paroli](#), [Barachini](#), [Barboni](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Articolo 16.1

1. All'articolo 80 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, sono apportate le seguenti modifiche:

a) al comma 5, lettera c), dopo le parole: "gravi illeciti professionali", sono aggiunte le seguenti: ", confermati quantomeno all'esito di un giudizio di primo grado,";

b) al comma 10-*bis*:

1) al secondo periodo, le parole "la durata dell'esclusione è pari", sono sostituite dalle seguenti: "la stazione appaltante può valutare tali circostanze, ai fini dell'esclusione, per un periodo non superiore";

2) l'ultimo periodo è sostituito dal seguente: "Nei casi di cui al comma 5, lett. c-*ter*), nel tempo occorrente alla definizione del giudizio, la stazione appaltante può tenere conto di tali fatti ai fini della propria valutazione circa la sussistenza del presupposto per escludere dalla partecipazione l'operatore economico che li abbia commesso nei suoi confronti».

16.0.7

[Ruspanini](#), [Totaro](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Articolo 16-1

1. All'articolo 80 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 5, lettera c), dopo le parole: "gravi illeciti professionali" sono aggiunte le seguenti: "confermati quantomeno all'esito di un giudizio di primo grado,";

b) al comma 10-*bis*, al secondo periodo, le parole: "la durata dell'esclusione è pari" sono sostituite con le seguenti: "la stazione appaltante può valutare tali circostanze, ai fini dell'esclusione, per un periodo non superiore", e l'ultimo periodo è sostituito dal seguente: "Nei casi di cui al comma 5, lettera c-*ter*), nel tempo occorrente alla definizione del giudizio, la stazione appaltante può tenere conto di tali fatti ai fini della propria valutazione circa la sussistenza del presupposto per escludere dalla partecipazione l'operatore economico che li abbia commesso nei suoi confronti".»

16.0.8

[Mallegni](#), [Paroli](#), [Barachini](#), [Barboni](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Articolo 16.1

(SAL mensili "emergenziali")

1. Fino al 31 dicembre 2023, in deroga alle previsioni di cui all'articolo 113-*bis* del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, nonché in deroga alle specifiche clausole contrattuali, il direttore dei lavori emette gli stati di avanzamento dei lavori l'ultimo giorno di ogni mese solare. Si procede al pagamento dei lavori entro quindici giorni a far data dall'emissione del certificato di pagamento di cui al periodo precedente.

2. Le disposizioni di cui al comma 1, si applicano con riferimento alle procedure e ai contratti di cui gli articoli 1 e 2 del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, nonché di cui all'articolo 48, comma 1, del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, ivi inclusi quelli nei settori speciali, di cui al titolo VI, capo I, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, nonché quelli in corso di esecuzione alla data di entrata in vigore della presente disposizione.»

16.0.9

[Ruspanini](#), [Totaro](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Articolo 16.1

1. Fino al 31 dicembre 2023, in deroga alle previsioni di cui all'articolo 113-*bis* del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, nonché in deroga alle specifiche clausole contrattuali, il direttore dei lavori emette gli stati di avanzamento dei lavori l'ultimo giorno di ogni mese solare. Si procede al pagamento dei lavori entro quindici giorni a far data dall'emissione del certificato di pagamento di cui al periodo precedente.

2. Le disposizioni di cui al comma 1 si applicano con riferimento alle procedure e ai contratti di cui gli articoli 1 e 2 del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, nonché di cui all'articolo 48, comma 1, del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, ivi inclusi quelli nei settori speciali, di cui al titolo VI, capo I, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, nonché quelli in corso di esecuzione alla data di entrata in vigore della presente disposizione.»

16.0.10

[Mallegni](#), [Paroli](#), [Barachini](#), [Barboni](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Articolo 16.1

1. All'articolo 8, comma 4, lettera b), del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, sono apportate le seguenti modifiche:

a) dopo le parole: "maggiori costi", sono aggiunte le seguenti: "nonché i maggiori oneri, diretti ed indiretti,";

b) dopo le parole: "il rimborso", le parole: "rimborso di detti oneri" sono sostituite dalle seguenti: "rimborso di detti costi".»

16.0.11

[Mallegni](#), [Paroli](#), [Barachini](#), [Barboni](#)

Dopo l'articolo 16, inserire il seguente:

«Articolo 16.1

1. All'articolo 51, comma 1, lett. e), del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, sono apportate le seguenti modifiche:

a) dopo il punto 1), sono inseriti i seguenti punti:

«1-*bis*) al comma 1, le parole: "di importo pari o superiore alle soglie di cui all'articolo 35 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50", sono soppresse;

1-*ter*) al comma 1, dopo le parole: "con i compiti previsti dall'articolo 5", le parole: "e con funzioni di assistenza per la" sono sostituite con le seguenti: "nonché quelli di"»;

b) dopo il punto 3) è inserito il seguente punto:
"3-*bis*) il comma 4 è soppresso"».

1.3.2.1.4. 8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) - Seduta n. 231 (pom.) del 03/11/2021

[collegamento al documento su www.senato.it](http://www.senato.it)

LAVORI PUBBLICI, COMUNICAZIONI (8ª)
MERCOLEDÌ 3 NOVEMBRE 2021
231ª Seduta (pomeridiana)

Presidenza del Presidente
COLTORTI

Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e la mobilità sostenibili Cancellieri.

La seduta inizia alle ore 13,25.

IN SEDE REFERENTE

(2437) Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali, approvato dalla Camera dei deputati
(Seguito e conclusione dell'esame)

Prosegue l'esame, sospeso nella seduta antimeridiana di oggi.

Il **PRESIDENTE** ricorda che nella precedente seduta il relatore e il Governo hanno invitato al ritiro di tutti gli emendamenti, formulando altrimenti un parere contrario. Comunica che è pervenuto il parere della Commissione bilancio sul testo del provvedimento e che, in considerazione dell'imminente inizio dell'esame del provvedimento in Aula, si potrà comunque procedere alla votazione degli emendamenti.

Il relatore **ASTORRE** (PD) conferma l'invito al ritiro o, altrimenti, il parere contrario su tutti gli emendamenti.

Il senatore **BARBONI** (FIBP-UDC) aggiunge la firma all'emendamento 4.1 e ritira gli emendamenti 1.1, 1.3, 1.4, 1.7, 1.9, 1.10, 1.11, 1.12, 1.13, 1.14, 1.17, 2.1, 4.1, 4.3, 5.0.1, 5.0.2, 5.0.4, 7.4, 10.1, 16.2, 16.3, 16.0.1, 16.0.2, 16.0.4, 16.0.5, 16.0.6, 16.0.8, 16.0.10 e 16.0.11.

Si passa all'esame degli emendamenti riferiti all'articolo 1.

Con distinte votazioni, sono respinti gli emendamenti 1.2, 1.5, 1.6, 1.8, 1.15, 1.16, 1.18, 1.19 e 1.20.

Si passa all'esame degli emendamenti riferiti all'articolo 1-ter.

Gli emendamenti 1-ter.0.1, 1-ter.0.2 e 1-ter.0.3 sono posti separatamente in votazione e risultano respinti.

Il senatore [RUSPANDINI](#) (*FdI*) interviene in dichiarazione di voto sull'emendamento 1-ter.0.4, volto a salvaguardare posti di lavoro nel settore del trasporto merci su strada.

L'emendamento 1-ter.0.4 viene posto in votazione ed è respinto.

Si passa all'esame degli emendamenti riferiti all'articolo 2.

Con distinte votazioni sono respinti gli emendamenti 2.2 e 2.3.

Si passa all'esame degli emendamenti riferiti all'articolo 4.

Con distinte votazioni sono respinti gli emendamenti 4.2 e 4.4.

Si passa all'esame degli emendamenti riferiti all'articolo 5.

Con distinte votazioni sono respinti gli emendamenti 5.1, 5.0.3 e 5.0.5.

Si passa all'esame degli emendamenti riferiti all'articolo 7.

Il senatore [DE FALCO](#) (*Misto*) interviene in dichiarazione di voto sull'emendamento 7.1, che riformula il comma 4, eliminando, per i motivi già esposti nelle sedute precedenti, il riferimento alla decisione della Commissione europea e inserendo il riferimento al rispetto di quanto previsto dall'articolo 2112 del codice civile sul mantenimento dei diritti dei lavoratori in caso di trasferimento d'azienda.

L'emendamento 7.1 viene posto in votazione ed è respinto.

Il senatore [DE FALCO](#) (*Misto*) interviene in dichiarazione di voto sull'emendamento 7.2, che persegue finalità analoghe a quelle del precedente emendamento 7.1, ma con un intervento più circoscritto.

L'emendamento 7.2 viene posto in votazione ed è respinto.

Con distinte votazioni, sono successivamente respinti gli emendamenti 7.3 e 7.5.

L'emendamento 8.0.1 viene posto in votazione ed è respinto.

Viene altresì respinto l'emendamento 11.1.

Si passa all'esame degli emendamenti riferiti all'articolo 12.

Il senatore [RUSPANDINI](#) (*FdI*) sollecita l'approvazione degli emendamenti a sua prima firma 12.1 e 12.2, volti ad inserire i Comuni con popolazione inferiore ai 5.000 abitanti tra i soggetti che possono accedere alle risorse del Fondo istituito dall'articolo in esame.

Il relatore [ASTORRE](#) (*PD*) osserva che il tema della coesione territoriale riguarda le aree interne e

svantaggiate, mentre il criterio numerico in sé e per sé può non essere indicativo, in quanto un comune potrebbe essere piccolo ma avere risorse sufficienti.

Il senatore [RUSPANDINI](#) (*FdI*) afferma che evidentemente il Partito democratico preferisce occuparsi delle grandi metropoli invece che dei paesini dove vige ancora uno stile di vita tradizionale.

La senatrice [PERGREFFI](#) (*L-SP-PSd'Az*) osserva che il senatore Ruspandini potrebbe chiedere la disponibilità del relatore e del Governo ad accettare la trasformazione in ordini del giorno degli emendamenti in questione.

Il relatore [ASTORRE](#) (*PD*) ricorda che il metodo seguito finora è stato quello di concentrare il tempo a disposizione sugli ordini del giorno presentati dai Gruppi entro il termine delle ore 18 di ieri, con ritiro o respingimento degli emendamenti. La trasformazione di emendamenti in ordini del giorno richiederebbe una nuova istruttoria, ora impossibile, e sarebbe scorretta nei confronti di coloro che, alla luce delle indicazioni che erano state condivise, hanno già ritirato i loro emendamenti senza chiederne la trasformazione in ordine del giorno.

Con distinte votazioni, gli emendamenti 12.1 e 12.2 sono respinti.

Si passa all'esame degli emendamenti riferiti all'articolo 13.

Con distinte votazioni sono respinti gli emendamenti 13.1 e 13.2.

Viene successivamente respinto l'emendamento 14.1.

Si passa all'esame degli emendamenti riferiti all'articolo 15.

Con distinte votazioni sono respinti gli emendamenti 15.1 e 15.2.

Si passa infine all'esame degli emendamenti riferiti all'articolo 16.

L'emendamento 16.1 viene posto in votazione e risulta respinto.

Gli emendamenti 16.4 e 16.5 decadono per assenza del proponente.

Con distinte votazioni, sono respinti gli emendamenti 16.6, 16.7, 16.8, 16.0.3, 16.0.7 e 16.0.9.

Il [PRESIDENTE](#) comunica che si è così concluso l'esame degli emendamenti.

Il senatore [PAROLI](#) (*FIBP-UDC*) chiede un chiarimento in merito al nuovo comma 4-*bis* dell'articolo 23 del codice della strada, introdotto dal provvedimento in esame in seguito dell'approvazione di un emendamento alla Camera dei deputati, che a suo avviso presenta profili di indeterminatezza.

Il sottosegretario CANCELLERI osserva che il successivo comma 4-*ter* rimette la definizione delle modalità attuative delle disposizioni del comma 4-*bis* ad un decreto ministeriale.

Non essendovi richieste di intervento in dichiarazione di voto, il [PRESIDENTE](#) pone quindi in votazione il mandato al relatore a riferire favorevolmente all'Assemblea per l'approvazione del disegno di legge in titolo nel testo identico a quello già approvato dalla Camera dei deputati e a richiedere l'autorizzazione allo svolgimento della relazione orale, che risulta approvato.

CONVOCAZIONE DI UNA NUOVA SEDUTA DELLA COMMISSIONE

Il [PRESIDENTE](#) comunica che la Commissione è nuovamente convocata domani, giovedì 4 novembre, alle ore 9.

La Commissione prende atto.

La seduta termina alle ore 14,10.

1.4. Trattazione in consultiva

1.4.1. Sedute

[collegamento al documento su www.senato.it](http://www.senato.it)

Disegni di legge

Atto Senato n. 2437

XVIII Legislatura

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

Trattazione in consultiva

Sedute di Commissioni consultive

Seduta

1^a Commissione permanente (Affari Costituzionali)

[N. 142 \(pom.\)](#)

3 novembre 2021

Sottocomm. pareri

5^a Commissione permanente (Bilancio) (sui lavori della Commissione)

[N. 467 \(pom.\)](#)

2 novembre 2021

5^a Commissione permanente (Bilancio)

[N. 469 \(ant.\)](#)

3 novembre 2021

[N. 471 \(ant.\)](#)

4 novembre 2021

7^a Commissione permanente (Istruzione pubblica, beni culturali) (sui lavori della Commissione)

[N. 270 \(pom.\)](#)

2 novembre 2021

9^a Commissione permanente (Agricoltura e produzione agroalimentare)

[N. 205 \(ant.\)](#)

3 novembre 2021

10^a Commissione permanente (Industria, commercio, turismo) (sui lavori della Commissione)

[N. 186 \(pom.\)](#)

2 novembre 2021

10^a Commissione permanente (Industria, commercio, turismo)

[N. 187 \(pom.\)](#)

2 novembre 2021

13^a Commissione permanente (Territorio, ambiente, beni ambientali) (sui lavori della Commissione)

[N. 255 \(pom.\)](#)

2 novembre 2021

13^a Commissione permanente (Territorio, ambiente, beni ambientali)

[N. 256 \(pom.\)](#)

2 novembre 2021

[N. 257 \(pom.\)](#)

2 novembre 2021

1.4.2. Resoconti sommari

1.4.2.1. 1[^] Commissione permanente (Affari Costituzionali)

1.4.2.1.1. 1ª Commissione permanente (Affari Costituzionali) - Seduta n. 142 (pom., Sottocomm. pareri) del 03/11/2021

[collegamento al documento su www.senato.it](http://www.senato.it)

AFFARI COSTITUZIONALI (1ª)
Sottocommissione per i pareri

MERCOLEDÌ 3 NOVEMBRE 2021
142ª Seduta

Presidenza del Presidente della Commissione
[PARRINI](#)

La seduta inizia alle ore 13,15.

(1571-A) Disposizioni per il recupero dei rifiuti in mare e nelle acque interne e per la promozione dell'economia circolare ("legge SalvaMare"), approvato dalla Camera dei deputati (Parere all'Assemblea. Esame. Parere non ostativo)

Il relatore [PARRINI](#) (PD), dopo aver illustrato il disegno di legge in titolo, propone di esprimere, con riferimento al riparto delle competenze normative fra lo Stato e le Regioni, parere non ostativo.

La Sottocommissione conviene.

(2437) Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali, approvato dalla Camera dei deputati (Parere all'Assemblea su testo ed emendamenti. Parere non ostativo con osservazioni sul testo. Parere in parte contrario e in parte non ostativo sugli emendamenti)

Il presidente [PARRINI](#) (PD), relatore, dopo aver illustrato il disegno di legge in titolo, propone di esprimere, con riferimento al riparto delle competenze normative fra lo Stato e le Regioni, parere non ostativo, con le seguenti osservazioni:

- all'articolo 10, comma 7, si rileva l'opportunità di prevedere il coinvolgimento della Conferenza unificata nell'ambito del procedimento di adozione del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri ivi previsto in quanto tra i servizi erogati tramite la SPID rientrano anche quelli di competenza delle amministrazioni degli enti territoriali;

- all'articolo 12, comma 1, lettera a), capoverso art. 6-quater, comma 3, sarebbe opportuno prevedere il coinvolgimento delle regioni interessate ai fini dell'adozione del DPCM di riparto ivi previsto. Esaminati, altresì, i relativi emendamenti propone di esprimere, per quanto di competenza, i seguenti pareri:
- sull'emendamento 1.3 parere contrario, in quanto la previsione della fissazione della quantificazione massima delle tariffe per l'accesso alle zone a traffico limitato con un atto amministrativo statale appare suscettibile di ledere l'autonomia finanziaria riconosciuta agli enti locali;
- sui restanti emendamenti il parere è non ostativo.

La Sottocommissione conviene.

(2437) Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali, approvato dalla Camera dei deputati (Parere alla 8ª Commissione su testo ed emendamenti. Parere non ostativo con osservazioni sul testo. Parere in parte contrario e in parte non ostativo sugli emendamenti)

Il presidente **PARRINI** (PD), relatore, dopo aver illustrato il provvedimento in titolo, propone di esprimere per quanto di competenza, parere non ostativo, con le seguenti osservazioni:

- all'articolo 10, comma 7, si rileva l'opportunità di prevedere il coinvolgimento della Conferenza unificata nell'ambito del procedimento di adozione del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri ivi previsto in quanto tra i servizi erogati tramite la SPID rientrano anche quelli di competenza delle amministrazioni degli enti territoriali;
- all'articolo 12, comma 1, lettera a), capoverso art. 6-quater, comma 3, sarebbe opportuno prevedere il coinvolgimento delle regioni interessate ai fini dell'adozione del DPCM di riparto ivi previsto. Esaminati, altresì, i relativi emendamenti propone di esprimere, per quanto di competenza, i seguenti pareri:
- sull'emendamento 1.3 parere contrario, in quanto la previsione della fissazione della quantificazione massima delle tariffe per l'accesso alle zone a traffico limitato con un atto amministrativo statale appare suscettibile di ledere l'autonomia finanziaria riconosciuta agli enti locali;
- sugli emendamenti 1.20 e 8.0.1 parere contrario, in quanto privi di portata modificativa (l'emendamento 1.20 propone una modifica sostanzialmente identica a quella prevista dall'articolo 1, comma 1, lettera g-ter); l'emendamento 8.0.1 reca le medesime disposizioni già previste dall'articolo 1-bis);
- sui restanti emendamenti il parere è non ostativo.

La Sottocommissione conviene.

(2350) Maria Cristina CANTU' ed altri. - Interventi finalizzati a garantire un giusto ristoro in favore dei medici deceduti o che hanno riportato lesioni o infermità di tipo irreversibile a causa dell'infezione da SARS-CoV-2

(Parere alla 12ª Commissione. Esame. Parere non ostativo con osservazioni)

Il presidente **PARRINI** (PD), relatore, dopo aver illustrato il provvedimento in titolo, propone di esprimere per quanto di competenza, parere non ostativo, con le seguenti osservazioni:

- all'articolo 1,

- al comma 1, sarebbe opportuno sostituire le parole da «Chiunque» a «dipendente» con le seguenti: «I soggetti esercenti la professione medica e odontoiatrica non in regime di rapporto di lavoro dipendente» e le parole «ha diritto» con le seguenti: «hanno diritto»;
 - al comma 2, si invita a precisare che la tabella ivi indicata corrisponde alla tabella B allegata alla legge 29 aprile 1976, n. 177, come modificata dall'articolo 8 della legge 2 maggio 1984, n. 111, debitamente aggiornata;
- all'articolo 2, comma 1, in aderenza alla formulazione del codice civile, occorrerebbe sostituire, in entrambi i casi, la parola «fratelli» con le seguenti: «fratelli e sorelle».

La Sottocommissione conviene.

La seduta termina alle ore 13,25.

1.4.2.2. 5[^] Commissione permanente (Bilancio)

1.4.2.2.1. 5ª Commissione permanente (Bilancio) - Seduta n. 467 (pom.) del 02/11/2021

[collegamento al documento su www.senato.it](http://www.senato.it)

BILANCIO (5ª)
MARTEDÌ 2 NOVEMBRE 2021
467ª Seduta (1ª pomeridiana)

Presidenza del Presidente
[PESCO](#)

Interviene il sottosegretario di Stato per l'economia e le finanze Freni.

La seduta inizia alle ore 14,15.

SUI LAVORI DELLA COMMISSIONE

La senatrice [RIVOLTA](#) (L-SP-PSd'Az), nel prendere atto della decisione dei senatori Questori che consente anche alla Commissione bilancio di riunirsi nella propria aula fruendo della sua piena capienza, preannuncia l'intenzione, già anticipata al Presidente, di chiedere, a tutela della salubrità dell'ambiente, di collocare ivi un purificatore d'aria.

Il senatore [DAMIANI](#) (FIBP-UDC) si associa alla richiesta.

Il [PRESIDENTE](#) risponde che la richiesta sarà sottoposta all'attenzione dei senatori Questori.

IN SEDE CONSULTIVA

(2169-A) Disposizioni per l'adempimento degli obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia all'Unione europea - Legge europea 2019-2020, approvato dalla Camera dei deputati (Parere all'Assemblea sugli emendamenti. Seguito e conclusione dell'esame. Parere non ostativo)

Prosegue l'esame sospeso nella seduta del 28 ottobre.

La relatrice [GALLICCHIO](#) (M5S) richiama i rilievi formulati sugli emendamenti accantonati.

Il sottosegretario FRENI esprime un avviso non ostativo su tutti gli emendamenti accantonati.

Nessuno chiedendo la parola, la relatrice [GALLICCHIO](#) (M5S) illustra la seguente proposta di parere: "La Commissione programmazione economica, bilancio, esaminati gli emendamenti

precedentemente accantonati 2.100, 2.100 (testo 2), 2.101, 2.102, 4.104 (testo 2) e 30.0.100/1, riferiti al disegno di legge in titolo, esprime, per quanto di competenza, parere non ostativo."

La proposta di parere è messa in votazione e approvata.

(1571, 374 e 1503-A) Disposizioni per il recupero dei rifiuti in mare e nelle acque interne e per la promozione dell'economia circolare ("legge SalvaMare"), approvato dalla Camera dei deputati (Parere all'Assemblea sul testo e sugli emendamenti. Esame. Parere in parte non ostativo e in parte contrario sul testo. Parere non ostativo sugli emendamenti)

La relatrice [GALLICCHIO](#) (M5S) illustra il disegno di legge in titolo, segnalando, per quanto di competenza, con riferimento alla previsione di cui all'articolo 2, comma 8, ultimo periodo, in base alla quale l'Autorità di regolazione per energia, reti e ambiente (ARERA) svolge attività di vigilanza sul corretto utilizzo delle risorse relative al gettito della componente tariffaria destinata a coprire i costi di gestione dei rifiuti accidentalmente pescati, che la disposizione corrisponde all'emendamento 2.25 sul quale è stato espresso alla Commissione di merito un parere di semplice contrarietà. Propone, pertanto, di ribadire per l'Assemblea il parere di semplice contrarietà sull'articolo 2, comma 8, ultimo periodo e di esprimere un parere non ostativo sul resto del provvedimento.

Il rappresentante del GOVERNO concorda con la valutazione della relatrice.

Il PRESIDENTE si sofferma sulla portata normativa e sui profili finanziari della disposizione dell'articolo 2, comma 8, ultimo periodo, su cui la relatrice propone di confermare il parere di semplice contrarietà già espresso in relazione al corrispondente emendamento.

Dopo l'intervento del senatore [DELL'OLIO](#) (M5S) che, pur manifestando perplessità nel merito, non ravvisa in effetti criticità, anche indirette, sotto l'aspetto finanziario, il PRESIDENTE e la RELATRICE ritengono preferibile, in via prudenziale, confermare il parere di contrarietà semplice sulla disposizione in questione.

Il PRESIDENTE comunica che è appena stato trasmesso dall'Assemblea l'emendamento Coord.1, di Coordinamento formale del testo, su cui la Commissione è chiamata ad esprimere il proprio parere.

All'esito di un breve confronto, a cui prendono parte i senatori [DELL'OLIO](#) (M5S), [ERRANI](#) (Misto-LeU-Eco) e la relatrice [GALLICCHIO](#) (M5S), il PRESIDENTE, non rilevando con tutta evidenza impatti sulla finanza pubblica, prospetta l'espressione di un parere non ostativo.

Non essendovi ulteriori richieste di intervento, la relatrice [GALLICCHIO](#) (M5S) formula la seguente proposta di parere: "La Commissione programmazione economica, bilancio, esaminato il disegno di legge in titolo, esprime, per quanto di competenza, parere non ostativo, fatta eccezione per l'ultimo periodo dell'articolo 2, comma 8, sul quale esprime un parere di semplice contrarietà. Il parere è non ostativo sull'emendamento Coord.1."

Con l'avviso favorevole del rappresentante del GOVERNO, verificata la presenza del prescritto numero legale, la proposta di parere, messa in votazione, è approvata.

Schema di decreto ministeriale di approvazione del programma pluriennale di A/R n. SMD 3/2021, relativo all'acquisizione di due unità navali d'altura di nuova generazione per il supporto logistico a gruppi navali (Logistic Support Ship - LSS) e relativo sostegno tecnico-logistico decennale (n. 314)
(Osservazioni alla 4a Commissione. Esame e rinvio)

Il relatore [FANTETTI](#) (*Misto-I-C!-E*) illustra lo schema di decreto in titolo, segnalando, per quanto di competenza, che il progetto nel suo complesso si pone l'obiettivo di rinnovare le unità della precedente generazione attraverso l'acquisizione di due unità di moderna concezione. Il programma è concepito secondo un piano di sviluppo pluriennale di previsto avvio nel 2021 e durata complessiva di 15 anni.

Il programma avrà uno sviluppo per *tranches* successive, per un costo complessivo stimato in 823 milioni di euro, di cui: la prima *tranche* (acquisizione della prima unità LSS e relativo sostegno tecnico logistico decennale) - che ammonta a 411,5 milioni di euro - sarà finanziata sui capitoli del settore investimento del bilancio ordinario del Ministero della difesa (capitolo 7120-01) per 232 milioni di euro e sugli stanziamenti derivanti dal Fondo investimenti dell'articolo 1, comma 14, della legge n. 160 del 2019 (capitolo 7120-42) per 179,5 milioni euro; la *tranche* successiva sarà contrattualizzata subordinatamente all'identificazione delle necessarie risorse a valere su distinti strumenti finanziari di eventuale futura istituzione, ovvero su risorse iscritte nella missione di riferimento, opportunamente rese disponibili anche a mezzo di preventiva rimodulazione/revisione di altre spese concordata con il Ministero dell'economia e delle finanze.

Nello stato di previsione della Difesa, il programma d'arma in esame afferisce alla Missione 5 (Difesa e Sicurezza del Territorio), Programma 6 (Pianificazione Generale delle Forze Armate e Approvvigionamenti Militari), Azione 6 (Ammodernamento, rinnovamento e sostegno delle capacità dello Strumento Militare), Centro di Responsabilità Amministrativa (C.R.A.) Segretariato Generale. Nella scheda tecnica allegata allo schema di decreto in titolo, viene riportato il cronoprogramma dei pagamenti, "in via meramente indicativa, da aggiornarsi a valle del perfezionamento dell'iter negoziale, secondo l'effettiva esigenza di pagamento". Al riguardo, lo Stato maggiore della Difesa fa presente che la ripartizione della spesa per ciascun esercizio potrà essere temporalmente rimodulata in funzione dell'effettiva esigibilità contrattuale dei pagamenti, come emergente dal completamento dell'attività tecnico-amministrativa.

Il programma in esame è riportato anche nel Documento programmatico pluriennale della Difesa per il triennio 2021-2023 tra le schede dei programmi maggiori di previsto avvio (pag. 86), con i medesimi impegni finanziari previsti.

Al fine di evitare possibili dubbi interpretativi, andrebbe valutata l'opportunità di chiarire espressamente che il programma di acquisizione in esame fa riferimento alla prima *tranche*.

Risulta inoltre necessario acquisire dal Governo una conferma circa l'effettiva sussistenza delle risorse destinate all'attuazione del programma e una rassicurazione in merito al fatto che l'utilizzo delle risorse in questione non sia comunque suscettibile di pregiudicare precedenti impegni di spesa o di interferire con la realizzazione di ulteriori interventi eventualmente già programmati a legislazione vigente a valere sulle risorse medesime.

Chiede infine di chiarire se l'eventualità di possibili variazioni si riferisca al solo cronoprogramma dei pagamenti oppure riguardi anche il costo complessivo del programma sottoposto al parere parlamentare.

Per ulteriori approfondimenti, rinvia alla nota di documentazione del Senato e della Camera dei deputati.

Il sottosegretario FRENI mette a disposizione della Commissione una nota istruttoria recante risposte ai quesiti posti dal relatore.

Il relatore [FANTETTI](#) (*Misto-I-C!-E*) si riserva di predisporre uno schema di osservazioni da sottoporre alla Commissione

Il seguito dell'esame è quindi rinviato.

(2394) Conversione in legge del decreto-legge 21 settembre 2021, n. 127, recante misure urgenti per

assicurare lo svolgimento in sicurezza del lavoro pubblico e privato mediante l'estensione dell'ambito applicativo della certificazione verde COVID-19 e il rafforzamento del sistema di screening

(Parere alla 1a Commissione sugli emendamenti. Seguito dell'esame. Parere in parte non ostativo, in parte contrario, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione e in parte condizionato, ai sensi della medesima norma costituzionale. Rinvio dell'esame dei restanti emendamenti)

Prosegue l'esame sospeso nella seduta pomeridiana del 26 ottobre.

Il relatore [MANCA](#) (PD) fa presente che è pervenuta la proposta 9.0.1 (testo 2), sulla quale occorre richiedere la relazione tecnica.

Riepiloga, quindi, i rilievi avanzati sugli emendamenti riferiti all'articolo 1.

Il rappresentante del GOVERNO formula un avviso contrario, per oneri non quantificati e non coperti, sugli emendamenti 01.1, 1.24, 1.34 e 1.0.1, mentre non ha nulla da osservare, per quanto di competenza, sulla proposta 1.17.

Tra gli emendamenti riferiti all'articolo 1 e non segnalati dal relatore, subordina la valutazione non ostativa dell'emendamento 1.8 a una riformulazione di cui dà lettura, mentre sulla proposta 1.36 fa presente che la Ragioneria generale dello Stato ha richiesto l'acquisizione della relazione tecnica al fine di verificarne la neutralità finanziaria, e pertanto ne chiede l'accantonamento.

Il PRESIDENTE, anche in vista del prossimo avvio della sessione di bilancio, richiama l'attenzione sul tema, già affrontato in precedenti provvedimenti, della previsione di un indennizzo per i familiari del personale sanitario deceduto nell'ambito del contrasto al COVID-19.

Il senatore [ERRANI](#) (Misto-LeU-Eco) al riguardo ricorda che, presso la Commissione sanità, è in discussione un disegno di legge che prevede un riconoscimento, consistente in un credito d'imposta, per i medici morti in relazione all'emergenza sanitaria, facendo presente che si attende la valutazione della Ragioneria generale dello Stato.

Il relatore [MANCA](#) (PD), dopo aver ricordato che sulle proposte relative all'articolo 2 non vi sono osservazioni, passa a richiamare le criticità segnalate sugli emendamenti riferiti all'articolo 3.

Il sottosegretario FRENI si pronuncia in senso contrario, per oneri non quantificati e non coperti o in assenza di relazione tecnica, su tutti gli emendamenti segnalati dal relatore all'articolo 3.

Tra gli emendamenti non segnalati dal relatore, chiede di accantonare le proposte 3.48, 3.62, 3.0.1 e 3.0.19, su cui è necessario acquisire la relazione tecnica per verificarne gli effetti finanziari.

Il senatore [ERRANI](#) (Misto-LeU-Eco) ritiene che gli emendamenti 3.48 e 3.62 non presentino, anche a una prima lettura, alcuna criticità di carattere finanziario e reputa necessario, in casi del genere, che la Commissione riaffermi un criterio di giudizio coerente con le proprie attribuzioni.

Il senatore [DELL'OLIO](#) (M5S), intervenendo sull'emendamento 3.0.1, sostiene che la proposta, al di là delle valutazioni di merito, non determina alcun impatto sul bilancio pubblico.

Il sottosegretario FRENI, su richiesta del senatore [ERRANI](#) (Misto-LeU-Eco), precisa che, sulla base dell'istruttoria della Ragioneria generale dello Stato, l'emendamento 3.0.1 risulta suscettibile di determinare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica non quantificati e non coperti, per cui, in assenza di apposita relazione tecnica che fornisca elementi al riguardo, viene espresso un parere contrario; tuttavia, per consentire gli approfondimenti del caso, anche mediante l'acquisizione di una relazione tecnica, ribadisce l'opportunità di accantonarne l'esame.

Il presidente [PESCO](#) avverte che l'emendamento 3.0.1000 del Governo è stato ritirato. Sulle proposte 3.0.9, 3.0.10, 3.0.11 e 3.0.19, che risultano dichiarate improponibili presso la Commissione di merito, prospetta di valutare l'opportunità che la Commissione bilancio non si pronunci.

Il senatore [ERRANI](#) (*Misto-LeU-Eco*), rimarcando l'importanza, già emersa in precedenza, di tale questione dal punto di vista metodologico, considera necessario adottare sul punto un criterio definitivo e omogeneo, che consenta di superare le difficoltà riscontrate nel passato.

Il relatore [MANCA](#) (*PD*), condividendo la prospettazione del Presidente, ritiene che non possa essere dato un parere contrario, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, su un emendamento per il solo fatto che esso risulti improponibile, senza ulteriori verifiche.

Il PRESIDENTE precisa che la questione del parere contrario si pone, in realtà, non per tutti gli emendamenti improponibili, ma soltanto su quelli segnalati dalla Commissione per criticità di carattere finanziario.

La senatrice [RIVOLTA](#) (*L-SP-PSd'Az*), nel convenire sulla necessità di individuare un criterio coerente e uniforme, invita a considerare l'opportunità di definire un protocollo o un'intesa tra i Presidenti delle Commissioni permanenti per trovare una soluzione condivisa ed efficace alla questione dell'esame in sede consultiva degli emendamenti improponibili.

Il PRESIDENTE, non essendovi osservazioni in senso contrario, conferma che nel caso specifico non si procederà ad esprimere il parere sugli emendamenti improponibili; si riserva comunque di valutare per il futuro, con la Commissione, l'efficacia di tale soluzione, avuto anche riguardo alla necessità di evitare, nei rapporti con le altre Commissioni in sede referente, equivoci e omissioni.

Nessun altro chiedendo di intervenire, il RELATORE, sulla base delle indicazioni emersi dal dibattito e dei chiarimenti forniti dal Governo, illustra la seguente proposta di parere: "La Commissione programmazione economica, bilancio, esaminati gli emendamenti relativi agli articoli da 1 a 3 del disegno di legge in titolo, esprime, per quanto di propria competenza, parere contrario, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, sulle proposte 01.1, 1.24, 1.34, 1.0.1, 3.3, 3.18, 3.34, 3.35, 3.36, 3.37 e 3.55.

Sull'emendamento 1.8 il parere non ostativo è condizionato, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, all'inserimento, dopo le parole: "è prevista la possibilità" delle seguenti: ", fino al 31 dicembre 2021,". Si segnala altresì, in merito al medesimo emendamento, che il riferimento normativo all'articolo 34, comma 9-quater, del decreto-legge 22 aprile 2021, n. 52, deve intendersi più correttamente riferito al decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73.

Il parere è non ostativo su tutti i restanti emendamenti riferiti agli articoli da 1 a 3, ad eccezione delle proposte 1.36, 3.48, 3.54, 3.62 e 3.0.1, il cui esame resta sospeso.

L'esame resta altresì sospeso sugli emendamenti riferiti agli articoli 4 e seguenti."

La Commissione approva.

Il seguito dell'esame è quindi rinviato.

INTEGRAZIONE DELL'ORDINE DEL GIORNO

Il PRESIDENTE avverte che, l'ordine del giorno è integrato con l'esame, in sede consultiva,

dei disegni di legge n. 2437 (Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali) e n. 2326 (Proroga del termine previsto dall'articolo 8, comma 1, della legge 8 marzo 2019, n. 21, per la conclusione dei lavori della Commissione parlamentare di inchiesta sui fatti accaduti presso la comunità «Il Forteto»).

La Commissione prende atto.

La seduta termina alle ore 15.

1.4.2.2.2. 5ª Commissione permanente (Bilancio) - Seduta n. 469 (ant.) del 03/11/2021

[collegamento al documento su www.senato.it](http://www.senato.it)

BILANCIO (5ª)
MERCOLEDÌ 3 NOVEMBRE 2021
469ª Seduta (antimeridiana)

Presidenza del Presidente
[PESCO](#)

Interviene il sottosegretario di Stato per l'economia e le finanze Freni.

La seduta inizia alle ore 9,10.

IN SEDE CONSULTIVA

(2437) Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali, approvato dalla Camera dei deputati (Parere alla 8ª Commissione sul testo e sugli emendamenti. Esame del testo. Parere non ostativo. Rinvio dell'esame degli emendamenti)

La relatrice [BOTTICI](#) (M5S) illustra il disegno di legge in titolo, segnalando, per quanto di competenza, nel rinviare alla nota n. 269 del Servizio del bilancio per la disamina delle singole disposizioni, che risulta necessario acquisire la relazione tecnica aggiornata, di cui all'articolo 17, comma 8, della legge di contabilità e finanza pubblica, al fine di appurare la neutralità finanziaria complessiva del provvedimento, anche con particolare riguardo alle previsioni di cui alle seguenti disposizioni: articolo 1, commi 1, 1-bis, 1-ter e 2-bis (modifiche al codice della strada); articolo 2, commi 1-bis e 1-ter (affidamento della concessione dell'autostrada A22 del Brennero); articolo 2, commi da 2-sexies a 2-sexiesdecies (società per la gestione in house delle autostrade statali in regime di concessione); articolo 5 (disposizioni sulla funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili); articolo 6 (disposizioni per la funzionalità dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali); articolo 11 (rifi naziamento del Fondo 394/81); articolo 13 (misure di agevolazioni per i comuni).

Il sottosegretario FRENI deposita, ai sensi dell'articolo 17, comma 8, della legge di contabilità e finanza pubblica, la relazione tecnica di passaggio, positivamente verificata, sul provvedimento in titolo.

Non essendovi richieste di intervento, la relatrice [BOTTICI](#) (M5S) illustra la seguente proposta di parere: "La Commissione programmazione economica, bilancio, esaminato il disegno di legge in titolo e acquisita la relazione tecnica aggiornata, di cui all'articolo 17, comma 8, della legge di contabilità e finanza pubblica, positivamente verificata, esprime, per quanto di competenza, parere non ostativo."

Verificata la presenza del prescritto numero legale, la proposta di parere è messa ai voti e approvata.

Il seguito dell'esame è quindi rinviato.

(2437) Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali

(Parere all'Assemblea sul testo e sugli emendamenti. Esame del testo. Parere non ostativo. Rinvio dell'esame degli emendamenti)

La relatrice [BOTTICI](#) (M5S) propone di ribadire all'Assemblea il parere non ostativo appena espresso alla Commissione di merito sul provvedimento in titolo.

Il rappresentante del GOVERNO si pronuncia in senso conforme alla proposta della relatrice.

Verificata la presenza del prescritto numero di senatori, la proposta di parere, posta in votazione, risulta approvata.

Il seguito dell'esame è quindi rinviato.

(2326) Angela Anna Bruna PIARULLI ed altri. - Proroga del termine previsto dall'articolo 8, comma 1, della legge 8 marzo 2019, n. 21, per la conclusione dei lavori della Commissione parlamentare di inchiesta sui fatti accaduti presso la comunità «Il Forteto»

(Parere alla 2a Commissione sul testo e sugli emendamenti. Esame. Parere non ostativo)

La relatrice [BOTTICI](#) (M5S) illustra il disegno di legge in titolo ed i relativi emendamenti, segnalando, per quanto di competenza, in relazione al testo, che non vi sono osservazioni da formulare, considerato che le spese per la proroga dei lavori della Commissione d'inchiesta fino alla scadenza della XVIII legislatura, stabilite nel limite annuo di 50 mila euro, sono poste per metà a carico del bilancio interno del Senato e per metà a carico del bilancio interno della Camera dei deputati.

Per quanto riguarda gli emendamenti, non vi sono osservazioni da formulare.

Nessuno chiedendo di intervenire, la relatrice [BOTTICI](#) (M5S) formula la seguente proposta di parere: "La Commissione programmazione economica, bilancio, esaminato il disegno di legge in titolo e i relativi emendamenti, esprime, per quanto di competenza, parere non ostativo."

Verificata la presenza del prescritto numero legale, la proposta di parere è messa in votazione e approvata.

(2394) Conversione in legge del decreto-legge 21 settembre 2021, n. 127, recante misure urgenti per assicurare lo svolgimento in sicurezza del lavoro pubblico e privato mediante l'estensione dell'ambito applicativo della certificazione verde COVID-19 e il rafforzamento del sistema di screening

(Parere alla 1a Commissione sugli emendamenti. Seguito dell'esame. Parere in parte non ostativo e in parte contrario, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione. Rinvio dell'esame dei restanti emendamenti)

Prosegue l'esame sospeso nella prima seduta pomeridiana di ieri.

Il relatore [MANCA](#) (PD) illustra gli emendamenti accantonati nella seduta di ieri, segnalando, per quanto di competenza, in merito agli emendamenti all'articolo 1, che occorre richiedere la relazione tecnica sull'emendamento 1.36 (segnalato dal Governo e, allo stato, improponibile presso la Commissione di merito).

In merito agli emendamenti all'articolo 3, richiede la relazione tecnica sulla proposta 3.54. Occorre altresì acquisire la relazione tecnica sulle proposte 3.48, 3.62 e 3.0.1 (segnalate dal Governo). Non vi sono osservazioni sulla proposta 3.60 (testo 2).

Risultano allo stato improponibili, presso la Commissione di merito, gli emendamenti 3.0.9 (che comporta maggiori oneri), 3.0.10 (che necessita di relazione tecnica), 3.0.11 (che necessita di relazione tecnica) e 3.0.19 (segnalato dal Governo).

Per quanto attiene agli emendamenti riferiti all'articolo 4, richiede la relazione tecnica per le proposte 4.1, 4.6 e 4.7. Comporta maggiori oneri l'emendamento 4.

Richiede la relazione tecnica per gli emendamenti 4.10, 4.11, 4.0.2, 4.0.3, 4.0.4 e 4.0.5.

La proposta 4.0.6 presenta profili di onerosità.

Non vi sono osservazioni sui restanti emendamenti riferiti all'articolo 4.

Non vi sono osservazioni sugli emendamenti riferiti all'articolo 5.

Per quanto riguarda gli emendamenti riferiti all'articolo 6, occorre valutare la portata finanziaria dell'emendamento 6.1, che stabilisce il carattere aggiuntivo delle somme riassegnate dall'articolo 6 al Fondo unico a sostegno del potenziamento del movimento sportivo italiano e al Fondo per il rilancio del Sistema sportivo nazionale.

Non vi sono osservazioni sui restanti emendamenti riferiti all'articolo 6.

Non vi sono osservazioni sugli emendamenti riferiti agli articoli 7 e 8.

Per quanto riguarda gli emendamenti riferiti all'articolo 9, richiede la relazione tecnica sulle proposte 9.0.1, 9.0.1 (testo 2), nonché sugli emendamenti 9.0.2, 9.0.3 e 9.0.4 (al momento improponibili presso la Commissione di merito).

Non vi sono osservazioni sui restanti emendamenti riferiti all'articolo 9.

Non vi sono osservazioni sull'emendamento riferito all'articolo 10.

Il sottosegretario FRENI innanzitutto riporta che, facendosi interprete delle richieste della Commissione, ha sollecitato gli uffici competenti ai fini della predisposizione delle relazioni tecniche sugli emendamenti accantonati nella prima seduta pomeridiana di ieri.

Quindi, proseguendo nella valutazione delle proposte emendative, in relazione agli emendamenti riferiti all'articolo 4 concorda con il relatore sull'onerosità delle proposte 4.81 e 4.0.6, nonché sulla richiesta di relazione tecnica sugli emendamenti 4.1, 4.6, 4.7, 4.10, 4.11, 4.0.2, 4.0.3, 4.0.4 e 4.0.5, sui quali chiede di valutare l'accantonamento dell'esame in attesa dell'acquisizione della relazione tecnica.

Sugli emendamenti riferiti all'articolo 4 non segnalati dal relatore, chiede di accantonare altresì la proposta 4.0.1, in attesa dell'acquisizione di una relazione tecnica necessaria a verificarne gli effetti finanziari, mentre si pronuncia in senso contrario sull'emendamento 4.0.7, che risulta identico a una proposta emendativa già approvata in sede di conversione del decreto-legge n. 105 del 2021.

Ad una richiesta di chiarimenti formulata dal senatore [DELL'OLIO](#) (M5S) risponde il [PRESIDENTE](#), che poi dispone l'accantonamento dell'esame delle proposte 4.1, 4.6, 4.7, 4.10, 4.11, 4.0.2, 4.0.3, 4.0.4, 4.0.5 e 4.0.1.

Il rappresentante del GOVERNO, con riguardo alle proposte riferite all'articolo 5, su cui il relatore non ha osservazioni da formulare, chiede di valutare l'accantonamento degli emendamenti 5.2, 5.7, 5.4, 5.5, 5.9, 5.12, 5.20 e 5.0.2, in vista dell'acquisizione delle relative relazioni tecniche.

Con riferimento alle proposte relative all'articolo 6, esprime un avviso contrario sull'emendamento 6.1, dal momento che non è chiaro come dalla ridestinazione delle somme ivi previste e considerati i mesi mancanti alla fine dell'esercizio, tale diversa destinazione non possa generare effetti negativi sui saldi di finanza pubblica per il 2022.

Nel concordare con il relatore sull'assenza di osservazioni sugli emendamenti riferiti all'articolo 7, con riguardo alle proposte relative all'articolo 8 si esprime in senso contrario sull'emendamento 8.0.2, in quanto la proposta determina oneri non quantificati e privi di copertura finanziaria, in relazione alla sostituzione del personale docente.

Il senatore [DELL'OLIO](#) (M5S), nel sostenere che il lavoro agile ivi previsto non determini costi di sostituzione, chiede l'accantonamento dell'esame per consentire gli opportuni approfondimenti istruttori.

Il [PRESIDENTE](#) dispone l'accantonamento dell'esame delle proposte 5.2, 5.7, 5.4, 5.5, 5.9, 5.12, 5.20 e 5.0.2, nonché dell'emendamento 8.0.2.

Il sottosegretario FRENI, in relazione agli emendamenti riferiti all'articolo 9, concorda con il relatore sulla richiesta di relazione tecnica per le proposte 9.0.1, 9.0.1 (testo 2), 9.0.2, 9.0.3 e 9.0.4, di cui ritiene opportuno il rinvio dell'esame così da permettere le verifiche sui profili finanziari.

Conviene infine con il relatore sull'assenza di osservazioni, per quanto di competenza, sull'emendamento riferito all'articolo 10.

Il [PRESIDENTE](#) dispone altresì di accantonare l'esame degli emendamenti 9.0.1, 9.0.1 (testo 2), 9.0.2, 9.0.3 e 9.0.4.

Non essendovi ulteriori richieste di intervento, il relatore [MANCA](#) (PD), sulla base delle indicazioni emerse dal dibattito e alla luce dei chiarimenti forniti dal Governo, illustra la seguente proposta di parere: "La Commissione programmazione economica, bilancio, esaminati gli emendamenti relativi agli articoli da 4 a 10 del disegno di legge in titolo, esprime, per quanto di propria competenza, parere contrario, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, sulle proposte 4.8, 4.0.6, 4.0.7 e 6.1. Il parere è non ostativo sui restanti emendamenti riferiti agli articoli da 4 a 10, fatta eccezione per le proposte 4.1, 4.6, 4.7, 4.10, 4.11, 4.0.1, 4.0.2, 4.0.3, 4.0.4, 4.0.5, 5.2, 5.4, 5.5, 5.7, 5.9, 5.12, 5.20, 5.0.2, 8.0.2, 9.0.1, 9.0.1 (testo 2), 9.0.2, 9.0.3 e 9.0.4, il cui esame resta sospeso."

La proposta di parere è messa in votazione e approvata.

Il seguito dell'esame è quindi rinviato.

[\(2409\)](#) Conversione in legge del decreto-legge 8 ottobre 2021, n. 139, recante disposizioni urgenti per l'accesso alle attività culturali, sportive e ricreative, nonché per l'organizzazione di pubbliche amministrazioni e in materia di protezione dei dati personali
(Parere alla 1a Commissione. Seguito dell'esame e rinvio)

Prosegue l'esame sospeso nella seduta del 28 ottobre.

Il sottosegretario FRENI mette a disposizione della Commissione un'ulteriore nota istruttoria recante chiarimenti sui rilievi avanzati dalla relatrice con riguardo ai profili di copertura dell'articolo 7 del provvedimento.

Il seguito dell'esame è quindi rinviato.

SUI LAVORI DELLA COMMISSIONE

La senatrice [BOTTICI](#) (M5S) sollecita il Governo a dare riscontro alla richiesta di predisposizione di una relazione tecnica sul disegno di legge n. 727, formulata dalla Commissione il 17 febbraio 2020.

Il sottosegretario FRENI prende nota della sollecitazione.

CONVOCAZIONE DI UN UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI

Il [PRESIDENTE](#) comunica che al termine dell'odierna seduta antimeridiana è convocato un Ufficio di Presidenza.

La Commissione prende atto.

La seduta termina alle ore 9,25.

1.4.2.2.3. 5ª Commissione permanente (Bilancio) - Seduta n. 471 (ant.) del 04/11/2021

[collegamento al documento su www.senato.it](http://www.senato.it)

BILANCIO (5ª)
GIOVEDÌ 4 NOVEMBRE 2021
471ª Seduta

Presidenza del Presidente
[PESCO](#)

Interviene il sottosegretario di Stato per l'economia e le finanze Maria Cecilia Guerra.

La seduta inizia alle ore 9,25.

IN SEDE CONSULTIVA

(2437) Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali, approvato dalla Camera dei deputati (Parere all'Assemblea sugli emendamenti. Esame. Parere in parte non ostativo e in parte contrario, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione)

Prosegue l'esame sospeso nella seduta antimeridiana di ieri.

Il [PRESIDENTE](#) (M5S), in sostituzione della relatrice Bottici, illustra gli emendamenti relativi al disegno di legge in titolo, trasmessi dall'Assemblea, segnalando, per quanto di competenza, in relazione agli emendamenti riferiti all'articolo 1, che occorre valutare i profili finanziari delle proposte 1.3, sulla facoltà dei comuni di subordinare l'accesso alle zone a traffico limitato al pagamento di una somma, e 1.4, sulle modalità di revisione dei veicoli ad uso speciale degli spettacoli viaggianti. Occorre richiedere la relazione tecnica sull'emendamento 1.10. Occorre valutare gli eventuali profili finanziari dell'emendamento 1.12, sugli effetti dell'apposizione del preavviso di accertamento della violazione del codice della strada, nonché della proposta 1.15, sulla qualificazione dei conducenti per i veicoli impegnati nei servizi pubblici essenziali. Comportano maggiori oneri gli emendamenti 1.17 e 1.18. Occorre valutare gli effetti finanziari e la portata normativa degli emendamenti 1.19, sulla destinazione delle risorse del Fondo ivi previsto, e 1.20, in tema di responsabilità solidale per le sanzioni amministrative. Richiede la relazione tecnica sulla proposta 1-ter.0.1. Comporta maggiori oneri l'emendamento 1-ter.0.2.

Per quanto riguarda gli emendamenti riferiti all'articolo 2, risulta necessario acquisire la relazione

tecnica sulle proposte 2.1, 2.2 e 2.3.

Non vi sono emendamenti riferiti all'articolo 3.

Per quanto riguarda gli emendamenti riferiti all'articolo 4, richiede la relazione tecnica sulla proposta 4.2. Comporta maggiori oneri l'emendamento 4.3. Richiede la relazione tecnica sulla proposta 4.4.

Per quanto riguarda gli emendamenti riferiti all'articolo 5, occorre valutare i profili finanziari della proposta 5.0.1, sul pagamento diretto da parte della stazione appaltante pubblica al fornitore in caso di inadempimento, nonché degli analoghi emendamenti 5.0.2 e 5.0.3, sull'esclusione della responsabilità contrattuale per inadempimento causato da eccezionale carenza di approvvigionamento di merci e forniture.

Non vi sono emendamenti riferiti all'articolo 6.

Per quanto riguarda gli emendamenti riferiti agli articoli 7 e 8, non vi sono osservazioni da formulare.

Non vi sono emendamenti riferiti all'articolo 9.

Per quanto riguarda l'emendamento riferito all'articolo 10, richiede la relazione tecnica sulla proposta 10.1.

Non vi sono osservazioni sugli emendamenti riferiti agli articoli 11 e 12.

Per quanto riguarda gli emendamenti riferiti all'articolo 13, occorre verificare la disponibilità delle risorse utilizzate a copertura dell'emendamento 13.1. Richiede la relazione tecnica sulla proposta 13.2.

Non vi sono osservazioni sugli emendamenti riferiti agli articoli 14 e 15.

Per quanto riguarda gli emendamenti riferiti all'articolo 16, occorre valutare la compatibilità con le risorse disponibili a legislazione vigente dell'emendamento 16.1. Comportano maggiori oneri le proposte 16.3, 16.0.8 e 16.0.9. Richiede la relazione tecnica sugli emendamenti 16.6, 16.7, 16.0.2, 16.0.3, 16.0.5 e 16.0.10. Occorre valutare la portata finanziaria dell'emendamento 16.0.11.

Non vi sono osservazioni su tutti i restanti emendamenti.

La sottosegretaria GUERRA esprime un avviso contrario, per oneri non quantificati e non coperti o in assenza di relazione tecnica necessaria a verificare gli effetti finanziari, su tutti gli emendamenti segnalati dalla Commissione.

Il senatore [DAMIANI](#) (*FIBP-UDC*) fa presente che gli emendamenti a firma dei senatori di Forza Italia sono stati ritirati.

La senatrice [RIVOLTA](#) (*L-SP-PSd'Az*) si rammarica che, anche per questo provvedimento, l'esame sostanziale è stato svolto solo dal ramo del Parlamento in prima lettura. La ristrettezza dei tempi a disposizione del Senato ha inoltre impedito di acquisire le relazioni tecniche necessarie a verificare gli effetti finanziari degli emendamenti parlamentari.

Non essendovi ulteriori richieste di intervento, il presidente [PESCO](#) (*M5S*) illustra la seguente proposta di parere: "La Commissione programmazione economica, bilancio, esaminati gli emendamenti trasmessi dall'Assemblea, riferiti al disegno di legge in titolo, esprime, per quanto di competenza, parere contrario, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, sulle proposte 1.3, 1.4, 1.10, 1.12, 1.15, 1.17, 1.18, 1.19, 1.20, 1-ter.0.1, 1-ter.0.2, 2.1, 2.2, 2.3, 4.2, 4.3, 4.4, 5.0.1, 5.0.2, 5.0.3, 10.1, 13.1, 13.2, 16.1, 16.3, 16.6, 16.7, 16.0.2, 16.0.3, 16.0.5, 16.0.8, 16.0.9, 16.0.10 e 16.0.11. Il parere è non ostativo su tutti i restanti emendamenti."

La proposta di parere è posta in votazione e approvata.

(2401) Conversione in legge del decreto-legge 27 settembre 2021, n. 130, recante misure urgenti per il contenimento degli effetti degli aumenti dei prezzi nel settore elettrico e del gas naturale
(Parere alla 10ª Commissione sugli emendamenti. Seguito dell'esame. Parere in parte non ostativo e in parte contrario, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione Rinvio dell'esame dei restanti emendamenti)

Prosegue l'esame sospeso nella seduta pomeridiana di ieri.

La relatrice [FAGGI](#) (*L-SP-PSd'Az*) illustra gli emendamenti accantonati nella seduta del 3 novembre 2021, nonché le ulteriori riformulazioni, riferiti al disegno di legge in titolo, segnalando, per quanto di competenza, che, in relazione agli emendamenti riferiti all'articolo 1, occorre richiedere la relazione tecnica sull'emendamento 1.2, sulle analoghe proposte 1.3 e 1.4, nonché sull'emendamento 1.8, che ampliano l'ambito applicativo dell'annullamento, da parte dell'ARERA, delle aliquote relative agli oneri generali di sistema. Comportano inoltre maggiori oneri le proposte 1.7 (testo 2) e 1.9 (testo 2). Richiede poi la relazione tecnica sulla proposta 1.0.1, al fine di verificare la sostenibilità della clausola di invarianza ivi prevista.

In relazione agli emendamenti riferiti all'articolo 2, segnala che appare suscettibile di determinare maggiori oneri la proposta 2.1, che amplia l'ambito di applicazione della disposizione dal gas metano al gas naturale. Risulta necessario acquisire la relazione tecnica sulle analoghe proposte 2.2 e 2.3, che estendono la riduzione dell'IVA al consumo di gas metano e alla vendita di gas naturale per autotrazione. Richiede poi la relazione tecnica sull'emendamento 2.5, che estende la riduzione dell'IVA al consumo di gas metano per autotrazione. Osserva quindi che risulta necessario acquisire la relazione tecnica sulla proposta 2.6, che estende la portata della riduzione dell'IVA al consumo di energia termica prodotta con impianti a gas naturale.

Richiede inoltre la relazione tecnica sull'emendamento 2.9 e sulle analoghe proposte 2.10 e 2.11, che estendono la riduzione dell'IVA ad altre tipologie di energia. Osserva che comporta maggiori oneri la proposta 2.14 (testo 2). Chiede poi conferma dell'assenza di oneri negli analoghi emendamenti 2.0.3, 2.0.3 (testo 2), 2.0.4 e 2.0.4 (testo 2), che prevedono la revisione dei criteri di indicizzazione dei prezzi nelle forniture energetiche.

In relazione agli emendamenti riferiti all'articolo 3, segnala la necessità di valutare gli eventuali profili finanziari della proposta 3.1, che ridefinisce, rispetto al testo del provvedimento, i clienti domestici economicamente svantaggiati destinatari delle agevolazioni sulle tariffe elettriche. Rileva che occorre altresì valutare i profili finanziari dell'emendamento 3.2, che prevede una copertura finanziaria mediante definanziamento delle risorse stanziare per il reddito di cittadinanza senza modificare la norma base, con il rischio di maggiori oneri per diritti soggettivi acquisiti. Osserva che comporta maggiori oneri l'emendamento 3.0.1. Richiede poi la relazione tecnica sulle proposte 3.0.2 e 3.0.2 (testo 2), che istituiscono nel Fondo di garanzia per le piccole e medie imprese una sezione speciale destinata alla realizzazione di comunità energetiche rinnovabili. Rileva che appare suscettibile di determinare maggiori oneri l'emendamento 3.0.3, istitutivo di un Servizio elettrico pubblico per gli utenti svantaggiati. Richiede la relazione tecnica sulla riformulazione 3.0.3 (testo 2), al fine di verificare la sostenibilità della clausola di invarianza per la fornitura di energia elettrica ai clienti svantaggiati affidata ad Acquirente Unico S.p.A.

Fa poi presente che risulta necessario acquisire la relazione tecnica sulla proposta 3.0.4, che riconosce una detrazione fiscale, cumulabile con altri incentivi, per gli interventi di realizzazione di sistemi di accumulo di energia da fonti rinnovabili. Richiede la relazione tecnica sull'emendamento 3.0.5, che introduce una esenzione dal canone per le occupazioni del territorio comunale con cavi e condutture, per i venditori di energia elettrica, nonché sulla riformulazione 3.0.5 (testo 2), che estende l'esenzione anche alla distribuzione di gas naturale e prevede un fondo di ristoro dei comuni per il minor gettito. Rileva che appare suscettibile di determinare maggiori oneri l'emendamento 3.0.6, recante una norma di interpretazione autentica in tema di canone di occupazione permanente con cavi e conduttore. Richiede la relazione tecnica sulla riformulazione 3.0.6 (testo 2), che prevede un'esenzione dal canone di occupazione per i venditori di energia e gli operatori di telecomunicazione con un fondo di ristoro dei comuni per il minor gettito. Segnala che occorre valutare i profili finanziari della proposta 3.0.7, volta a individuare nuovi criteri di definizione del prezzo di esercizio in materia energetica, oltre a prevedere una disciplina transitoria.

Fa, infine, presente che non vi sono osservazioni sui restanti emendamenti riferiti all'articolo 3, ivi

comprese le riformulazioni 3.0.8 (testo 2) e 3.0.9 (testo 2). Non vi sono inoltre osservazioni da formulare sugli emendamenti riferiti all'articolo 4.

La sottosegretaria GUERRA esprime una valutazione contraria sulla proposta 3.1, in assenza di una relazione tecnica necessaria a determinarne gli effetti finanziari, nonché sull'emendamento 3.2, non solo per la necessità di una relazione tecnica al fine di verificare la quantificazione, ma anche per inidoneità della copertura finanziaria.

Concorda quindi con la relatrice sull'onerosità della proposta 3.0.1.

Sull'emendamento 3.0.2, si pronuncia in senso contrario sul testo base per inidoneità della copertura, mentre chiede di accantonare la riformulazione 3.0.2 (testo 2).

Chiede altresì l'accantonamento della proposta 3.0.3, in attesa del completamento degli approfondimenti istruttori, nonché della riformulazione 3.0.3 (testo 2).

Manifesta quindi un avviso contrario, in assenza di relazione tecnica e per inidoneità della copertura finanziaria, sull'emendamento 3.0.4, nonché sull'emendamento 3.0.5 in mancanza di relazione tecnica, mentre chiede di accantonare la riformulazione 3.0.5 (testo 2).

Sull'emendamento 3.0.6, si pronuncia in senso contrario in mancanza di una relazione tecnica necessaria a dimostrarne la neutralità finanziaria, mentre chiede l'accantonamento della riformulazione 3.0.6 (testo 2). Domanda altresì di rinviare l'esame della proposta 3.0.7 in attesa della predisposizione di una relazione tecnica.

Sulle riformulazioni 3.0.8 (testo 2) e 3.0.9 (testo 2), su cui la Commissione non ha osservazioni da formulare, chiede l'accantonamento per consentire le valutazioni del caso, concordando per i restanti sulla valutazione non ostativa della relatrice.

Con riguardo agli emendamenti riferiti all'articolo 4, conviene con la relatrice sull'assenza di osservazioni, fatta eccezione per la proposta 4.4, sulla cui portata finanziaria sono in corso approfondimenti.

La relatrice [FAGGI](#) (*L-SP-PSd'Az*) propone, in linea di massima, di adottare lo stesso criterio seguito con riguardo agli emendamenti riferiti agli articoli 1 e 2, ossia esprimere un parere contrario, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, sugli emendamenti che comportano maggiori oneri o presentano una copertura finanziaria inidonea, e accantonare, invece, l'esame delle proposte su cui è stata richiesta la relazione tecnica, al fine di consentire le verifiche sui profili finanziari.

Interviene il senatore [DELL'OLIO](#) (*M5S*) per chiedere chiarimenti sulla valutazione espressa dal Governo in merito all'emendamento 3.0.4.

La sottosegretaria GUERRA precisa, al riguardo, che il fondo che si intende utilizzare a copertura è preordinato per gli interventi prioritari del Governo, oltre a ribadire la necessità di predisposizione di una relazione tecnica per verificare la quantificazione degli oneri.

Il senatore [DELL'OLIO](#) (*M5S*) ravvisa l'opportunità dell'accantonamento dell'esame della proposta in questione, al fine di consentire gli approfondimenti sui profili di quantificazione dei costi.

Chiede quindi delucidazioni sulla valutazione espressa con riguardo all'emendamento 3.0.7, che a suo avviso non presenta risvolti di carattere finanziario.

La rappresentante del GOVERNO risponde che la proposta emendativa prevede il diffuso coinvolgimento dell'Autorità di regolazione per l'energia, le reti e l'ambiente (ARERA), per cui occorre verificare la sostenibilità dello svolgimento di tali attività con le risorse disponibili a legislazione vigente.

Il [PRESIDENTE](#), alla luce degli interventi, dispone quindi l'accantonamento degli emendamenti 3.1, 3.0.2 (testo 2), 3.0.3, 3.0.3 (testo 2), 3.0.4, 3.0.5 (testo 2), 3.0.6 (testo 2), 3.0.7, 3.0.8 (testo 2), 3.0.9

(testo 2) e 4.4.

Non essendovi ulteriori richieste di intervento, la relatrice [FAGGI](#) (*L-SP-PSd'Az*), sulla base delle indicazioni emerse dal dibattito e alla luce dei chiarimenti forniti dal Governo, illustra la seguente proposta di parere: "La Commissione programmazione economica, bilancio, esaminati gli emendamenti riferiti agli articoli 3 e 4 del provvedimento in titolo, esprime, per quanto di competenza, parere contrario, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, sulle proposte 3.2, 3.0.1, 3.0.2, 3.0.5 e 3.0.6.

Il parere è non ostativo sui restanti emendamenti riferiti agli articoli 3 e 4, fatta eccezione per le proposte 3.1, 3.0.2 (testo 2), 3.0.3, 3.0.3 (testo 2), 3.0.4, 3.0.5 (testo 2), 3.0.6 (testo 2), 3.0.7, 3.0.8 (testo 2), 3.0.9 (testo 2) e 4.4, il cui esame resta sospeso."

La proposta di parere, posta in votazione, risulta approvata.

Il seguito dell'esame è quindi rinviato.

Schema di decreto ministeriale di approvazione del programma pluriennale di A/R n. SMD 3/2021, relativo all'acquisizione di due unità navali d'altura di nuova generazione per il supporto logistico a gruppi navali (*Logistic Support Ship - LSS*) e relativo sostegno tecnico-logistico decennale ([n. 314](#))

(Osservazioni alla 4a Commissione. Seguito e conclusione dell'esame. Osservazioni non ostative con rilievo)

Prosegue l'esame sospeso nella prima seduta pomeridiana del 2 novembre.

Il relatore [FANTETTI](#) (*Misto-I-C-EU*), sulla base della nota istruttoria consegnata dal Governo, formula la seguente proposta di osservazioni: "La Commissione programmazione economica, bilancio, esaminato lo schema di decreto in titolo e acquisiti gli elementi istruttori presentati dal Governo, da cui risulta che:

- viene affermato che, coerentemente con quanto presentato nel Documento Programmatico Pluriennale 2021-2023, lo schema di decreto ministeriale che il Governo sottopone all'approvazione delle competenti Commissioni parlamentari si riferisce al programma nella sua interezza, specificando che le ulteriori acquisizioni saranno comunque subordinate al reperimento delle risorse necessarie;
- vengono fornite rassicurazioni sulla effettiva sussistenza delle risorse destinate all'attuazione del programma, nonché circa il fatto che il loro impiego non pregiudica precedenti impegni di spesa, nonché la realizzazione di ulteriori interventi eventualmente già programmati a legislazione vigente a valere sulle medesime risorse;

- viene chiarito che l'Amministrazione si ritiene vincolata a non eccedere il costo complessivo sottoposto al parere parlamentare mentre, laddove l'approfondimento tecnico-amministrativo precontrattuale dovesse definire la necessità di un superamento di tale limite di spesa, si darà corso a un decreto integrativo (di iter paritetico) al fine di garantire piena visibilità del nuovo perimetro dell'esigenza,

esprime, per quanto di competenza, osservazioni non ostative, con il seguente rilievo:

- si valuti l'opportunità di specificare che l'esame parlamentare dello schema di decreto in titolo è circoscritto alla prima tranche del programma, rispetto alla quale sono state già individuate le relative risorse finanziarie."

La sottosegretaria GUERRA esprime un avviso favorevole sulla proposta del relatore.

Nessuno chiedendo di intervenire, verificata la presenza del prescritto numero di senatori, la

proposta di osservazioni è messa ai voti e approvata.

La seduta termina alle ore 10.

1.4.2.3. 7[^] Commissione permanente (Istruzione pubblica, beni culturali)

1.4.2.3.1. 7^aCommissione permanente (Istruzione pubblica, beni culturali) - Seduta n. 270 (pom.) del 02/11/2021

[collegamento al documento su www.senato.it](http://www.senato.it)

ISTRUZIONE PUBBLICA, BENI CULTURALI (7^a)
MARTEDÌ 2 NOVEMBRE 2021
270^a Seduta

Presidenza del Vice Presidente
[VERDUCCI](#)

Interviene il sottosegretario di Stato per l'istruzione Barbara Floridia.

La seduta inizia alle ore 14,35.

IN SEDE CONSULTIVA

[\(2426\)](#) Conversione in legge del decreto-legge 21 ottobre 2021, n. 146, recante misure urgenti in materia economica e fiscale, a tutela del lavoro e per esigenze indifferibili

(Parere alle Commissioni riunite 6a e 11a. Esame. Parere favorevole con una osservazione)

Il relatore [CANGINI](#) (FIBP-UDC) riferisce sul provvedimento in titolo, per le parti di competenza; si sofferma, innanzitutto, sull'articolo 5 che, al comma 5, prevede che il credito d'imposta riconosciuto, a determinate condizioni, alle imprese che effettuano attività teatrali e spettacoli dal vivo è utilizzabile esclusivamente in compensazione. La disposizione in esame modifica l'articolo 36-bis del decreto-legge 22 marzo 2021, n. 41, che ha riconosciuto a dette imprese che abbiano subito nell'anno 2020 una riduzione del fatturato di almeno il 20 per cento rispetto al 2019 un credito di imposta del 90 per cento, quale contributo straordinario. Ciò al fine di sostenere le attività teatrali e gli spettacoli dal vivo in relazione alle difficoltà patite nel corso della pandemia. Segnala inoltre l'articolo 9, con il quale si reintroduce per il periodo dal 22 ottobre 2021 al 31 dicembre 2021 la possibilità - già prevista per il periodo dal 13 marzo 2021 al 30 giugno 2021 - per i genitori lavoratori dipendenti, pubblici e privati, e lavoratori autonomi iscritti in via esclusiva alla Gestione separata INPS di fruire, alternativamente tra i due genitori, di specifici congedi e indennità a determinate condizioni. Nello specifico, tali misure sono previste: in presenza di figli minori di quattordici anni, per tutto o parte del periodo corrispondente alla durata della sospensione dell'attività didattica ed educativa in presenza, dell'infezione da Covid-19 o della quarantena del figlio disposta dalla ASL territorialmente competente a seguito di contatto ovunque avvenuto; in presenza di figlio con disabilità grave, a prescindere dalla sua età, in caso di quarantena o infezione da Covid-19 e nei casi in cui sia stata disposta la sospensione dell'attività didattica in presenza o la chiusura dei centri assistenziali diurni, nonché per la durata dell'infezione da Covid-19 o della quarantena del figlio. Al ricorrere delle medesime fattispecie, il suddetto congedo è riconosciuto, alternativamente e senza la corresponsione della relativa indennità,

anche ai genitori di figli conviventi di età compresa fra i quattordici e i sedici anni. Sottolinea come, al fine di garantire continuità didattica nei casi in cui a fruire delle menzionate misure sia personale docente, educativo, amministrativo, tecnico ed ausiliario delle istituzioni scolastiche, l'articolo 9 autorizzi la spesa di 7,6 milioni di euro per il 2021 al fine di garantire la sostituzione del predetto personale.

Richiama poi l'articolo 6, sulla disciplina del *patent box*, che prevede la parziale detassazione dei redditi derivanti da alcune tipologie di beni immateriali giuridicamente tutelabili, con un'agevolazione che maggiora del 90 per cento i costi di ricerca e sviluppo sostenuti in relazione a tali beni, consentendone così una più ampia deducibilità ai fini delle imposte sui redditi e dell'Irap. Tale disciplina, ai sensi del comma 4, si applica in favore delle imprese che svolgano attività di ricerca e sviluppo anche mediante contratti di ricerca con università, enti di ricerca o organismi equiparati. Infine, ricorda che l'articolo 14, comma 4, trasferisce al Ministero degli affari esteri e della cooperazione internazionale i debiti derivanti da rapporti di lavoro, anche atipici o occasionali, con l'Istituto italiano per l'Africa e l'Oriente, in liquidazione coatta amministrativa. Tale Istituto, che ha operato attivamente nel campo della promozione culturale fra l'Italia e i Paesi dell'Africa e dell'Asia, è stato posto in liquidazione con decreto interministeriale del Ministero degli esteri e del Ministero dell'economia l'11 novembre 2011. Conclude preannunciando sin d'ora un orientamento favorevole sul provvedimento in esame.

La senatrice [MONTEVECCHI](#) (*M5S*) chiede al relatore di inserire nella sua proposta di parere un'osservazione volta a sollecitare maggiori garanzie in termini di sicurezza sul lavoro nel mondo dello spettacolo e dell'intrattenimento, una maggiore sicurezza sul palcoscenico e a promuovere un'adeguata e specifica formazione per gli operatori del settore.

Nessun altro chiedendo di intervenire, il [PRESIDENTE](#) dà nuovamente la parola al relatore.

Al relatore [CANGINI](#) (*FIBP-UDC*) che chiede un chiarimento, la senatrice [MONTEVECCHI](#) (*M5S*) chiarisce le particolari esigenze di formazione e addestramento connesse alle peculiarità di alcune attività lavorative nel campo dello spettacolo.

Il [PRESIDENTE](#) propone di sospendere brevemente la seduta.

Non essendovi obiezioni così resta stabilito.

La seduta, sospesa alle ore 14,40, riprende alle ore 14,45.

Il relatore [CANGINI](#) (*FIBP-UDC*), accogliendo la sollecitazione della senatrice Montevecchi, presenta e illustra una proposta di parere favorevole con una osservazione al provvedimento in titolo, pubblicata in allegato.

Alla senatrice [SAPONARA](#) (*L-SP-PSd'Az*) che chiede un chiarimento, risponde il relatore [CANGINI](#) (*FIBP-UDC*).

Il sottosegretario Barbara FLORIDIA esprime parere favorevole sulla proposta del relatore.

Nessuno chiedendo di intervenire, accertata la presenza del prescritto numero di senatori, la proposta di parere del relatore è posta ai voti e approvata.

SUI LAVORI DELLA COMMISSIONE

Il presidente [VERDUCCI](#) avverte che la Camera dei deputati ha approvato in prima lettura il disegno di legge di conversione del decreto-legge n. 121 del 2021 recante "Disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali" (A.S. n. 2437); tale disegno di legge è assegnato per il parere anche alla 7ª Commissione. Considerato che l'avvio dell'esame del disegno di legge in Assemblea è previsto nella giornata di domani e poiché si tratta di un provvedimento d'urgenza il cui termine per la conversione in legge è ormai prossimo, propone di non esaminare in sede consultiva tale disegno di legge.

Non essendovi obiezioni così resta stabilito.

La seduta termina alle ore 14,55.

PARERE APPROVATO DALLA COMMISSIONE SUL DISEGNO DI LEGGE N. 2426

La Commissione, esaminato il provvedimento in titolo, esprime, per quanto di competenza, parere favorevole, invitando le Commissioni di merito a garantire, in riferimento alla tematica della sicurezza sul lavoro nel mondo dello spettacolo e dell'intrattenimento, una maggiore sicurezza sul palcoscenico e a promuovere un'adeguata e specifica formazione per gli operatori del settore.

1.4.2.4. 9[^] Commissione permanente (Agricoltura e produzione agroalimentare)

1.4.2.4.1. 9ª Commissione permanente (Agricoltura e produzione agroalimentare) - Seduta n. 205 (ant.) del 03/11/2021

[collegamento al documento su www.senato.it](http://www.senato.it)

AGRICOLTURA E PRODUZIONE AGROALIMENTARE (9ª)
MERCOLEDÌ 3 NOVEMBRE 2021
205ª Seduta

Presidenza del Presidente
[VALLARDI](#)

La seduta inizia alle ore 8,35.

IN SEDE CONSULTIVA

(2437) Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali, approvato dalla Camera dei deputati
(Parere alla 8a Commissione. Esame. Parere favorevole)

La relatrice [BITI](#) (PD) illustra il decreto-legge in esame, assegnato alla 8a Commissione in sede referente, che giunge in Senato in seconda lettura dopo essere stato approvato dalla Camera dei deputati il 28 ottobre 2021. Ricorda che il termine per la conversione in legge del decreto-legge in titolo scade il prossimo 9 novembre.

In riferimento alle disposizioni del provvedimento di competenza della Commissione, segnala anzitutto l'articolo 1, modificato dalla Camera, che al comma 1 contiene numerose novelle al codice della strada e ulteriori disposizioni di modifica della legislazione vigente in materia di trasporto stradale. Viene in particolare modificato l'articolo 60 del codice della strada, relativo ai mezzi d'epoca e di interesse storico e collezionistico, al fine di ricomprendere nella categoria anche ciclomotori e macchine agricole d'epoca, nonché i motoveicoli, gli autoveicoli e le macchine agricole di interesse storico e collezionistico. Per tali macchine agricole, l'anzianità del mezzo è fissata in quarant'anni precedenti alla domanda di classificazione tra i veicoli storici e da collezione (anziché i venti anni previsti per gli altri mezzi dall'articolo 215 del DPR n. 495 del 1992).

Viene poi modificato l'articolo 105, in materia di traino di macchine agricole, ai sensi del quale la lunghezza massima dei convogli formati da macchine agricole semoventi e delle macchine agricole trainate passa da 16 metri e mezzo a 18 metri e 75; si modifica infine l'articolo 110, in materia di immatricolazione di macchine agricole, introducendo un nuovo comma 2-bis che consente alle reti costituite da imprenditori agricoli, singoli o associati, di cui all'articolo 2135 del codice civile, finalizzate anche all'acquisto di macchine agricole, l'immatricolazione a nome della rete di imprese. La

finalità della norma è quella di promuovere lo sviluppo delle reti di imprese.

Sempre all'articolo 1, i commi da 6-*sexies* a 6-*novies*, introdotti dalla Camera, sono diretti ad imporre a quanti progettano e costruiscono infrastrutture stradali e ferroviarie di prevedere passaggi in sicurezza per la fauna selvatica.

La disposizione - da attuare senza maggiori oneri per la finanza pubblica - si applica solo alle opere la cui attività di progettazione è avviata successivamente alla data di entrata in vigore della legge di conversione; si rimanda ad un successivo decreto per la definizione delle specifiche tecniche destinate ai gestori ai fini della progettazione.

All'articolo 2, che reca norme relative ai settori stradale e autostradale e alle infrastrutture idriche, segnala i commi da 3 a 4-*quater* in materia di dighe. In particolare il comma 3 interviene sulle competenze in materia di dighe intervenute successivamente al trasferimento al Ministero delle infrastrutture dei compiti e delle attribuzioni facenti capo al Registro italiano dighe, precisando la natura di tale trasferimento; il comma 4 modifica la disciplina relativa al progetto di gestione richiesto per l'effettuazione delle operazioni di svaso, sghiaimento e sfangamento delle dighe.

I commi 4-*bis* e 4-*ter*, introdotti dalla Camera, recano disposizioni concernenti il "Piano nazionale di interventi infrastrutturali e per la sicurezza nel settore idrico" intervenendo sulla formazione e attuazione del Piano, sul monitoraggio degli interventi ivi previsti e sui poteri sostitutivi in caso di inerzia dei soggetti preposti all'attuazione degli interventi.

Il comma 4-*quater*, introdotto dalla Camera, modifica la disciplina relativa all'approvazione dei progetti delle opere di derivazione e adduzione e alla vigilanza sulle operazioni di controllo eseguite dai concessionari sulle opere medesima al fine precipuo di affidarne la competenza al Ministero delle infrastrutture nel caso di "grandi dighe" e di specifiche tipologie progettuali, oppure a Regioni o province autonome negli altri casi.

Passando all'articolo 10, segnala i commi da 1 a 6 che definiscono alcune procedure per l'attuazione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR). Il comma 1 interviene sulle modalità operative per l'erogazione delle risorse finanziarie del Fondo di bilancio "Next Generation UE" (NGEU), istituito dalla legge n. 178 del 2020.

Il comma 2 prevede che il decreto del Ministro dell'economia e delle finanze con cui sono state individuate le risorse finanziarie venga aggiornato sulla base di eventuali riprogrammazioni del PNRR, e che le risorse del Fondo per lo sviluppo e la coesione (FSC) necessarie all'attuazione del Piano siano assegnate annualmente sulla base del cronoprogramma finanziario degli interventi. Ricorda che il decreto a cui la norma fa riferimento, emanato il 6 agosto 2021, ha assegnato le risorse finanziarie (191,5 miliardi di euro) previste per l'attuazione dei singoli interventi del PNRR alle amministrazioni titolari e che al Ministero delle politiche agricole alimentari e forestali sono stati assegnati 3,7 miliardi di euro.

Il comma 3 individua la base giuridica dell'attivazione, da parte delle Amministrazioni responsabili, delle procedure di attuazione dei singoli interventi previsti dal PNRR, mentre il comma 4 prevede la possibilità di utilizzare le "opzioni di costo semplificate" previste dal regolamento (UE) 2021/1060 per la contabilizzazione e rendicontazione delle spese.

Il comma 5 dispone che le amministrazioni responsabili, in sede di definizione dei provvedimenti recanti le procedure di attuazione degli interventi del PNRR, sono tenute a stabilire criteri di assegnazione delle risorse ulteriori rispetto ai criteri ordinari previsti dalla disciplina di settore; il comma 6 disciplina infine il caso in cui si renda necessario il recupero di somme nei confronti di regioni, province autonome di Trento e di Bolzano e degli enti locali.

Segnala infine il comma 1 dell'articolo 13 che estende ai comuni delle isole minori del Centro-Nord Italia (Campo nell'Elba, Capoliveri, Capraia, Giglio, Marciana, Marciana Marina, Ponza, Porto Azzurro, Portoferraio, Portovenere, Rio, Ventotene) i benefici dei finanziamenti concessi tramite l'istituto denominato "Resto al Sud"; tale beneficio è stato poi esteso anche "alle isole minori lagunari e lacustri" a seguito di una modifica apportata dalla Camera. Ricorda che la misura "Resto al Sud" costituisce una delle principali forme di sostegno per lo sviluppo di nuove realtà imprenditoriali del Mezzogiorno, con cui sono finanziate le attività di produzione di beni nei settori dell'artigianato,

dell'industria, della pesca e dell'acquacoltura, ovvero relative alla fornitura di servizi, compresi quelli turistici.

In conclusione, anche in considerazione dei tempi strettissimi a disposizione della Commissione per l'esame del provvedimento, propone l'espressione di un parere favorevole.

Il presidente [VALLARDI](#) condivide l'intenzione della relatrice di concludere l'esame del disegno di legge nella seduta odierna, anche in considerazione del fatto che il provvedimento sembra non presentare profili di particolare criticità per la Commissione agricoltura.

A tali considerazioni si associa il senatore [BERGESIO](#) (*L-SP-PSd'Az*), facendo presente che presso la Commissione di merito si stanno già esaminando gli ordini del giorno. Evidenzia che, trattandosi di un provvedimento arrivato di fatto blindato al Senato, non è purtroppo possibile effettuare da parte della Commissione i necessari approfondimenti.

Nessun altro chiedendo di intervenire, si passa alla fase delle dichiarazioni di voto.

Il senatore [LA PIETRA](#) (*FdI*) preannuncia il voto contrario del proprio Gruppo, contrarietà che si estende alla totalità del decreto-legge che non presenta aspetti positivi non solo per il comparto agricolo ma anche per gli altri ambiti di intervento.

Nessun altro chiedendo di intervenire, verificata la presenza del prescritto numero di senatori, la proposta di parere favorevole viene posta in votazione e approvata.

(2367) NENCINI ed altri. - Disposizioni per la promozione dei cammini come itinerari culturali. Delega al Governo in materia di cammini

(Parere alla 7a Commissione. Seguito e conclusione dell'esame. Parere favorevole con raccomandazione e osservazioni)

Prosegue l'esame, sospeso nella seduta del 27 ottobre.

La relatrice [AGOSTINELLI](#) (*M5S*) presenta e illustra una proposta di parere favorevole con raccomandazione e osservazioni, in cui ha recepito diversi contributi pervenuti da parte dei Gruppi presenti in Commissione.

Interviene in dichiarazione di voto la senatrice [CALIGIURI](#) (*FIBP-UDC*) che, dopo aver ringraziato la relatrice per aver accolto le proposte avanzate, preannuncia il voto favorevole del proprio Gruppo.

Il senatore [TARICCO](#) (*PD*) ringrazia la relatrice per aver formulato un parere che interpreta correttamente i sentimenti e le azioni della Commissione che da sempre si esprime per valorizzare le competenze e le esperienze delle comunità locali. Preannuncia pertanto il voto favorevole del proprio Gruppo.

Il senatore [LA PIETRA](#) (*FdI*), dopo aver ringraziato la relatrice per la disponibilità manifestata, preannuncia il voto favorevole del proprio Gruppo su un testo che valorizza le tradizioni e le culture del Paese. Sottolinea tra l'altro che il testo all'esame della Commissione è espressione trasversale dei vari Gruppi di maggioranza e opposizione che lo hanno sottoscritto.

Il senatore [TRENTACOSTE](#) (*M5S*) preannuncia il voto favorevole del proprio Gruppo, sottolineando come la proposta vada nella giusta direzione di accompagnare lo sviluppo dei territori

con la riscoperta delle comunità e dei cammini rurali. Auspica in conclusione che il provvedimento possa costituire un volano di sviluppo per quelle aree meno sviluppate del Paese interessate dai cammini.

La senatrice [LONARDO](#) (*Misto*) preannuncia il proprio voto favorevole, sottolineando come il disegno di legge potrà svolgere una funzione propulsiva per le comunità locali anche sotto l'aspetto economico. Ricorda in particolare la categoria dei camminatori, che andrebbe maggiormente valorizzata, e segnala di aver presentato diversi emendamenti in Commissione di merito proprio su tale argomento.

Il senatore [BERGESIO](#) (*L-SP-PSd'Az*), dopo aver ringraziato la relatrice per aver correttamente riportato nel parere quanto segnalato dai Gruppi, sottolinea l'importanza di una adeguata valorizzazione delle produzioni locali. Preannuncia pertanto il voto favorevole del proprio Gruppo.

Il senatore [ZULIANI](#) (*L-SP-PSd'Az*) ricorda la positiva esperienza realizzata attraverso la Via Francigena, che ha consentito utili ricadute per la valorizzazione dei territori da essa attraversati.

Nessun altro chiedendo di intervenire, verificata la presenza del prescritto numero di senatori, la proposta di parere della relatrice viene posta in votazione e approvata all'unanimità.

La seduta termina alle ore 9.

PARERE APPROVATO DALLA COMMISSIONE SUL DISEGNO DI LEGGE N. 2367

La Commissione, esaminato il disegno di legge in titolo, per quanto di competenza,

premesse che:

il provvedimento reca una disciplina nazionale dei cammini come itinerari culturali, provvedendo ad individuare una normativa statale di principio, valida in tutto il territorio nazionale, diretta a favorire il superamento dell'attuale frammentazione e disomogeneità degli interventi in materia;

considerato che:

l'articolo 1, dopo aver definito i cammini, ne prevede la promozione anche al fine di incentivare le attività connesse all'agricoltura nei territori interessati;

l'articolo 3 istituisce presso la Presidenza del Consiglio dei ministri la cabina di regia nazionale per i cammini, al fine di agevolare il conseguimento delle finalità della legge, a cui partecipano rappresentanti di diversi Ministeri tra cui quello delle politiche agricole alimentari e forestali, oltre che rappresentanti delle regioni, delle province e dei comuni;

l'articolo 7 promuove la realizzazione di studi, approfondimenti e ricerche finalizzati alla valorizzazione del patrimonio associato ai cammini, anche al fine di garantire l'integrazione delle componenti ambientali e paesaggistiche con le attività agricole, artigianali e turistico-culturali;

l'articolo 9 prevede che il Ministero della cultura, di concerto con il Ministero del turismo, sentiti i Ministeri della transizione ecologica, della salute, delle politiche agricole alimentari e forestali e la cabina di regia, realizzi campagne di promozione dei cammini a livello nazionale e internazionale;

esprime parere favorevole

con la seguente raccomandazione:

si valuti la possibilità, ai sensi dell'articolo 1, di prevedere una particolare attenzione in termini di promozione nei riguardi dei cammini silvo-pastorali religiosi al fine di incentivare l'economia circolare e collocarli all'interno di offerte turistiche ampie, le quali costituiscono un potenziale bacino di utenza importante per molti borghi italiani, che tengano conto dei collegamenti culturali e storici che li legano alle altre tipologie di cammini menzionati nel disegno di legge, unitamente alla valorizzazione dei circuiti archeologici inseriti in contesti di economia locale basati su agricoltura di qualità e artigianato;

e con le seguenti osservazioni:

- 1) valuti la Commissione di merito di esplicitare, tra le finalità del disegno di legge in esame, anche la diffusione di modelli di alimentazione basati sui principi della dieta mediterranea quale sistema nutrizionale dettato dal consumo di prodotti naturali e locali, espressione questi ultimi di antiche tradizioni enogastronomiche fortemente rappresentative della storia e della cultura dei territori;
- 2) consideri la Commissione l'opportunità, nell'ambito delle iniziative volte a promuovere il patrimonio naturale e culturale italiano, di adottare interventi che mirino al potenziamento di un'offerta enoturistica capace di offrire esperienze autentiche per la riscoperta in chiave sostenibile dei territori e la promozione del paesaggio e delle tradizioni rurali;
- 3) si valuti la necessità di inserire il riferimento al Ministero delle politiche agricole alimentari e forestali tra le amministrazioni proponenti gli esperti da nominare all'interno del comitato scientifico, istituito presso la cabina di regia nazionale per i cammini.

1.4.2.5. 10[^] Commissione permanente (Industria, commercio, turismo)

1.4.2.5.1. 10ª Commissione permanente (Industria, commercio, turismo) - Seduta n. 186 (pom.) del 02/11/2021

[collegamento al documento su www.senato.it](http://www.senato.it)

INDUSTRIA, COMMERCIO, TURISMO (10ª)
MARTEDÌ 2 NOVEMBRE 2021
186ª Seduta (1ª pomeridiana)

Presidenza del Presidente
GIROTTO

La seduta inizia alle ore 14,10.

IN SEDE CONSULTIVA

(2333) Ridefinizione della missione e dell'organizzazione del Sistema di istruzione e formazione tecnica superiore in attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza, approvato dalla Camera dei deputati in un testo risultante dall'unificazione dei disegni di legge d'iniziativa dei deputati Mariastella Gelmini e Valentina Aprea; Invidia; Carmela Bucalo e Paola Frassinetti; Toccafondi; Angela Colmellere ed altri; Soverini ed altri
(Parere alla 7ª Commissione. Seguito dell'esame e rinvio)

Prosegue l'esame sospeso nella seduta del 26 ottobre.

Il relatore **COLLINA** (PD), considerata la complessità del tema e tenuto conto che la Commissione di merito sta svolgendo un ciclo di audizioni a cui sono invitati a partecipare anche i membri della 10ª Commissione, domanda se ci siano i margini temporali per esprimere il parere la settimana prossima.

Il presidente **GIROTTO** si riserva di compiere le opportune verifiche.

Il seguito dell'esame è rinviato.

IN SEDE REFERENTE

(2401) Conversione in legge del decreto-legge 27 settembre 2021, n. 130, recante misure urgenti per il contenimento degli effetti degli aumenti dei prezzi nel settore elettrico e del gas naturale
(Seguito dell'esame e rinvio)

Prosegue l'esame, sospeso nella seduta del 26 ottobre, nel corso della quale si è conclusa l'illustrazione

degli ordini del giorno e degli emendamenti, pubblicati in allegato al resoconto di quella seduta.

Il [PRESIDENTE](#) comunica che, presumibilmente in serata, avrà un incontro con il Presidente del Senato al fine di elaborare un indirizzo comune sulle improponibilità delle proposte emendative per estraneità di materia.

Prende atto la Commissione.

Il seguito dell'esame viene quindi rinviato.

IN SEDE CONSULTIVA

[\(2426\)](#) Conversione in legge del decreto-legge 21 ottobre 2021, n. 146, recante misure urgenti in materia economica e fiscale, a tutela del lavoro e per esigenze indifferibili

(Parere alle Commissioni 6ª e 11ª riunite. Seguito dell'esame e rinvio)

Prosegue l'esame, sospeso nella seduta del 26 ottobre, nel corso della quale il presidente [GIROTTTO](#) ricorda di aver svolto la relazione introduttiva.

Nel dibattito interviene il senatore [RIPAMONTI](#) (*L-SP-PSd'Az*), il quale domanda se non sia il caso di cogliere l'occasione per affrontare il tema del *superbonus* 110 per cento, con particolare riguardo ai criteri di applicazione, al fine di giungere ad una posizione quanto più ampia possibile tra le forze politiche.

Il senatore [COLLINA](#) (*PD*) riconosce a sua volta che, sull'argomento, occorre un ulteriore approfondimento, a partire dal riordino delle percentuali dei diversi *bonus* e dalla possibilità di permettere la conclusione dei lavori per chi li ha già utilizzati. Fa presente peraltro che si potrebbe intervenire non soltanto sull'aliquota, ma anche sulla platea dei soggetti. Occorre valutare, a suo giudizio, le misure che saranno assunte dal Governo, fermo restando che alcuni *bonus*, come ad esempio quello riguardante le facciate degli edifici, hanno finora funzionato particolarmente bene data la semplicità delle procedure.

La senatrice [TIRABOSCHI](#) (*FIBP-UDC*) pone l'accento in particolare sui temi dello sconto in fattura e della cessione del credito, augurandosi che la Commissione possa approfondire anche tali aspetti.

Il senatore [LANZI](#) (*M5S*) reputa prioritario difendere il *superbonus* 110 per cento a nome di tutta la Commissione, caldeggiandone la proroga fino al 2023.

Il presidente relatore [GIROTTTO](#) (*M5S*) si riserva di valutare le proposte avanzate, fermo restando che in questa sede occorre esprimere un parere alle Commissioni finanze e lavoro sul contenuto del provvedimento in titolo.

Il seguito dell'esame è rinviato.

SULLA PROROGA DEL SUPERBONUS 110 PER CENTO

Il presidente [GIROTTTO](#) (*M5S*), riallacciandosi alle considerazioni espresse sul disegno di legge n. 2426, osserva che eventuali provvedimenti in materia di *superbonus* 110 per cento potrebbero non trovare la collocazione opportuna all'interno del citato disegno di legge.

Il senatore [RIPAMONTI](#) (*L-SP-PSd'Az*) rivendica la possibilità, per la Commissione, di assumere un

impegno unanime affinché sia prorogato il *superbonus* 110 per cento per tutto il 2023.

Concorda il presidente [GIROTTO](#) (M5S), augurandosi peraltro che si realizzi la convergenza di tutti i senatori e non soltanto dei membri della 10ª Commissione.

La senatrice [TIRABOSCHI](#) (FIBP-UDC) pone all'attenzione il tema degli aumenti dei prezzi nel settore delle costruzioni.

Il senatore [CROATTI](#) (M5S) ricorda a sua volta che la misura del *superbonus* 110 per cento è nata in un momento di crisi di un settore. Successivamente, a fronte dell'aumento delle richieste, riconosce che si sono verificati incrementi dei costi, dovuti anche ai maggiori prezzi dei materiali e delle componenti, nonché a ulteriori dinamiche del mercato. Ritiene comunque opportuno difendere lo strumento introdotto, attraverso un impegno formale della Commissione.

Il presidente [GIROTTO](#) (M5S) osserva come da più parti sia stata avanzata l'ipotesi che l'esecutore dei lavori sia in possesso dell'attestazione SOA al fine di scongiurare l'immissione sul mercato di soggetti improvvisati con scarsa professionalità.

Sulla questione descritta dal Presidente, seguono brevi interventi del senatore [MOLLAME](#) (L-SP-PSd'Az) e della senatrice [TIRABOSCHI](#) (FIBP-UDC).

CONVOCAZIONE DI UN'ULTERIORE SEDUTA E INTEGRAZIONE DELL'ORDINE DEL GIORNO

Il [PRESIDENTE](#) avverte che è stato appena assegnato in sede consultiva il disegno di legge n. 2437, recante conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali, su cui la Commissione deve rendere un parere urgente all'8ª Commissione. Convoca pertanto una ulteriore seduta per l'esame in sede consultiva del predetto disegno di legge n. 2437, integrando conseguentemente l'ordine del giorno della settimana.

Prende atto la Commissione.

La seduta termina alle ore 14,40.

1.4.2.5.2. 10ª Commissione permanente (Industria, commercio, turismo) - Seduta n. 187 (pom.) del 02/11/2021

[collegamento al documento su www.senato.it](http://www.senato.it)

INDUSTRIA, COMMERCIO, TURISMO (10ª)
MARTEDÌ 2 NOVEMBRE 2021
187ª Seduta (2ª pomeridiana)

Presidenza del Presidente
[GIROTTO](#)

La seduta inizia alle ore 14,40.

IN SEDE CONSULTIVA

(2437) Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali, approvato dalla Camera dei deputati
(Parere all'8ª Commissione. Esame. Parere favorevole con osservazioni)

Il relatore [DURNWALDER](#) (*Aut (SVP-PATT, UV)*) illustra il provvedimento in titolo, segnalando, per quanto di competenza, l'articolo 8, che interviene sulla disciplina delle agevolazioni per l'acquisto di veicoli nuovi a basse emissioni (cosiddetto *ecobonus*). Esso specifica che il termine del 31 dicembre 2021, per usufruire dei contributi, si riferisce alla data di acquisto del veicolo e non alla data di immatricolazione; tale modifica si applica alle procedure in corso e si fissano i termini di scadenza per il completamento della procedura *on line* di prenotazione dei contributi. Chiarisce poi che le risorse per il cosiddetto *extrabonus* per l'acquisto di veicoli elettrici e ibridi, che siano ancora disponibili, sono destinate alla copertura dell'*ecobonus* previsto per gli stessi veicoli, eliminandosi in tal modo le risorse per l'*extrabonus*. Puntualizza inoltre che il nuovo comma 1-*bis*, introdotto in prima lettura, modifica la disciplina della riqualificazione elettrica dei veicoli.

Fa presente che il comma 3-*bis* novella le disposizioni della legge di bilancio 2021 che hanno previsto il riconoscimento di un contributo pari al 40 per cento delle spese sostenute e rimaste a carico dell'acquirente, destinato alle persone fisiche con ISEE inferiore a 30.000 euro, che acquistino, anche in locazione finanziaria, autoveicoli elettrici (categoria M1) nuovi di potenza inferiore a 150 kW con un prezzo di listino inferiore a 30.000 euro, al netto dell'IVA. In merito, evidenzia che, rispetto alla formulazione attuale del comma 77, viene eliminata la previsione che il contributo sia alternativo e non cumulabile con altri contributi statali previsti dalla normativa vigente. Inoltre, nella riformulazione del comma 78 si specifica che il contributo è concesso ad un solo soggetto per nucleo familiare. Si

introducono poi due nuovi commi *78-bis* e *78-ter*, in base ai quali il contributo è corrisposto all'acquirente dal venditore mediante compensazione con il prezzo di acquisto; le imprese costruttrici o importatrici del veicolo nuovo rimborsano al venditore l'importo del contributo e recuperano tale importo in forma di credito d'imposta, utilizzabile esclusivamente in compensazione, senza applicazione dei limiti di cui all'articolo 34 della legge n. 388 del 2000, e all'articolo 1, comma 53, della legge n. 244 del 2007, presentando il modello F24 esclusivamente tramite i servizi telematici messi a disposizione dall'Agenzia delle entrate. Il nuovo comma *78-ter* dispone che, fino al 31 dicembre del quinto anno successivo a quello in cui è stata emessa la fattura di vendita, le imprese costruttrici o importatrici conservino copia della fattura di vendita e dell'atto di acquisto, che deve essere ad esse trasmessa dal venditore. Si prevede inoltre che per l'attuazione si applichino, in quanto compatibili, le disposizioni del decreto interministeriale 20 marzo 2019, di attuazione dell'*ecobonus* ordinario.

Illustra quindi il comma *7-bis* dell'articolo 10, che inserisce nel decreto-legge n. 77 del 2021 un nuovo articolo *48-bis*, secondo cui le procedure autorizzatorie semplificate e speciali previste dal medesimo decreto-legge n. 77 per la realizzazione di talune opere pubbliche ferroviarie di particolare complessità rientranti nell'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR), possono applicarsi anche alla progettazione degli interventi di modifica, potenziamento, rifacimento totale o parziale o nuova realizzazione delle infrastrutture lineari energetiche strettamente connesse e funzionali all'infrastruttura ferroviaria stessa; inoltre i commi *7-ter* e *7-quater* apportano modifiche alle disposizioni relative alla regolazione progettuale delle infrastrutture ferroviarie ed alle gallerie ferroviarie.

Dà poi conto dei commi da *7-quinquies* a *7-septies* dell'articolo 10, in virtù dei quali fino al 31 dicembre 2026 le amministrazioni pubbliche possono avvalersi direttamente di Cassa depositi e prestiti (CDP) S.p.A. e di sue società direttamente o indirettamente controllate per attività di assistenza e supporto tecnico operativo, per la gestione di fondi e per attività ad esse connesse, strumentali o accessorie. Le medesime amministrazioni possono avvalersi anche, limitatamente agli strumenti e agli interventi in favore delle piccole e medie imprese, di Mediocredito Centrale S.p.A.. Inoltre, si autorizza il Ministero dello sviluppo economico a sottoscrivere, fino ad un ammontare pari a euro 2 miliardi, secondo la disciplina dei relativi regolamenti di gestione, quote o azioni di uno o più fondi per il *venture capital*.

Dopo aver accennato al comma *7-octies* dell'articolo 10, relativo al caso in cui al presidente della Commissione VIA-VAS sia attribuita anche la presidenza della Commissione VIA per i progetti PNRR-PNIEC, si sofferma sull'articolo 11, che rifinanzia la componente prestiti e contributi del Fondo di cui alla legge n. 394 del 1981, in attuazione della *sub*-misura "Rifinanziamento e ridefinizione del Fondo 394/81 gestito da SIMEST" relativa al sostegno all'internazionalizzazione in particolare delle PMI, di cui alla missione 1, componente 2, investimento 5, del PNRR. Al riguardo, rammenta che l'obiettivo dell'investimento 5 ("Politiche industriali di filiera e internazionalizzazione") è di rafforzare la competitività delle filiere produttive, agevolando l'accesso ai finanziamenti e favorendo l'internazionalizzazione delle stesse dopo la crisi COVID-19.

L'articolo 12, comma-*12-ter*, prosegue il relatore, apporta alcune puntuali modifiche all'articolo 32 del decreto-legge n. 90 del 2014 al fine di garantire il rispetto dei tempi di attuazione del PNRR e il pieno utilizzo dei relativi fondi, nonché di favorire una riduzione degli oneri per le imprese coinvolte. A tale proposito, ricorda che secondo l'articolo 32 del decreto-legge n. 90 del 2014, qualora l'autorità giudiziaria ravvisi la presenza di rilevate situazioni anomale o comunque sintomatiche di condotte illecite o eventi criminali attribuibili ad un'impresa aggiudicataria di un appalto per la realizzazione di opere pubbliche, servizi o forniture ovvero di concessione di lavori pubblici, il Presidente dell'Autorità nazionale anticorruzione (ANAC) può proporre al prefetto competente, in relazione al luogo in cui ha sede la stazione appaltante, una serie di misure tra cui il rinnovo degli organi sociali mediante la sostituzione del soggetto coinvolto o, in casi eccezionali, di provvedere direttamente alla straordinaria e temporanea gestione dell'impresa limitatamente alla completa esecuzione del contratto di appalto. La disposizione in questione - conclude il relatore - inserisce una ulteriore possibilità tra quelle sopra

cite, che consiste nella attribuzione al prefetto della possibilità di ordinare alla stazione appaltante che i pagamenti all'operatore economico siano disposti al netto dell'utile derivante dalla conclusione del contratto quantificato nel 10 per cento del corrispettivo. Tale importo dovrà essere accantonato in un apposito fondo in modo da assicurarne una distinzione da un punto di vista contabile.

Nel dibattito prende la parola il senatore [RIPAMONTI](#) (*L-SP-PSd'Az*) per sottolineare come il tema delle infrastrutture sia connesso anche a quello della transizione ecologica. In particolare, richiamando esperienze del proprio territorio, reputa necessaria un'attenzione particolare del Governo su quelle infrastrutture, tra cui ad esempio quelle connesse alla rete funiviaria utilizzata per il trasporto merci, con una maggiore vocazione alla sostenibilità ambientale. Si augura pertanto che il relatore recepisca tale indicazione nello schema di parere che si accinge a presentare.

Il senatore [MOLLAME](#) (*L-SP-PSd'Az*) si sofferma in particolare sull'articolo 2, commi 3 e 4, ritenendo opportuno che il Governo monitori la situazione delle dighe e degli invasi artificiali, soprattutto per quanto attiene alla manutenzione.

Il senatore [COLLINA](#) (*PD*) si interroga se tale competenza spetti o meno all'Esecutivo, considerato che la materia delle dighe era stata attribuita alla gestione regionale.

La senatrice [TIRABOSCHI](#) (*FIBP-UDC*), richiamando le osservazioni del senatore Mollame, invita a tenere in considerazione anche le differenze territoriali, tanto più che le risorse distribuite per la manutenzione risultano ingenti.

Interviene nuovamente il senatore [MOLLAME](#) (*L-SP-PSd'Az*) per precisare che nello schema di parere si potrebbe indicare un richiamo generico, considerato che le dighe e gli invasi artificiali hanno particolare rilevanza per la produzione di energia elettrica.

Concluso il dibattito, il relatore [DURNWALDER](#) (*Aut (SVP-PATT, UV)*) illustra uno schema di parere favorevole con osservazioni, pubblicato in allegato, dichiarando di aver recepito le proposte dei senatori intervenuti in discussione generale.

Previa verifica del prescritto numero di senatori, lo schema di parere favorevole con osservazioni è posto ai voti e approvato dalla Commissione.

La seduta termina alle ore 15.

PARERE APPROVATO DALLA COMMISSIONE SUL DISEGNO DI LEGGE N. 2437

La 10ª Commissione, esaminato, per le parti di competenza, il disegno di legge in titolo,

esprime parere favorevole con le seguenti osservazioni:

- 1) si invita la Commissione di merito a sollecitare il Governo affinché sia dato un impulso più consistente a quelle infrastrutture a maggiore sostenibilità ambientale, con particolare attenzione alla rete funiviaria per il trasporto merci, nella prospettiva di favorire la transizione ecologica;
- 2) considerata la rilevanza per la produzione di energia elettrica, si sollecita una maggiore attenzione alla manutenzione delle dighe e degli invasi artificiali, anche tenendo conto delle differenze

territoriali.

1.4.2.6. 13[^] Commissione permanente (Territorio, ambiente, beni ambientali)

1.4.2.6.1. 13^aCommissione permanente (Territorio, ambiente, beni ambientali) - Seduta n. 255 (pom.) del 02/11/2021

[collegamento al documento su www.senato.it](http://www.senato.it)

TERRITORIO, AMBIENTE, BENI AMBIENTALI (13^a)
MARTEDÌ 2 NOVEMBRE 2021
255^a Seduta (1^a pomeridiana)

Presidenza della Presidente
[MORONESE](#)

La seduta inizia alle ore 14,20.

**CONVOCAZIONE DELLA SECONDA SEDUTA POMERIDIANA DI OGGI E INTEGRAZIONE
DELL'ORDINE DEL GIORNO**

La [PRESIDENTE](#), in ragione della testé intervenuta assegnazione dell'esame in sede consultiva dell'Atto Senato 2437, recante conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali, convoca un'ulteriore seduta per le ore 14,25 di oggi e avverte che l'ordine del giorno della Commissione per la settimana in corso è integrato con l'esame in sede consultiva del predetto disegno di legge di conversione del decreto-legge n. 121 del 2021.

La seduta termina alle ore 14,25.

1.4.2.6.2. 13^a Commissione permanente (Territorio, ambiente, beni ambientali) - Seduta n. 256 (pom.) del 02/11/2021

[collegamento al documento su www.senato.it](http://www.senato.it)

TERRITORIO, AMBIENTE, BENI AMBIENTALI (13^a)
MARTEDÌ 2 NOVEMBRE 2021
256^a Seduta (2^a pomeridiana)

Presidenza della Presidente
[MORONESE](#)

La seduta inizia alle ore 14,25

IN SEDE CONSULTIVA

[\(2437\)](#) Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali, approvato dalla Camera dei deputati
(Esame e rinvio)

La relatrice [GARAVINI](#) (IV-PSI) illustra il disegno di legge di conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge n. 121 del 2021, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali. Il provvedimento giunge approvato dalla Camera dei deputati, dove sono state apportate modifiche e inserite disposizioni aggiuntive.

Per i profili di interesse, si segnala l'articolo 1-ter, introdotto dalla Camera dei deputati, che riordina la disciplina relativa alla circolazione dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica, introducendo alcune modifiche alle attuali regole di circolazione di tali mezzi.

L'articolo 2, modificato dalla Camera, reca norme afferenti ai settori stradale e autostradale e alle infrastrutture idriche. Il comma 3 integra il disposto del primo periodo del comma 171 dell'articolo 2 del decreto legge n. 262 del 2006 - che ha provveduto al trasferimento al Ministero delle infrastrutture dei compiti e delle attribuzioni facenti capo al Registro italiano dighe, soppresso dal precedente comma 170 - al fine di precisare che tale trasferimento opera fermi restando i compiti, gli obblighi, e le responsabilità degli enti concessionari e dei soggetti gestori in materia di sicurezza, nonché le funzioni di controllo delle amministrazioni concedenti.

Il comma 4 modifica la disciplina relativa al progetto di gestione richiesto dall'articolo 114 del codice dell'ambiente per l'effettuazione delle operazioni di svasso, sghiaimento e sfangamento delle

dighe.

I commi 4-*bis* e 4-*ter*, introdotti durante l'esame presso la Camera, recano in particolare disposizioni concernenti il "Piano nazionale di interventi infrastrutturali e per la sicurezza nel settore idrico" intervenendo sulla formazione e attuazione del Piano, sul monitoraggio degli interventi ivi previsti e sui poteri sostitutivi in caso di inerzia dei soggetti preposti all'attuazione degli interventi.

L'articolo 2-*bis*, inserito durante l'esame alla Camera, reca disposizioni finalizzate all'individuazione di nuovi siti per i caselli autostradali funzionali all'accesso alle stazioni ferroviarie per l'alta velocità e per l'alta capacità (AV/AC) di prossima realizzazione.

L'articolo 3 contiene misure urgenti volte ad accelerare l'attuazione del "Piano nazionale di implementazione del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario". Vengono inoltre introdotte alcune disposizioni per assicurare la continuità del servizio di trasporto ferroviario lungo la linea Tirano (Italia) - Campocologno (Svizzera), nonché ulteriori disposizioni in materia di trasporto pubblico locale.

L'articolo 4, commi da 1-*sexies* a 6-*quater*, reca disposizioni urgenti in materia di investimenti e di sicurezza nel settore del trasporto marittimo; si prevede, tra l'altro, che per nave abbandonata si intende qualsiasi nave per la quale, verificata l'assenza di gravami registrati, di crediti privilegiati non registrati e di procedure fallimentari o di altre procedure di natura concorsuale pendenti, l'armatore e l'eventuale proprietario non ponga in essere alcun tipo di atto previsto dalla legge relativamente agli obblighi verso lo Stato costiero e siano decorsi almeno 60 giorni dalla notifica di diffida adottata dall'autorità marittima competente ai sensi del codice della navigazione nei casi in cui l'unità in questione rappresenti un pericolo per la sicurezza della navigazione e per l'ambiente marino; si dettano inoltre disposizioni in materia di taluni porti. Al comma 3, si assegnano in particolare all'Autorità di Sistema portuale dello Stretto risorse al fine di migliorare e rendere più sostenibile la mobilità di passeggeri e merci tra le aree metropolitane di Reggio Calabria e Messina, nonché la continuità territoriale da e per la Sicilia, al fine di realizzare gli interventi infrastrutturali previsti.

L'articolo 5 istituisce presso il MIMS una struttura di missione denominata Centro per l'innovazione e la sostenibilità in materia di infrastrutture e mobilità (CISMI). In particolare, il comma 1 prevede l'istituzione, presso il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di una struttura di missione, denominata Centro per l'innovazione e la sostenibilità in materia di infrastrutture e mobilità, al fine di garantire la realizzazione degli interventi di titolarità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, finanziati in tutto o in parte con le risorse del Piano nazionale di ripresa e resilienza ovvero del Piano nazionale per gli investimenti complementari, in coerenza con i relativi cronoprogrammi, per la quale si rende necessario promuovere e incrementare le attività di studio, di ricerca e di sviluppo nel settore della sostenibilità delle infrastrutture e della mobilità, della innovazione tecnologica, organizzativa e dei materiali, assicurando, al contempo, nuove forme di intermodalità e di servizi di rete anche attraverso lo svolgimento di specifiche attività di natura formativa.

L'articolo 8, modificato dalla Camera, reca disposizioni in materia di incentivi all'acquisto di veicoli meno inquinanti e per i veicoli di categoria M1, M1 speciali, N1 e L. Si interviene sulla disciplina delle agevolazioni per l'acquisto di veicoli nuovi a basse emissioni (c.d. *ecobonus*), specificando che il termine del 31 dicembre 2021, per usufruire dei contributi, si riferisce alla data di acquisto del veicolo e non alla data di immatricolazione; tale modifica si applica alle procedure in corso e si fissano i termini di scadenza per il completamento della procedura *on line* di prenotazione dei contributi; inoltre si prevede (comma 3) che le risorse per il c.d. *extrabonus* per l'acquisto di veicoli elettrici e ibridi, che siano ancora disponibili, siano destinate alla copertura dell'*ecobonus* previsto per gli stessi veicoli, eliminandosi in tal modo le risorse per l'*extrabonus*. Il nuovo comma 1-*bis* modifica poi la disciplina della riqualificazione elettrica dei veicoli.

L'articolo 10, comma 7-*octies*, in materia di cumulo degli incarichi di presidente della Commissione VIA-VAS e di presidente della Commissione VIA per i progetti PNRR-PNIEC, integra la normativa che disciplina il caso in cui al presidente della Commissione VIA-VAS sia attribuita anche la presidenza della Commissione VIA per i progetti PNRR-PNIEC, al fine di chiarire che la

finalità della norma è anche quella di evitare qualsiasi effetto decadenziale.

Il comma 1-*bis* dell'articolo 12 reca disposizioni urgenti in materia di progettazione territoriale e investimenti, ed è stato introdotto durante l'esame alla Camera; si recano norme finalizzate all'accelerazione dei procedimenti di valutazione di impatto ambientale relativi ad alcuni interventi infrastrutturali indicati nel PNRR o finanziati dal c.d. Fondo complementare e che risultano elencati nell'Allegato IV al decreto-legge n. 77 del 2021.

Il comma 1 dell'articolo 13, in materia di modifiche alla misura agevolativa "Resto al sud", estende ai comuni delle Isole minori del Centro-Nord Italia (Campo nell'Elba, Capoliveri, Capraia, Giglio, Marciana, Marciana Marina, Ponza, Porto Azzurro, Portoferraio, Portovenere, Rio, Ventotene) i benefici dei finanziamenti concessi tramite l'istituto denominato "Resto al Sud". Nel corso dell'esame alla Camera, l'estensione della misura citata è stata riferita anche "alle isole minori lagunari e lacustri".

Il comma 2 dell'articolo 13, modificato nel corso dell'esame alla Camera, differisce, limitatamente all'anno 2021, dal 15 settembre al 31 dicembre 2021 (il termine previsto dal decreto-legge in esame è il 15 ottobre), il termine entro il quale i comuni beneficiari dei contributi previsti dall'articolo 1, comma 29, della legge 27 dicembre 2019, n. 160 (legge di bilancio 2020), per investimenti destinati ad opere pubbliche in materia di efficientamento energetico e sviluppo territoriale sostenibile, devono iniziare l'esecuzione dei lavori. Conseguentemente, limitatamente all'anno 2021, viene altresì prorogato dal 31 ottobre 2021 al 31 gennaio 2022 (il termine previsto dal decreto-legge in esame è il 15 novembre 2021), il termine entro il quale il Ministero dell'interno provvede, con proprio decreto, alla revoca totale o parziale dei contributi erogati. È stato inoltre previsto che, a partire dall'anno 2022, agli enti locali delle regioni del Mezzogiorno sia assicurato almeno il 40 per cento delle risorse previste per la progettazione definitiva ed esecutiva, per interventi di messa in sicurezza del territorio a rischio idrogeologico, efficientamento energetico delle scuole, degli edifici pubblici e del patrimonio, nonché per investimenti di messa in sicurezza di strade, assegnati dal Ministero dell'interno.

L'articolo 13-*ter*, introdotto nel corso dell'esame alla Camera, reca disposizioni in materia di protezione civile nelle isole minori. Il comma 1 prevede la possibilità per i sindaci dei comuni delle isole minori sul cui territorio abbiano sede uno o più comuni di istituire, anche congiuntamente in forma intercomunale, un apposito organismo consultivo per l'esercizio delle attribuzioni spettanti ai sindaci in qualità di autorità territoriale di protezione civile. Il comma 2 stabilisce la possibilità per i comuni delle isole minori di prevedere la costituzione di un fondo per le attività di protezione civile di competenza comunale. Il comma 3 prevede che, entro 180 giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del decreto-legge in esame, i comuni delle isole minori che non vi abbiano ancora provveduto predispongono il piano di protezione civile con il supporto della regione competente. Il comma 4 stabilisce una clausola di invarianza finanziaria per le attività e la costituzione del fondo previste dalla norma in esame. Il comma 5 detta disposizioni riferite ai comuni delle isole minori il cui territorio ricade in ambiti interessati dal rischio vulcanico, prevedendo che in caso di crisi vulcaniche i sindaci possono regolamentare o contingentare l'accesso alle predette isole. Il comma 6 reca la clausola di invarianza finanziaria.

L'articolo 14 integra con un rappresentante dell'Autorità politica delegata per le politiche di coesione la composizione della Cabina di regia per il monitoraggio dello stato di realizzazione dei progetti di costruzione, ristrutturazione e riqualificazione di edifici di proprietà dei Comuni destinati ad asili nido e scuole dell'infanzia, istituita dall'articolo 1, comma 61, della legge di bilancio per il 2020.

L'articolo 15, al fine di semplificare il procedimento di perequazione infrastrutturale tra le diverse aree geografiche del territorio nazionale, riformula il testo dell'articolo 22 della legge n. 42 del 2009 in materia di federalismo fiscale, in attuazione dell'articolo 119 della Costituzione.

L'articolo 16 proroga fino al 31 dicembre 2024 la durata massima dell'incarico del Commissario straordinario previsto per la ricostruzione del "ponte Morandi", e disciplina la copertura dei relativi oneri quantificati complessivamente in circa 4,9 milioni di euro per il periodo 2021-2024. Il comma 2-*bis* dell'articolo 16 interviene sulla disciplina prevista dall'articolo 7 del decreto-legge n.

109 del 2018 che ha istituito la Zona logistica semplificata - Porto e Retroporto di Genova, per il superamento dell'emergenza conseguente al crollo avvenuto nel 2018 del viadotto Polcevera e per favorire la ripresa delle attività economiche colpite, direttamente o indirettamente, dall'evento. In particolare si prevede la possibilità di individuare, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, ulteriori siti retroportuali nell'ambito della Zona logistica semplificata, ai soli fini dell'applicazione alle imprese operanti delle semplificazioni previste per le zone economiche speciali (ZES). Il comma 3 dell'articolo 16 prevede a favore degli interventi di ricostruzione previsti nei comuni della città metropolitana di Catania e della provincia di Campobasso, interessati dagli eventi sismici del 2018, che non sia più obbligatorio annotare la concessione del contributo per la ricostruzione nei registri immobiliari.

I commi da 3-*bis* a 3-*quinquies* dell'articolo 16 recano disposizioni al fine di assicurare la tempestiva realizzazione entro il 31 dicembre 2024 degli interventi di adeguamento della pista olimpica «Eugenio Monti» di Cortina d'Ampezzo, prevedendo che l'amministratore delegato della società Infrastrutture Milano Cortina 2020-2026 sia nominato Commissario straordinario con i poteri previsti dall'articolo 4 del decreto-legge n. 32 del 2019 e dall'art. 3, comma 2-*bis*, del decreto-legge 16/2020.

Il comma 3-*sexies* dell'articolo 16, introdotto dalla Camera dei deputati, riconosce una specifica indennità in favore dei lavoratori dipendenti di imprese del territorio di Savona che siano impossibilitati a svolgere la propria attività lavorativa, in tutto o in parte, a seguito della frana causata dagli eventi atmosferici del mese di novembre 2019 lungo l'impianto di Funivie Spa di Savona.

Il comma 3-*septies* del medesimo articolo interviene inoltre sulla costituzione della Società «Infrastrutture Milano Cortina 2020-2026 S.p.A., a cui è affidato il compito di realizzare le opere previste per lo svolgimento delle Olimpiadi e delle Paralimpiadi invernali 2026, e sull'affidamento dei servizi di ingegneria e architettura per le opere da realizzare in tale contesto, prevedendo, inoltre, che con uno o più decreti del Presidente del Consiglio dei ministri si proceda all'individuazione degli interventi caratterizzati da elevata complessità progettuale o procedurale, da sottoporre alle semplificazioni normative previste.

Il comma 3-*octies* estende poi anche alla progettazione di fattibilità tecnico-economica le verifiche stabilite per i progetti definitivi ed esecutivi delle opere incluse nell'Allegato IV del decreto-legge n. 77 del 2021, e prevede, inoltre, l'applicazione a tali opere delle procedure semplificate indicate per gli interventi contenuti nel PNRR e nel Fondo complementare di cui al decreto-legge n. 59 del 2021.

Il comma 3-*novies* dell'articolo 16 interviene sulle norme contabili previste dall'articolo 1-*septies* del decreto-legge n. 73 del 2021, volto a fronteggiare gli aumenti eccezionali dei prezzi di alcuni materiali da costruzione verificatisi nel primo semestre del 2021. In particolare, si dispone la possibilità di annotazione nel libretto delle misure, sotto la responsabilità del direttore dei lavori, delle lavorazioni eseguite, in alternativa alla prevista contabilizzazione delle medesime lavorazioni, al fine di determinare la compensazione delle variazioni dei prezzi dei materiali impiegati.

L'articolo 16-*bis*, inserito nel corso dell'esame alla Camera, prevede misure urgenti per il completamento della strada statale 291 della Nurra in Sardegna, mentre l'articolo 16-*ter* reca norme sulla trasparenza in materia di affidamento dei contratti pubblici inerenti PNRR e PNC, novellando il comma 3 dell'articolo 48 del decreto-legge n. 77 del 2021 al fine di inserirvi la previsione in base alla quale le stazioni appaltanti, a soli fini di trasparenza, danno evidenza nei rispettivi siti web istituzionali dell'avvio delle procedure negoziate senza previa pubblicazione di un bando di gara.

Dopo un breve dibattito - nel quale intervengono la Presidente [MORONESE](#), il senatore [PAZZAGLINI](#) (L-SP-PSd'Az) e la senatrice [NUGNES](#) (Misto) - la [PRESIDENTE](#) fissa, alle ore 17,30 di oggi, il termine entro il quale dovranno pervenire le osservazioni di cui la relatrice potrà tenere conto ai fini della predisposizione di uno schema di parere.

Non facendosi osservazioni in senso contrario, così rimane stabilito.

Interviene in discussione generale il senatore [PAZZAGLINI](#) (*L-SP-PSd'Az*), il quale rileva come, all'esito dell'esame da parte dell'altro ramo del Parlamento, possa senz'altro dirsi che si sia persa l'occasione per effettuare alcuni interventi correttivi del Codice della strada che rispondono ad esigenze di puro buon senso, come ad esempio in tema di limiti per i neo patentati ovvero di disciplina dell'immatricolazione dei *pick up*.

Il seguito dell'esame è quindi rinviato.

IN SEDE CONSULTIVA SU ATTI DEL GOVERNO

Proposta di piano per la transizione ecologica (n. 297)

(Parere al Presidente del Consiglio, ai sensi dell'articolo 57-*bis*, comma 4, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152. Seguito dell'esame e rinvio)

Prosegue l'esame, sospeso nella seduta del 12 ottobre.

La correlatrice [GALLONE](#) (*FIBP-UDC*), d'intesa con il correlatore [FERRAZZI](#) (*PD*), preannuncia la prossima presentazione di uno schema di parere.

La presidente [MORONESE](#) fa presente che le sedute della settimana in corso saranno dedicate, tra l'altro, allo svolgimento della discussione generale sull'atto del Governo in titolo.

Il seguito dell'esame è infine rinviato.

CONVOCAZIONE DI UNA ULTERIORE SEDUTA POMERIDIANA

La presidente [MORONESE](#) convoca per le ore 19 di oggi, una ulteriore seduta pomeridiana della Commissione con il medesimo ordine del giorno.

La seduta termina alle ore 14,55.

1.4.2.6.3. 13ª Commissione permanente (Territorio, ambiente, beni ambientali) - Seduta n. 257 (pom.) del 02/11/2021

[collegamento al documento su www.senato.it](http://www.senato.it)

TERRITORIO, AMBIENTE, BENI AMBIENTALI (13ª)
MARTEDÌ 2 NOVEMBRE 2021
257ª Seduta (3ª pomeridiana)

Presidenza della Presidente
[MORONESE](#)

La seduta inizia alle ore 19,40.

IN SEDE CONSULTIVA

(2437) Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali, approvato dalla Camera dei deputati
(Seguito e conclusione dell'esame. Parere favorevole con osservazioni)

Prosegue l'esame, sospeso nella seconda seduta pomeridiana.

La relatrice [GARAVINI](#) (IV-PSI) illustra uno schema di parere favorevole con osservazioni, pubblicato in allegato.

Il senatore [PAZZAGLINI](#) (L-SP-PSd'Az) annuncia il voto favorevole della sua parte politica, esprimendo apprezzamento in particolare per l'osservazione contenuta nella lettera b) dello schema di parere.

La senatrice [LA MURA](#) (Misto) annuncia l'astensione della sua parte politica.

La senatrice [GALLONE](#) (FIBP-UDC) annuncia il voto favorevole del gruppo Forza Italia, pur esprimendo rammarico per la mancanza del tempo necessario per un adeguato approfondimento del provvedimento in titolo.

Il senatore [NASTRI](#) (FdI) annuncia il voto contrario della sua parte politica, evidenziando come le misure recate dal provvedimento in titolo, per più di un aspetto, si risolvano in un ingiustificato sperpero di denaro pubblico.

Previa verifica del prescritto numero dei senatori, lo schema di parere predisposto dalla relatrice è posto ai voti e approvato.

La seduta termina alle ore 19,50.

**PARERE APPROVATO DALLA COMMISSIONE
SUL DISEGNO DI LEGGE N. 2437**

La 13ª Commissione permanente, esaminato per le parti di propria competenza il disegno di legge di conversione in titolo,

esprime parere favorevole con le seguenti osservazioni:

- a) si invita il Governo a valutare l'opportunità di incrementare gli investimenti nel trasporto ferroviario locale, al fine di adeguare lo stesso alla domanda dell'utenza;
- b) si invita il Governo a valutare l'opportunità di prevedere la doppia immatricolabilità, come autocarro o autovettura a seconda della destinazione, dei cosiddetti *pick up*.

1.5. Trattazione in Assemblea

1.5.1. Sedute

[collegamento al documento su www.senato.it](http://www.senato.it)

Disegni di legge
Atto Senato n. 2437
XVIII Legislatura

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

Trattazione in Assemblea

Sedute dell'Aula

Seduta

[N. 374](#)

3 novembre 2021

Attività (esito)

Discussione generale

Autorizzata la relazione orale.

Il relatore di maggioranza svolge relazione orale.

Conclusa la discussione generale.

[N. 375](#)

4 novembre 2021

Trattazione articoli

Posta questione di fiducia su approvazione dell'articolo unico del ddl di conversione del d-l nel testo della Commissione identico a quello approvato dalla Camera dei deputati

Trattazione articoli

Discussa questione di fiducia su approvazione dell'articolo unico del ddl di conversione del d-l nel testo della Commissione identico a quello approvato dalla Camera dei deputati

Voto finale

Esito: **approvato definitivamente**

Votazione per appello nominale.

Votata questione di fiducia su approvazione dell'articolo unico del ddl di conversione del d-l nel testo della Commissione identico a quello approvato dalla Camera dei deputati: **accordata** : favorevoli 190, contrari 34, astenuti 0, votanti 224, presenti 225

1.5.2. Resoconti stenografici

1.5.2.1. Seduta n. 374 del 03/11/2021

[collegamento al documento su www.senato.it](http://www.senato.it)

SENATO DELLA REPUBBLICA
----- XVIII LEGISLATURA -----

374a SEDUTA PUBBLICA
RESOCONTO STENOGRAFICO
MERCOLEDÌ 3 NOVEMBRE 2021

Presidenza del vice presidente LA RUSSA,
indi del vice presidente ROSSOMANDO,
del vice presidente TAVERNA
e del vice presidente CALDEROLI

N.B. Sigle dei Gruppi parlamentari: Forza Italia Berlusconi Presidente-UDC: FIBP-UDC; Fratelli d'Italia: FdI; Italia Viva-P.S.I.: IV-PSI; Lega-Salvini Premier-Partito Sardo d'Azione: L-SP-PSd'Az; MoVimento 5 Stelle: M5S; Partito Democratico: PD; Per le Autonomie (SVP-PATT, UV): Aut (SVP-PATT, UV); Misto: Misto; Misto-IDEA-CAMBIAMO!-EUROPEISTI: Misto-I-C-EU; Misto-Italexit-Partito Valore Umano: Misto-I-PVU; Misto-Italia dei Valori: Misto-IdV; Misto-l'Alternativa c'è-Lista del Popolo per la Costituzione: Misto-l'A.c'è-LPC; Misto-Liberi e Uguali-Ecosolidali: Misto-LeU-Eco; Misto-Movimento associativo italiani all'estero: Misto-MAIE; Misto-+Europa - Azione: Misto-+Eu-Az; Misto-Potere al Popolo: Misto-PaP.

RESOCONTO STENOGRAFICO

Presidenza del vice presidente LA RUSSA

PRESIDENTE. La seduta è aperta (ore 9,33).

Si dia lettura del processo verbale.

LAFORGIA, segretario, dà lettura del processo verbale della seduta del giorno precedente.

PRESIDENTE. Non essendovi osservazioni, il processo verbale è approvato.

Comunicazioni della Presidenza

PRESIDENTE. L'elenco dei senatori in congedo e assenti per incarico ricevuto dal Senato, nonché ulteriori comunicazioni all'Assemblea saranno pubblicati nell'allegato B al Resoconto della seduta odierna.

Sull'ordine dei lavori

PRESIDENTE. Informo l'Assemblea che all'inizio della seduta il Presidente del Gruppo MoVimento 5 Stelle ha fatto pervenire, ai sensi dell'articolo 113, comma 2, del Regolamento, la richiesta di votazione con procedimento elettronico per tutte le votazioni da effettuare nel corso della seduta. La richiesta è accolta ai sensi dell'articolo 113, comma 2, del Regolamento.

Seguito della discussione congiunta del disegno di legge:

(2169) Disposizioni per l'adempimento degli obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia all'Unione europea - Legge europea 2019-2020 (Approvato dalla Camera dei deputati) (Relazione orale)

e dei documenti:

(Doc. LXXXVI, n. 4) Relazione programmatica sulla partecipazione dell'Italia all'Unione europea per l'anno 2021

(Doc. LXXXVII, n. 4) Relazione consuntiva sulla partecipazione dell'Italia all'Unione europea, relativa all'anno 2020

(ore 9,38)

Approvazione, con modificazioni, del disegno di legge n. 2169

Approvazione della proposta di risoluzione n. 1, nel testo emendato, relativa ai documenti LXXXVI, n. 4, e LXXXVII, n. 4

[PRESIDENTE](#). L'ordine del giorno reca il seguito della discussione congiunta del disegno di legge n. 2169, già approvato dalla Camera dei deputati, e dei documenti LXXXVI, n. 4, e LXXXVII, n. 4.

Ricordo che nella seduta di ieri i relatori hanno svolto la relazione orale e hanno avuto luogo la discussione generale congiunta e le repliche dei relatori e del rappresentante del Governo.

Riprendiamo l'esame degli articoli del disegno di legge n. 2169, nel testo proposto dalla Commissione.

Ricordo che nella seduta di ieri sono stati approvati gli articoli dall'1 al 20.

In attesa che decorra il termine di venti minuti dal preavviso previsto dall'articolo 119, comma 1, del Regolamento, sospendo la seduta.

(La seduta, sospesa alle ore 9,39, è ripresa alle ore 9,53).

La seduta è ripresa.

Passiamo all'emendamento 20.0.101, su cui la 5a Commissione ha espresso parere contrario ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione.

Invito il relatore e il rappresentante del Governo a pronunciarsi su tale emendamento.

[STEFANO](#), *relatore sul disegno di legge n. 2169*. Signor Presidente, invito al ritiro dell'emendamento 20.0.101, altrimenti esprimo parere contrario.

[AMENDOLA](#), *sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri*. Signor Presidente, esprimo parere conforme a quello del relatore.

[PRESIDENTE](#). Essendone stata avanzata richiesta, procediamo alla votazione dell'emendamento 20.0.101.

[GIAMMANCO](#) (*FIBP-UDC*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

[PRESIDENTE](#). Ne ha facoltà.

[GIAMMANCO](#) (*FIBP-UDC*). Signor Presidente, sono felice che l'Aula si stia riempiendo e prego tutti i colleghi presenti di prestare attenzione al merito dell'emendamento in esame. Credo infatti che l'Assemblea abbia il dovere di esprimersi a ragion veduta entrando nel merito della questione per risolvere un problema che si trascina da anni e non continuare a rinviarlo a tempo indeterminato.

(Brusio in Aula). Chiedo anche un po' di silenzio da parte dei colleghi, visto che credo che l'Assemblea debba prestare attenzione a certe tematiche.

[PRESIDENTE](#). Senatrice, capisco che per lei questo emendamento è particolarmente rilevante, come lo è anche per noi. Ritengo pertanto che l'invito della senatrice Giammanco possa essere accolto. Prosegua pure.

[GIAMMANCO](#) (*FIBP-UDC*). Signor Presidente, colleghi, l'emendamento 20.0.101, mira semplicemente a sbloccare le risorse stanziato per l'installazione della videosorveglianza in asili nido e strutture per anziani e disabili. Lo stanziamento è stato inserito nero su bianco nel decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, cosiddetto sblocca cantieri. L'emendamento ha quindi piena copertura. Mi sembra perciò paradossale che il Ministero dell'economia e delle finanze (MEF) non abbia prontamente dato parere favorevole al testo perché da ben due anni la cifra di 160 milioni è stata stanziata a tale scopo ed è ferma in attesa di essere utilizzata.

Tra l'altro, gli altri Ministeri coinvolti dalla possibile attuazione dell'emendamento, prima che la Commissione bilancio lo bloccasse, si erano espressi con il loro nulla osta. Nel frattempo il testo dell'emendamento è stato anche perfezionato, recependo la riformulazione suggerita dal Ministero della giustizia che ha reso il testo rispettoso al 100 per cento della tutela della *privacy* e dello Statuto dei lavoratori e conforme ai principi di necessità e proporzionalità. Nonostante questo, in 14a Commissione abbiamo atteso per settimane la relazione tecnica sull'emendamento da parte del MEF, che non è però mai arrivata, fino a quando la Commissione bilancio ha attribuito al testo l'articolo 81. Ciò è accaduto nonostante - ripeto - la misura disponga della piena copertura finanziaria stanziata per legge nel 2019, quindi da ben due anni.

C'è poi da aggiungere che a supporto della fattibilità dell'emendamento da me presentato c'è anche una

relazione tecnica del MEF dello scorso 27 aprile, che ho con me e che invito tutti i colleghi a leggere. Tale relazione stima che i costi degli impianti e il numero delle strutture sono perfettamente in linea con quanto deciso dallo sblocca cantieri nel 2019. Quindi ovviamente tutto è in linea con quello che noi chiediamo nell'emendamento. La relazione tecnica attesta e conferma che le risorse stanziare non solo sono sufficienti, ma eccedenti allo scopo.

C'è inoltre una successiva nota del MEF del 25 agosto scorso, di due mesi fa, che conferma che i fondi ci sono e sono disponibili; tra il 2019 e il 2020 infatti ci sono residui per 40 milioni, che se non si impegnano entro due anni, andranno persi.

Il rischio concreto è quindi quello di non riuscire a utilizzare somme già a bilancio, determinando il formarsi di residui, con la certezza di perdere le risorse stanziare da qui a breve.

Alla luce di tutto ciò, colleghi, sinceramente sorge il dubbio che non ci sia la reale volontà da parte di tutti noi di utilizzare la somma stanziata nel 2019.

Signor Presidente, chiedo pertanto che l'emendamento 20.0.101 sia posto in votazione nonostante il parere contrario del relatore e del rappresentante del Governo perché confido nella sensibilità dei colleghi e nella volontà dell'Assemblea di dare un segnale di attenzione nei confronti dei soggetti più vulnerabili della società: bambini piccolissimi, anziani e disabili. Chiedo un segnale di vicinanza da parte dei colleghi nei confronti delle tante famiglie che da anni attendono che il Parlamento batta un colpo, mostrando di essere interessato anche a chi non ha voce e non può votare perché magari è inchiodato nel letto di una casa di riposo. *(Applausi)*.

Le risorse di cui sto parlando furono stanziare nel 2019 dal Governo giallo-verde e da Matteo Salvini, allora ministro dell'interno. Per scrupolo e per non lasciare nulla di intentato sono anche andata a guardare come aveva votato l'Assemblea sull'emendamento al decreto sblocca cantieri del 2019, che ha istituito il fondo necessario a finanziare gli impianti di videosorveglianza nelle strutture che se ne volessero dotare. Si tratta della votazione n. 298, Atto 1248; ebbene, su 250 votanti, ben 241 hanno votato a favore di quell'emendamento. *(Applausi)*. C'è stato un voto pressoché unanime a favore dell'istituzione di risorse destinate all'installazione dei sistemi di cui sto parlando. Quel testo diceva anche che con un apposito provvedimento normativo, nei limiti delle risorse stanziare, si sarebbe dovuto provvedere a dare attuazione agli interventi ivi previsti. Ma da allora assolutamente nulla; tutto è rimasto fermo da due anni a questa parte.

Signor Presidente, chiedo quindi a tutti i colleghi di dimostrare che quel voto non era solo un voto formale dal sapore propagandistico, espresso in prossimità delle elezioni europee, ma un reale intendimento.

D'altra parte, come è possibile restare ancora indifferenti rispetto a tante storie drammatiche, come quella accaduta ad Agrigento, dove i disabili psichici venivano tenuti in stanze sporche, tra i loro escrementi, isolati dal resto del mondo, senza alcuna possibilità di contattare i familiari e costretti al digiuno? Uno di loro sarebbe stato persino legato al letto con una catena, per evitare che potesse allontanarsi. Di storie così - storie di vessazioni, umiliazioni e mortificazioni continue - ne potrei elencare tante. A Roma, in una casa di riposo, gli anziani venivano lasciati senza bere, altrimenti avrebbero fatto troppa pipì; venivano bloccati, sedati, trascinati per i capelli, schiaffeggiati, insultati, minacciati, sgridati continuamente: un inferno per tanti vecchietti fragili e indifesi, le cui immagini sono davvero difficili da guardare perché strazianti.

E poi tanti asili. I bambini, in un asilo di Perugia, venivano percossi, maltrattati, costretti a punirsi tra di loro; eventi che lasceranno su questi piccoli ricordi indelebili.

Vi chiedo, quindi, di approvare col vostro voto favorevole questo emendamento, perché di storie così ce ne sono veramente tante, un elenco interminabile. Vi chiedo di dimostrare che oggi, come nel 2019, in quest'Aula ci si esprime con la volontà autentica di dare delle risposte ai cittadini che non hanno voce e che credono ancora che la politica sia missione per il bene collettivo. *(Applausi)*.

Le cronache di maltrattamenti e vessazioni nei confronti di bambini piccolissimi, anziani e disabili indifesi sono purtroppo quotidiane e stare a guardare senza fare nulla, colleghi, significa rimanere indifferenti al dolore degli altri; significa essere complici di coloro che infliggono quelle sofferenze.

Signor Presidente, colleghi senatori, vi chiedo di votare lasciando da parte condizionamenti di ogni

sorta, per dare seguito a ciò che già nel 2019 quest'Assemblea aveva compattamente votato. *(Applausi)*

[AMENDOLA](#), *sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

AMENDOLA, *sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri*. Signor Presidente, mi preme chiarire che le finalità e anche la passione che ha espresso la senatrice Giammanco sono condivise dal Governo. Noi le condividiamo e abbiamo fatto un lavoro in Commissione, credo molto utile, per unire tutti i Gruppi parlamentari sulla videosorveglianza. Vorrei innanzitutto ringraziare la senatrice Cantù, che ha contribuito con un ordine al giorno. Abbiamo unito tutti i Gruppi parlamentari su una scelta che è coerente non solo con gli atti dei Governi precedenti, ma anche rispetto a quello che dobbiamo fare.

Sappiamo benissimo che sul tema della videosorveglianza vi sono stati passaggi di interlocuzione con il Garante sui temi dei diritti alla *privacy* dei lavoratori. Si è fatto un lavoro molto saggio e unitario (lo ripeto, perché abbiamo lavorato per quasi un mese e mezzo) e siamo arrivati a una condivisione con tutti i Gruppi parlamentari.

Il tema, però, è che stiamo discutendo della legge europea e non della legge di bilancio. A me piacerebbe, ma stiamo parlando di una disposizione che, per avere forza, anche utilizzando risorse che sono state allocate, deve prevedere installazione, manutenzione, crediti d'imposta. In altri termini, per dare senso e forza alla scelta che compiamo, su cui - ripeto - siamo favorevoli, occorre fornire delle strumentazioni, altrimenti, in assenza di fondi per la strumentazione tecnica che occorre per la videosorveglianza, la norma rimane lettera morta.

La riflessione sull'articolo 81 della Costituzione in relazione a questo emendamento ci ha portato a un ragionamento comune: dato che la norma scritta dalla senatrice Giammanco, dalla senatrice Cantù e da senatori appartenenti ad altri Gruppi parlamentari ha una sua unità, portiamola nella sessione dedicata, che è quella della legge di bilancio, in quanto la legge europea non predispone fondi per sostenere questo impatto.

L'invito al ritiro, quindi, è rivolto anche per facilitare la sessione di bilancio. Infatti, se oggi andassimo a un voto e questo emendamento decadde, non solo avremmo un problema nel passaggio alla Camera dei deputati, ma rischieremo anche di compromettere un obiettivo che, invece, è a portata di mano tra due settimane nella legge di bilancio.

Tralascio di parlare dei fondi del PNRR sul digitale, che potrebbero essere utilizzati per i crediti di imposta.

Lo dico veramente perché avevamo raggiunto un accordo in Commissione trasformando gli emendamenti in ordini del giorno, e lo dico anche per una questione di giustizia rispetto alla proposta della senatrice Cantù, che ha dovuto ritirare un emendamento per fare un ordine del giorno e concordare tutta la linea. Sarebbe quindi ingiusto esprimere adesso un parere favorevole, mentre abbiamo chiesto a un'altra senatrice di ritirare il suo emendamento.

Lo ripeto ufficialmente: ci facciamo anche garanti rispetto al MEF e siamo a disposizione per portare a termine un obiettivo di giustizia, di protezione delle fasce più fragili (dai bambini ai disabili e a tutto quello che abbiamo visto), per dare sicurezza alle nostre famiglie. Facciamolo però nella sessione ordinaria, perché purtroppo la legge europea, viste le restrizioni poste dall'articolo 81 della Costituzione, non prevede l'allocazione dei fondi. Rischieremo di esprimere un voto che ci preclude invece un lavoro che porteremo a termine tra una settimana. È tutto qui; non c'è una valutazione di merito contro, ma solo una valutazione tecnica per arrivare a un obiettivo che tutti quanti in 14a Commissione - e ringrazio il Presidente - abbiamo condiviso. *(Applausi)*.

PRESIDENTE. Sulla preclusione, l'argomento meriterebbe un approfondimento.

[FAZZOLARI](#) *(Fdi)*. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FAZZOLARI *(Fdi)*. Signor Presidente, intervengo per dire che il Gruppo Fratelli d'Italia voterà convintamente a favore di questo emendamento. I sistemi di videosorveglianza nelle strutture

sociosanitarie che accolgono anziani e bambini e negli asili nido sono una necessità che non può essere ulteriormente prorogata. Stupisce che un argomento come questo non sia stato immediatamente accolto. Le diverse obiezioni sono oggettivamente fragili ed è fragilissimo l'argomento di chi ha cominciato in altre sedi a parlare di *privacy*. Abbiamo un Governo che ha stabilito che la *privacy* per i cittadini italiani non esiste più e il "Grande fratello" è ormai tra noi in ambito fiscale, sanitario e amministrativo. Abbiamo instaurato un sistema di controllo di ogni singolo cittadino, ma lì dove la videosorveglianza servirebbe non si mette; è una cosa che oggettivamente non capiamo. (*Applausi*).

C'è un'altra questione. Il sottosegretario Amendola ci fa presente che questa non è la legge di bilancio; ha ragione, ma ci dovrebbe spiegare allora perché all'articolo 1 vengono stanziati fondi per assumere altre tre persone all'UNAR, la struttura antidiscriminazione, visto che questa non è la legge di bilancio e nulla ha a che fare con la legge europea. Sappiamo che l'UNAR è una struttura con grande discrezionalità ed è finita qualche volta in qualche scandalo, perché ha finanziato orge in strutture *gay*; figuriamoci, non è per questo che ci scandalizziamo, perché è tra le cose più utili che abbia fatto quella struttura. (*Applausi*). Ci scandalizziamo invece perché si tratta della struttura che aveva formalmente scritto una lettera al presidente di un partito, Giorgia Meloni di Fratelli d'Italia, dicendole che doveva cambiare i messaggi che dava in tema di immigrazione. Per quella struttura non c'è stato alcun problema ad utilizzare la legge europea per assumere ulteriori tre persone, nonostante questa non sia la legge di bilancio; invece la videosorveglianza in strutture dove la videosorveglianza servirebbe non si può fare perché questa non è la legge di bilancio. Questo è un ulteriore motivo per confermare il voto favorevole di Fratelli d'Italia a questo emendamento. (*Applausi*).

[LOREFICE](#) (M5S). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LOREFICE (M5S). Signor Presidente, in merito all'emendamento proposto dalla collega Giammanco, vorrei aggiungere qualche elemento e spiegare perché il MoVimento 5 Stelle voterà contro tale emendamento. Al di là della bontà del fine, che non è in discussione, noi abbiamo fatto un percorso preciso all'interno della 14a Commissione, trovando anche un'intesa su un testo concordato, che non è quello che la collega ha presentato ora in Aula. Al netto di questo, l'accordo raggiunto in Commissione ha dato luce agli ordini del giorno che verranno accolti dal Governo.

Quindi all'interno di questi è stato inserito il frutto di un grande lavoro e di intese raggiunte.

Ribadisco la volontà anche del MoVimento 5 Stelle di raggiungere l'obiettivo, ma aggiungendo delle tematiche puntuali. Mi riferisco, in particolare, alla formazione obbligatoria che devono avere gli operatori all'interno di queste strutture. Non si tratta del problema di perdere risorse, che anzi non perderemo, perché c'è l'impegno del Governo e mi sembra che il sottosegretario Amendola sia stato abbastanza chiaro in tal senso. Saremo chiamati tutti insieme a raggiungere l'obiettivo, trovando le risorse necessarie in legge di bilancio e fugando così ogni dubbio. (*Applausi*).

Il MoVimento 5 Stelle c'è e non è contrario, però non è questo il modo di operare. Ripeto che si sta cercando di forzare un accordo raggiunto in Commissione e, per questo motivo, il MoVimento 5 Stelle voterà contro. (*Applausi*).

[GALLONE](#) (FIBP-UDC). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GALLONE (FIBP-UDC). Signor Presidente, onorevoli colleghi, prendiamo atto dell'intervento del Governo.

Vorrei precisare che siamo consapevoli che l'ordine del giorno che passerà è più costoso rispetto all'emendamento presentato, tanto che la scadenza è stata rinviata al dicembre 2022. Vorrei però anche ricordare che l'emendamento della collega Giammanco è stato dichiarato ammissibile e si sposa con la normativa dell'Unione europea. Inoltre, occorreranno poi i decreti attuativi per la realizzazione di quanto si dovrà fare e l'iniziativa ritornerà pertanto in mano al Governo. Va inoltre aggiunto che, rispetto all'ordine del giorno, l'emendamento contiene ciò che è essenziale e nulla di più, quindi i fondi in realtà ci sono.

Fermo restando che sarà la collega Giammanco a decidere se ritirare o meno l'emendamento, noi a questo punto chiediamo un impegno formale del Governo affinché il tema venga ripreso, trattato,

sostenuto e risolto all'interno della legge di bilancio, così come merita ogni questione di civiltà.
(*Applausi*).

ROMEO (*L-SP-PSd'Az*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ROMEO (*L-SP-PSd'Az*). Signor Presidente, onorevoli colleghi, non vi è dubbio che qualora l'emendamento venga mantenuto dalla senatrice Giammanco, la Lega voterà a favore. Infatti, mai nessuno come il nostro movimento si è battuto, fin dall'inizio, per fare il più possibile pressione su questo argomento. (*Applausi*).

Ha effettivamente ragione la senatrice Giammanco nel dire che le risorse sono stanziare già da due anni e che non si è ancora riusciti a inserire la videosorveglianza in asili, case di riposo e altro.
(*Applausi*).

È evidente che questo resta un nostro obiettivo, tuttavia la Ragioneria ha evidenziato (e apprezzo le parole spese in proposito dal Sottosegretario) che per far partire finalmente l'installazione di queste telecamere occorre considerare che mancano ancora le risorse per la manutenzione. Inoltre, se non se ne rende obbligatoria l'installazione (e mi pare di capire che non tutti in Parlamento erano d'accordo per l'obbligatorietà), occorre incentivare asili e case di riposo a provvedere. La senatrice Cantù ha proposto l'introduzione di una sorta di credito d'imposta e, anche in questo caso, servono risorse ulteriori a quelle stanziare.

Poi c'è tutta una serie di discorsi legati anche alla formazione del personale, perché con l'inserimento della videosorveglianza occorre la formazione personale, quindi è chiaro che ci vogliono risorse maggiori rispetto a quelle stanziare. Per tale motivo l'accordo stabilito da tutti era di impegnarsi per fare in modo che queste maggiori risorse venissero stanziare nel bilancio con il fondo, che è già a disposizione per i parlamentari, perché questo ci è stato comunicato dalla Presidenza del Consiglio.

La logica sarebbe quella di inserire nella norma di bilancio le risorse che mancano. Siamo tutti d'accordo e dopo finalmente si parte. Se l'emendamento va avanti, con la contrarietà della 5a Commissione ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, è molto probabile, se non quasi certo, che quando ci sarà il passaggio alla Camera verrà stralciato e il risultato sarà che non avremo ottenuto nulla.

È meglio, quindi, un impegno adesso sulla legge di bilancio o un emendamento che passa, ma che nei fatti non produce nessun effetto? Questo è il ragionamento che chiediamo la senatrice faccia. Se, però, la senatrice lo mantiene, noi per coerenza voteremo a favore di tale emendamento. (*Applausi*).

CUCCA (*IV-PSI*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CUCCA (*IV-PSI*). Signor Presidente, il tema che stiamo trattando è delicatissimo. Trova generale condivisione tra tutti noi e, tra le altre cose, proprio il mio Gruppo e io personalmente condividiamo molto il contenuto dell'emendamento. Tuttavia, non possiamo non prendere atto di due aspetti emersi oggi.

L'intervento del senatore Romeo ha chiarito in maniera ineccepibile i contorni della vicenda e corriamo il rischio di fare un buco nell'acqua. Di contro abbiamo un impegno assunto dal Governo in maniera formale. In questo momento probabilmente dovremmo fare tutti uno sforzo per mantenere l'unità e il sostegno all'azione di Governo. Probabilmente lo sforzo che dovremo fare nella legge di bilancio sarà trovare queste risorse in più, ma credo che, di fronte a un impegno assunto in maniera assolutamente chiara poco fa in quest'Assemblea, la cosa migliore sia quella di soprassedere. In fondo stiamo dicendo che perdiamo circa un mese e mezzo di tempo per avere una norma che produca effetti e non una che, invece, cada nel nulla, come ha esposto bene il senatore Romeo in precedenza.

L'invito è a fare uno sforzo in questo momento. Probabilmente si tratta anche di uno sforzo di coerenza perché, se vogliamo ottenere il risultato, dobbiamo seguire questo percorso. È stato sicuramente difficile, però finalmente si è trattato il tema guardandoci negli occhi e in faccia e decidendo tutti insieme che il tema è assolutamente importante e sensibile. Tutti ci stiamo impegnando e ripeto che in questo momento dovremmo fare un piccolo sforzo soprassedendo per oggi e cercando di andare alla prossima scadenza tutti insieme. Ove non ci fosse effettivamente il mantenimento dell'impegno

assunto oggi, potremo presentare tutti insieme un emendamento e in quella circostanza tutti insieme sostenerlo e farlo passare.

Alla collega Giammanco - lo dico in maniera molto chiara - avevo assicurato il mio appoggio in precedenza, ma dopo ciò che ho sentito stamattina, che ha chiarito i contorni di questa vicenda, è difficilissimo oggettivamente andare avanti perché corriamo il rischio di fare un buco nell'acqua per il futuro per gli argomenti esaustivamente esposti dal senatore Romeo.

Il Gruppo Italia Viva-P.S.I voterà contro questo emendamento per le ragioni esposte, pur condividendone - lo ribadisco anche una volta - il contenuto. Considerata la situazione, ci è davvero impossibile votare a favore.

[MALPEZZI](#) (PD). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

[MALPEZZI](#) (PD). Signor Presidente, comprendo le parole della senatrice Giammanco, perché questo percorso è iniziato nella scorsa legislatura e perché alla Camera è stato fatto un lavoro di condivisione sul tema, provando ad accogliere le diverse posizioni per arrivare a una soluzione che potesse contemplare le esigenze e le istanze di tutti. Questo tipo di percorso è ricominciato al Senato in questa legislatura, con un disegno di legge che è presente ancora oggi in 1a Commissione; la stessa senatrice Giammanco aveva contribuito, attraverso la sua capacità di mediare, a raccogliere tutte le esigenze delle diverse forze e delle diverse sensibilità, ad esempio sull'importante tema della formazione e della prevenzione. Poi, una volta presentato l'emendamento al disegno di legge di bilancio, all'interno dell'ordine del giorno di cui parlava prima il senatore Lorefice, avrebbero potuto esserci tutte queste misure, un po' diverse dall'emendamento secco che presenta lei oggi.

Per questo dico che c'era un lavoro di condivisione, che teneva conto anche della posizione della senatrice Cantù e del lavoro fatto dalle altre Commissioni. Posso dire che il lavoro che ha portato poi agli ordini del giorno è un lavoro di cui sentirci fieri un po' tutti, perché il Senato aveva lavorato bene. Aggiungo però una cosa dopo le parole del Governo, rappresentato dal sottosegretario Amendola: di fronte a un parere contrario ai sensi dell'articolo 81, le forze della maggioranza dovrebbero fare fatica a votare contro il parere che il Governo esprime, perché significa dire una cosa diversa da quella che il Governo mette in evidenza. Oltretutto non è una questione di merito, ma è una questione comunque importante, che dovrebbe essere tenuta in considerazione. Quindi vorrei che si raccontasse la storia per quella che è e soprattutto mi dispiacerebbe che venisse dimenticata un'azione di lavoro collettivo che invece aveva portato a dei risultati indubbiamente positivi. (*Applausi*).

[GIAMMANCO](#) (FIBP-UDC). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

[GIAMMANCO](#) (FIBP-UDC). Signor Presidente, vorrei chiarire a tutti i miei colleghi in quest'Aula che io non ne voglio fare assolutamente una prova di forza. Chi mi conosce sa come mi muovo. È da anni che però si chiede una mediazione e un punto di incontro. Ha detto bene la senatrice Malpezzi: è dalla scorsa legislatura che ci lavoriamo e non è mai successo nulla, questo punto di incontro non si è mai trovato, nonostante io abbia voluto sempre trovarlo. Quindi chiedo che l'emendamento sia posto in votazione.

[PRESIDENTE](#). Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 20.0.101, presentato dalla senatrice Giammanco e da altri senatori, su cui la 5a Commissione ha espresso parere contrario ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione.

(*Segue la votazione*).

Il Senato non approva. (*v. Allegato B*).

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'articolo 21.

(*Segue la votazione*).

Il Senato approva. (*v. Allegato B*).

Passiamo all'esame dell'articolo 22, sul quale sono stati presentati emendamenti che si intendono illustrati e su cui invito il relatore e il rappresentante del Governo a pronunziarsi.

[STEFANO](#), relatore sul disegno di legge n. 2169. Esprimo parere contrario sugli emendamenti 22.100 e 22.101.

[AMENDOLA](#), *sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri*. Esprimo parere conforme a quello del relatore.

[PRESIDENTE](#). Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 22.100, presentato dal senatore Fazzolari.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B)*.

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 22.101, presentato dal senatore Fazzolari.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B)*.

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'articolo 22.

(Segue la votazione).

Il Senato approva. *(v. Allegato B)*.

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'articolo 23.

(Segue la votazione).

Il Senato approva. *(v. Allegato B)*.

Passiamo all'esame dell'articolo 24, sul quale è stato presentato un ordine del giorno che si intende illustrato e su cui invito il relatore e il rappresentante del Governo a pronunciarsi.

[STEFANO](#), *relatore sul disegno di legge n. 2169*. L'ordine del giorno G24.100 è stato già approvato in Commissione.

[AMENDOLA](#), *sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri*. Il Governo è favorevole ad accoglierlo, purché sia riformulato inserendo nell'impegno la dicitura: «a valutare l'opportunità di».

[PRESIDENTE](#). La Commissione - nella persona del relatore o del Presidente - è d'accordo su questa riformulazione?

[STEFANO](#), *relatore sul disegno di legge n. 2169*. Personalmente avrei preferito non apportare questa modifica, ma mi rimetto alla volontà del senatore Nannicini.

[NANNICINI](#) *(PD)*. Accetto la riformulazione proposta.

[PRESIDENTE](#). Non essendovi osservazioni discordanti da parte della Commissione - perché questo modo di procedere non è proprio usuale - essendo stato accolto dal Governo, l'ordine del giorno G24.100 (testo 2) non verrà posto ai voti.

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'articolo 24.

(Segue la votazione).

Il Senato approva. *(v. Allegato B)*.

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'articolo 25.

(Segue la votazione).

Il Senato approva. *(v. Allegato B)*.

Passiamo all'esame dell'articolo 26, sul quale è stato presentato un emendamento che si intende illustrato e su cui il relatore e il rappresentante del Governo a pronunciarsi.

[STEFANO](#), *relatore sul disegno di legge n. 2169*. Esprimo parere contrario sull'emendamento 26.100.

[AMENDOLA](#), *sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri*. Esprimo parere conforme a quello del relatore.

[PRESIDENTE](#). Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 26.100, presentato dal senatore Fazzolari.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B)*.

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'articolo 26.

(Segue la votazione).

Il Senato approva. *(v. Allegato B)*.

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'articolo 27.

(Segue la votazione).

Il Senato approva. (v. *Allegato B*).

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'articolo 28.

(Segue la votazione).

Il Senato approva. (v. *Allegato B*).

Passiamo all'esame dell'articolo 29, sul quale è stato presentato un emendamento che si intende illustrato e su cui invito il relatore e il rappresentante del Governo a pronunciarsi.

[STEFANO](#), *relatore sul disegno di legge n. 2169*. Sull'emendamento 29.100 mi rimetto all'Assemblea, considerando che in Commissione erano già stati approvati due emendamenti simili all'articolo 31 e 32.

[AMENDOLA](#), *sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri*. Esprimo parere conforme a quello del relatore.

[PRESIDENTE](#). Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 29.100, presentato dal senatore Fazzolari.

(Segue la votazione).

Il Senato approva. (v. *Allegato B*).

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'articolo 29, nel testo emendato.

(Segue la votazione).

Il Senato approva. (v. *Allegato B*).

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'articolo 30.

(Segue la votazione).

Il Senato approva. (v. *Allegato B*).

L'emendamento 30.0.100/1 è decaduto.

L'emendamento 30.0.100 è inammissibile.

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'articolo 31.

(Segue la votazione).

Il Senato approva. (v. *Allegato B*).

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'articolo 32.

(Segue la votazione).

Il Senato approva. (v. *Allegato B*).

Passiamo all'esame dell'articolo 33, sul quale sono stati presentati ordini del giorno che si intendono illustrati e su cui invito il rappresentante del Governo a pronunciarsi.

[AMENDOLA](#), *sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri*. Signor Presidente, il Governo è disposto ad accogliere gli ordini del giorno, previa riformulazione, aggiungendo ad entrambi le parole: «compatibilmente con i vincoli di finanza pubblica».

[PRESIDENTE](#). Senatore Stefano, accetta la riformulazione proposta dal rappresentante del Governo?

[STEFANO](#), *relatore sul disegno di legge n. 2169*. Sì, signor Presidente.

[PRESIDENTE](#). Essendo stati accolti dal Governo, gli ordini del giorno G33.100 (testo 2) e G33.101 (testo 2) non verranno posti ai voti.

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'articolo 33.

(Segue la votazione).

Il Senato approva. (v. *Allegato B*).

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'articolo 34.

(Segue la votazione).

Il Senato approva. (v. *Allegato B*).

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'articolo 35.

(Segue la votazione).

Il Senato approva. (v. *Allegato B*).

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'articolo 36.

(Segue la votazione).

Il Senato approva. (v. *Allegato B*).

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'articolo 37.

(Segue la votazione).

Il Senato approva. *(v. Allegato B).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'articolo 38.

(Segue la votazione).

Il Senato approva. *(v. Allegato B).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'articolo 39.

(Segue la votazione).

Il Senato approva. *(v. Allegato B).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'articolo 40.

(Segue la votazione).

Il Senato approva. *(v. Allegato B).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'articolo 41.

(Segue la votazione).

Il Senato approva. *(v. Allegato B).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'articolo 42.

(Segue la votazione).

Il Senato approva. *(v. Allegato B).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'articolo 43.

(Segue la votazione).

Il Senato approva. *(v. Allegato B).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'articolo 44.

(Segue la votazione).

Il Senato approva. *(v. Allegato B).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'articolo 45.

(Segue la votazione).

Il Senato approva. *(v. Allegato B).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'articolo 46.

(Segue la votazione).

Il Senato approva. *(v. Allegato B).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'articolo 47.

(Segue la votazione).

Il Senato approva. *(v. Allegato B).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'articolo 48.

(Segue la votazione).

Il Senato approva. *(v. Allegato B).*

Passiamo alla votazione finale.

[GARAVINI](#) *(IV-PSI)*. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà. *(Brusio)*.

Aspetti senatrice, ci tengo a che lei intervenga in assoluta tranquillità. Facciamo uscire chi deve occuparsi di altro e prego i colleghi che rimangono in Aula di prestare attenzione alla senatrice Laura Garavini, alla quale do la parola.

GARAVINI *(IV-PSI)*. Gentilissimo, Presidente!

Signor Presidente, onorevoli colleghi, velocizzare le gare pubbliche, sburocratizzarle e tutelarne al tempo stesso la regolarità fiscale, rendere più facili le attività di consulenza per professionisti e associazioni, ma anche favorire il riconoscimento delle qualifiche professionali e dei tirocini effettuati e conseguiti al di fuori del territorio nazionale: sono alcune delle azioni con le quali, a livello parlamentare, abbiamo contribuito a migliorare il testo della legge europea al nostro esame. Una legge importante, che riguarda la quotidianità dei cittadini; una legge che va di pari passo con le due relazioni (programmatica e consuntiva) sulla partecipazione dell'Italia all'Unione europea per l'anno 2021. Dunque, strumenti importanti che segnano e caratterizzano il ruolo del Parlamento rispetto all'operato del Governo nei confronti dell'Unione europea.

Si tratta di provvedimenti con i quali deliberiamo su settori molto diversificati: dalla libera circolazione alla giustizia, dalla fiscalità alla protezione dei consumatori, dalla sanità all'energia.

Con la legge europea 2019-2020 oggi al nostro esame andiamo anche a eliminare 12 delle 82 procedure di infrazione attualmente a carico dell'Italia. Infatti, con il lavoro messo in atto dal Governo e dal sottosegretario Amendola - che ringraziamo - dall'inizio di quest'anno l'Italia si colloca tra i Paesi che stanno riducendo al meglio e con maggiore celerità le infrazioni in atto: tutti *dossier* che, se non risolti e non istruiti, determinerebbero un ingente aggravio economico al nostro Paese. Basti pensare che l'Italia ha già pagato 751,6 milioni di euro a causa di infrazioni, a seguito di sei condanne comminate negli ultimi dieci anni dalla Corte di giustizia per violazione del diritto dell'Unione europea. Sono cifre che ci richiamano alla responsabilità di dover approvare in fretta questa legge europea.

Salutiamo con favore il fatto che siano state accolte diverse sollecitazioni da noi avanzate su una serie di questioni: ad esempio, con l'inserimento del principio di non discriminazione tra gli operatori economici per l'affidamento dei servizi di architettura e ingegneria, abbiamo voluto che fossero ammessi a partecipare alle gare anche nuovi soggetti professionali attualmente esclusi, come fondazioni, Onlus e altre realtà, che possono dare un ottimo contributo alla ripresa. Ancora, con un emendamento condiviso anche da altre forze politiche, abbiamo voluto sanare un *vulnus* che si era creato nei confronti delle imprese che partecipano alle gare d'appalto, per le quali era stata introdotta una causa di esclusione fortemente penalizzante nel caso in cui vi fosse un atto di accertamento non ancora definitivo.

Alzare la soglia delle violazioni fiscali non definitivamente accertate a 35.000 euro - come abbiamo previsto - sarà un aiuto concreto per tante piccole e medie aziende, in una fase storica nella quale si avverte l'impellente esigenza di ricominciare a crescere.

Su nostra sollecitazione, grazie all'intervento del sottosegretario Scalfarotto, che già durante il suo mandato agli esteri si era occupato della questione, trova inoltre risposta una questione annosa, sulla quale come Italia Viva insistevamo da tempo. Mi riferisco al problema delle targhe dei mezzi circolanti in Italia ma immatricolati all'estero, a San Marino.

Nell'emendamento del relatore, senatore Stefano, che ringrazio per aver recepito la nostra proposta, si ammette infatti la libera circolazione dei mezzi in questione senza la necessità di doversi dotare di una specifica nota del PRA, nei casi in cui il proprietario del veicolo iscritto all'AIRE sia presente a bordo. La stessa cosa vale pure per i conducenti residenti in Italia da oltre sessanta giorni, che si trovino alla guida di veicoli immatricolati a San Marino di proprietà di aziende lì registrate, delle quali siano dipendenti o collaboratori. Anche per loro sarà sufficiente avere una semplice documentazione attestante il rapporto di lavoro. Si tratta quindi di una bella notizia per le migliaia di piccoli e medi imprenditori operanti nelle zone di frontiera, che finalmente non dovranno più temere multe salatissime o addirittura la confisca dei propri mezzi aziendali solo perché immatricolati oltrefrontiera ed in circolazione sul suolo italiano. Una decisione di buon senso che auspichiamo si possa presto estendere anche agli autoveicoli immatricolati da concittadini AIRE in altri Paesi di frontiera, come ad esempio la Svizzera.

Salutiamo con favore anche l'accoglimento da parte del Governo del nostro ordine del giorno relativo all'istituzione di ulteriori sedi, oltre che a Venezia, dell'Osservatorio Euro-Mediterraneo-Mar Nero, un organismo che ha l'obiettivo di sostenere azioni di sviluppo economico-sostenibili in tutta una serie di Paesi del Nord Africa e mira a promuovere la loro partecipazione a politiche ambientali. Ecco che ci auguriamo di poterne vedere l'istituzione in sede di legge di bilancio.

In sintesi, signor Presidente, con il voto di oggi andiamo a toccare un'ampia gamma di questioni, ad esempio in materia di mobilità e diritti. La legge europea prevede infatti che gli stranieri che si trovano in Italia da almeno sei mesi, con un permesso di soggiorno per motivi di lavoro o di ricerca, abbiano diritto a percepire gli assegni e le prestazioni familiari. Il provvedimento prevede inoltre la possibilità di assumere personale per fare in modo che l'Italia e le amministrazioni locali possano partecipare più attivamente ai processi normativi europei e all'attuazione dei progetti comunitari sul territorio. In particolare, vengono incrementate le unità di personale del Comitato interministeriale per gli affari

europei, professionisti attraverso i quali il dipartimento per le politiche europee della Presidenza del Consiglio potrà elaborare la posizione italiana su singoli argomenti specifici durante la formazione degli atti normativi dell'Unione europea, legati ai più svariati argomenti.

Insomma, mobilità, diritti, semplificazioni: sono alcuni dei vantaggi che ci derivano dall'approvazione della legge europea, una legge importante attraverso la quale riduciamo gli oneri a carico del nostro Paese e con la quale, eliminando una serie di zavorre che ancora permangono, riusciamo a stimolare crescita e sviluppo. Dunque un provvedimento che non è soltanto di carattere teorico e tecnico, ma che si occupa di temi concreti con cui dobbiamo confrontarci nell'immediato, il tutto senza colpevolizzare l'Europa, che non ha fatto altro che richiamare al rispetto delle regole che ci si è dati tutti insieme. È semmai una questione di credibilità, di responsabilità condivisa e al contempo si tratta anche di evitare sanzioni molto onerose.

Ecco perché, Presidente, annuncio il voto favorevole del Gruppo di Italia Viva alla legge europea e alle due relazioni sulla partecipazione dell'Italia all'Unione europea. (*Applausi*).

[FAZZOLARI](#) (*Fdi*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FAZZOLARI (*Fdi*). Signor Presidente, anche quest'anno il Parlamento compie il suo atto formale per adeguare il proprio ordinamento all'ordinamento dell'Unione europea. La potremmo chiamare la legge *ubi maior, minor cessat*. Lo dice l'Europa e il Parlamento italiano ha solamente il compito di obbedire. Tuttavia, noi non la pensiamo così e viene subito in mente tutto il dibattito sulla presunta superiorità dell'ordinamento europeo su quello interno. Adesso è sotto i riflettori la Polonia, perché la sua Corte costituzionale ha avuto l'ardire di dire che la Costituzione polacca viene prima dell'ordinamento europeo. Eppure non c'è stato scandalo quando identiche affermazioni le ha fatte la Corte costituzionale tedesca, le ha fatte la Francia, le ha fatte la Danimarca e le hanno fatte altri Paesi; non c'è stato scandalo in Europa, non c'è stato scandalo in Italia e non c'è stato scandalo sui nostri *media*. C'è invece scandalo, perché la stessa cosa la dice la Polonia.

A noi sembra scontato che la Costituzione italiana venga prima dell'ordinamento europeo, come abbiamo sempre detto. C'è una proposta di legge di riforma costituzionale di Fratelli d'Italia, a prima firma proprio di Giorgia Meloni, per ribadire questo concetto. Pensiamo questo perché proviamo a mettere in linea determinati concetti: l'articolo 1 della nostra Costituzione afferma che la sovranità appartiene al popolo, che vota i propri rappresentanti nel Parlamento italiano, che ha il potere legislativo e in questo modo la cosa si regge. Se invece diciamo che la supremazia è dell'ordinamento europeo, poiché tutti sappiamo che la funzione legislativa nell'Unione europea è prevalentemente in capo al Consiglio europeo, e quindi ai Governi, stiamo di fatto trasferendo il potere legislativo dal popolo e dal Parlamento ai Governi e tale questione non dovrebbe essere scontata, ma noi la diamo per scontata.

Inoltre, l'articolo 11 della nostra Costituzione stabilisce che l'Italia può porre delle limitazioni alla propria sovranità, ma lo può fare in condizioni di parità con gli altri Stati. Quali condizioni di parità ci sono se la Germania dichiara la prevalenza della propria Costituzione sulle norme europee e noi non lo facciamo? Significa di fatto subordinare l'ordinamento italiano a quello tedesco e non si può fare.

Pertanto pensiamo che vada posto con forza dal Governo italiano il concetto della supremazia degli Stati nazionali sull'ordinamento europeo, così come da sempre fa con grande trasparenza il Gruppo dei conservatori e riformisti europei (ECR) nel Parlamento europeo del quale è presidente Giorgia Meloni. Lo diciamo con trasparenza e con la stessa trasparenza chiediamo che almeno le regole siano uguali per tutti. Pertanto, posto che per noi ci deve essere la supremazia dell'ordinamento interno, se altri sostengono invece la supremazia dell'ordinamento europeo, almeno dovrebbero avere comportamenti conseguenti.

Secondo la norma europea non può essere introdotto un *green pass* che faccia discriminazione tra vaccinati e non vaccinati, eppure il nostro Governo filo-europeo introduce un *green pass* che fa chiara e voluta discriminazione tra vaccinati e non vaccinati. Mi chiedo pertanto come funziona questa supremazia dell'ordinamento europeo: procede un po' a fantasia, a seconda se va più o meno bene o di chi governa? Per di più si introduce un vincolo come il *green pass*, privo di ogni base scientifica.

Siamo contenti che in questi giorni sui *media* stia emergendo l'enorme anomalia di cui Fratelli d'Italia ha parlato fin dal primo giorno in ogni sede, compresa questa, osservando che il *green pass* dura dodici mesi e chiedendo quanto dura la copertura vaccinale. Il *green pass* dura dodici mesi, ma il Governo non è in grado di dirci quanto dura la copertura vaccinale. Questo non ha una base scientifica, ma è qualcosa da apprendisti stregoni.

Lo stesso vale per la *privacy*: in ambito europeo è vietato scavalcare la *privacy* dei cittadini europei. Nel vostro decreto-legge "capienze" è inserita una norma meravigliosa per cui tutte le banche dati della pubblica amministrazione possono comunicare tra loro e agire di conseguenza. Ricordate la polemica che avevamo fatto, per esempio, proprio sul *green pass*, sul *cashback* o sulla lotteria degli scontrini? Ci chiedevamo se per caso non ci stavate prendendo in giro e un domani avreste varato una norma per cui le banche dati pubbliche avrebbero comunicato tra di loro e agito di conseguenza. Guarda caso tale previsione è presente nel decreto-legge "capienze", quindi l'Agenzia delle entrate potrà avvalersi di tutte le banche dati pubbliche, compresa quella del *cashback*; l'Unione europea in teoria afferma che questo non si può fare, eppure voi lo fate.

In Unione europea funziona così: si invoca lo stato di diritto contro il non gradito Governo polacco perché violerebbe l'indipendenza della magistratura polacca, ma poi lo scandalo Palamara, che ha visto una magistratura non sottoposta al Governo, ma direttamente alle correnti del Partito Democratico, va bene. (*Applausi*). Non c'è motivo di violazione dello stato di diritto.

Sarebbe altresì bello parlare della stampa libera, visto che abbiamo un sistema nel quale la televisione pubblica e interi gruppi privati, dalla mattina alla sera, dedicano il loro tempo solamente ad attaccare l'unica opposizione all'attuale Governo, così come funziona nella Turchia, amica del Governo.

L'Europa ci chiede poi di controllare i confini esterni dell'Unione europea; cosa che tutti fanno e che l'Italia invece non fa. Da inizio anno sono sbarcati illegalmente in Italia più di 50.000 clandestini. Nel 2019, nello stesso periodo, con Salvini al Ministero dell'interno, invece dell'attuale ministro Lamorgese, ammontavano a 8.400; sei volte di meno. A tale proposito poniamo un problema al resto d'Europa, che infatti chiede all'Italia di rispettare il Patto per la migrazione, controllando i propri confini. Dodici Stati europei hanno firmato una lettera chiedendo alla Commissione di poter utilizzare fondi europei per costruire barriere per fermare l'immigrazione illegale di massa. Noi di Fratelli d'Italia pensiamo che il Governo italiano debba firmare quella lettera, perché così potremmo avere risorse europee per bloccare, per esempio, la partenza dei barconi dal Nord Africa, invece di chiedere soldi all'Unione europea per accogliere sempre più immigrati illegali.

Nella propaganda di regime viene detto che gli Stati sovranisti hanno firmato la lettera. Questi Stati sovranisti sono in prevalenza del Partito Popolare Europeo, il partito della Merkel, il partito di Casini e di gente che non mi sembra prevalentemente sovranista. Ci sono però anche i governi di sinistra della Danimarca o della Bulgaria e anche la Repubblica Ceca e l'Estonia che fanno parte dello stesso gruppo europeo di Macron e di Italia Viva di Renzi. Quando Renzi prende e parla dei cattivoni di Visegrád, non sa o fa finta di non sapere che tra di essi c'è anche la Repubblica Ceca, il cui partito di governo è dello stesso Gruppo parlamentare di Italia Viva.

La risoluzione di maggioranza dunque, non può essere allora la nostra. Pensiamo invece che l'Europa debba rivendicare la propria identità, far valere a livello internazionale la propria forza commerciale per imporre dazi di civiltà e costringere Cina e India, per prime, a rispettare l'ambiente e i diritti umani e che compito dell'Europa, prima di ogni altra cosa, sia quello di difendere la propria civiltà fatta di ragione, democrazia e libertà. Tale sarebbe la nostra Europa, ma non è questa la direzione che sta prendendo. (*Applausi*).

[NANNICINI](#) (PD). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

[NANNICINI](#) (PD). Signor Presidente, colleghe senatrici, colleghi senatori, nell'anticipare il voto favorevole del Partito Democratico alla legge europea vorrei ringraziare i relatori, il presidente Stefano e il collega Candiani, per il lavoro di sintesi importante che hanno fatto nel percorso del provvedimento al Senato. Vorrei anche ringraziare tutti i Gruppi della Commissione che nel rapporto con il Governo - nel quale non sono mancati dei momenti dialettici, come è sano che sia in un sistema

istituzionale maturo - hanno certamente saputo trovare un momento di condivisione e di sintesi finale.

Il provvedimento che stiamo per approvare è ampio, essendo costituito da 48 articoli e vari ordini del giorno. Il primo punto che voglio sottolineare, come già rilevato ieri dalla collega Bonino in discussione generale, è che ovviamente si tratta di una legge europea importante perché agevola la chiusura di diverse procedure di infrazione. A settembre 2021 vi erano ancora 97 procedure di infrazione aperte, delle quali 62 per violazioni del diritto dell'Unione europea e 35 per il mancato recepimento delle direttive.

Si tratta non solo di un tema di credibilità e di rapporto tra ordinamento italiano ed europeo, ma anche di un tema finanziario. Il nostro Paese, a seguito di condanne della Corte di giustizia ai sensi dell'articolo 260 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea, ha già pagato 751 milioni di euro per infrazioni; 751 milioni dei contribuenti italiani in un momento in cui siamo giustamente preoccupati di come spendere bene e velocemente risorse importanti, che vengono dalla mutualizzazione del debito e da strumenti comuni dell'Europa. Sarebbe un peccato se le istituzioni spreccassero soldi e risorse pubbliche in questo modo.

Gli interventi che abbiamo discusso nella legge europea sono molto eterogenei, dalla circolazione delle autovetture ai cosmetici, agli appalti, alla finanza, alle agenzie immobiliari, alla videosorveglianza: non ci siamo fatti mancare niente. È una lunga lista di impatti micro regolatori. Si tratta di interventi necessari, che però - diciamo così, colleghe e colleghi - rischiano di dare un'immagine delle misure e del diritto dell'Unione europea come di una sommatoria di micro interventi regolatori.

Nella mia dichiarazione di voto voglio pertanto soffermarmi solo su tre articoli, che sfuggono alla logica di sommatoria di micro regolamentazione e provano a introdurre innovazioni procedurali per rafforzare il ruolo del Parlamento nella discussione delle scelte politiche che si prendono in Europa.

Il primo è l'articolo 40, che modifica la legge n. 234 del 2012, per rafforzare il ruolo del Parlamento nel processo che porta a costruire la posizione italiana in sede europea. Nel rispetto della flessibilità negoziale dovuta all'Esecutivo in sede europea, è importante che il Parlamento si esprima e discuta, anche con atti di indirizzo preventivi, prima che ci siano appuntamenti importanti in cui l'Italia assume posizioni sulle scelte europee attraverso il Governo. L'articolo 40 quindi rafforza il ruolo del Parlamento nelle scelte politiche europee, attraverso l'azione del Governo.

L'articolo 41 prevede - come già previsto per la legge di delegazione europea - che anche per la legge europea ci sia la possibilità di un secondo disegno di legge semestrale. Ciò ha due vantaggi: il primo consiste nell'accorciare i tempi per rispondere a procedure di infrazione e quindi evitarle, avendo in esame due provvedimenti nel corso di un anno; il secondo vantaggio è avere una discussione più precisa e puntuale sulle scelte di merito, perché con due provvedimenti usciamo in modo migliore dalla logica del disegno di legge *omnibus*, in cui dobbiamo inseguire micro interventi con mille emendamenti.

Il terzo articolo su cui mi soffermo è il 43, in cui si prevede e si rafforza il ruolo del Parlamento e delle Commissioni competenti nel controllo e monitoraggio dell'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza. Dopo le relazioni semestrali del Governo, si sollecitano le Commissioni competenti a valutare, anche mediante audizioni dei soggetti attuatori e dei responsabili dei progetti o sopralluoghi nei territori, l'attuazione dei progetti del Piano nazionale di ripresa e resilienza. È importante che anche il Parlamento abbia una forte attività di controllo e ispettiva su scelte così strategiche per il futuro del nostro Paese.

Si tratta di tre articoli che rafforzano il ruolo del Parlamento nelle discussioni sulle scelte europee. Tuttavia, il ruolo del Parlamento - care colleghe e cari colleghi - non sta solo nelle innovazioni procedurali: sta anche nella nostra capacità di utilizzare le innovazioni con forte volontà politica e forte consapevolezza del nostro ruolo.

Oggi abbiamo approvato vari ordini del giorno, uno anche all'articolo 24, il G24.100. Abbiamo accettato la riformulazione proposta dal Governo (invece che «si impegna a», «si impegna a valutare la possibilità di») per non aprire una discussione sulle formule, ma la sostanza non cambia.

C'è stato un ordine del giorno approvato all'unanimità in Commissione che dà un impegno preciso al Governo e adesso c'è un ordine del giorno che dà un impegno chiaro al Governo in Aula: nella riforma

e nella digitalizzazione del diritto societario si può fare qualsiasi cosa, ma non concedere un monopolio di fatto all'ordine notarile. Si può scrivere quell'ordine del giorno come si vuole, ma - ve lo dico però da parlamentare - c'è un impegno preciso del Parlamento: nella legge di concorrenza si passerà dagli ordini del giorno alle norme e in queste ultime il Parlamento valuterà se si risponde agli impegni che il Parlamento stesso consegna al Governo, quale che ne sia la formula, o alle richieste di qualche *lobby*. Anche questo vuol dire valorizzare il ruolo del Parlamento.

Come avevo già anticipato, dichiaro il voto favorevole del Partito Democratico alla legge europea.

(*Applausi*).

DE PETRIS (*Misto-LeU-Eco*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DE PETRIS (*Misto-LeU-Eco*). Signor Presidente, penso che l'approvazione della legge europea così come di quella di delegazione europea sia certamente un atto assolutamente fondamentale, perché sono esattamente i due strumenti predisposti dalla legislazione vigente al fine di adeguare periodicamente l'ordinamento nazionale a quello dell'Unione europea. Credo che la legge europea - purtroppo, devo dire - sia stata nel nostro Paese anche lo strumento principale per rispondere alle procedure di infrazione, chiudere le infrazioni aperte e magari risolvere il contenzioso nella fase di preapertura della procedura di infrazione.

Negli ultimi tempi abbiamo lavorato abbastanza bene e si è intervenuti sulla chiusura di molte procedure; ne rimangono però ancora molte e - mi dispiace dirlo - la maggior parte di esse sono in tema ambientale e riguardano la questione dei rifiuti e la depurazione delle acque. Alcune di tali procedure aperte originano da leggi e normative regionali e riguardano molto anche le questioni che hanno a che fare con le violazioni delle cosiddette direttive uccelli e *habitat*, quindi questioni che attengono alla tutela della biodiversità. Le procedure d'infrazione sono costi per la collettività e credo che di quelle imputabili alle Regioni se ne dovrebbero far carico d'ufficio proprio le Regioni stesse.

Stiamo migliorando molto il lavoro della legge europea sulle procedure di infrazione e anche il lavoro per la legge europea 2019-2020 - arriviamo sempre un po' in ritardo - ha dato sicuramente dei segnali positivi in tal senso. Credo però che rimanga un problema - come ha appena sottolineato il senatore Nannicini nella sua dichiarazione di voto - ossia molto spesso anche la legge europea diventa una sorta di provvedimento *omnibus*. Capisco che spesso vi siano urgenze, necessità di intervenire e questioni rimaste in sospeso, ma credo - magari in occasione della prossima legge europea - che dovremmo trovare una modalità di selezione più accurata delle questioni da affrontare. Questo anche perché - lo ribadisco - non sono mai positivi gli strumenti legislativi che si trasformano in una sorta di provvedimenti *omnibus*, andando a detrimento delle questioni politiche che dobbiamo affrontare nella legge europea e legate alla nostra partecipazione all'Unione europea.

Penso che ci troviamo oggi in una fase molto delicata e anche di passaggio, con un dibattito forte all'interno dell'Unione europea - abbiamo sentito prima l'intervento del collega di Fratelli d'Italia - in merito al rapporto tra sovranità dei Parlamenti nazionali e Unione europea e posizionamenti politici molto chiari e precisi. Non è un caso che vi sia un contrasto molto forte tra Bruxelles e la Polonia.

Questi temi dovrebbero essere oggetto di approfondimento nella nostra discussione, in quanto strettamente attinenti alla legge europea. L'Italia è collocata in un'idea di Europa che non è solo data dall'insieme dei Governi nazionali, ma è da intendersi in termini di federazione e rafforzamento dell'Unione. Dovremmo spingerci sempre di più in questa direzione, perché sappiamo perfettamente che soltanto attraverso un rafforzamento dell'Unione europea e della sua capacità legislativa e regolamentare noi possiamo dare forza e sempre più spinta alle necessità di un continente che - dobbiamo sempre ricordarlo - è assai piccolo nel mondo.

C'è un'altra questione in questo delicato momento di passaggio. Proprio ieri abbiamo sentito degli interventi distonici rispetto ai posizionamenti che - per fortuna - stiamo assumendo all'interno dell'Unione europea riguardo a una delle *mission* principali su cui l'Europa potrà ritrovare ancor di più forza e autorevolezza a livello mondiale, ossia la questione dei cambiamenti climatici.

Si è aperta ed è in pieno svolgimento in queste ore la COP26 e voi capite bene quanto sia fondamentale l'unità dell'Europa nell'indicare e nel provare a portare a casa un accordo il più possibile

vicino agli obiettivi che l'Europa stessa si è data con la riduzione del 55 per cento delle emissioni e la famosa data del 2050. Sappiamo bene quali sono i contrasti e i posizionamenti di Cina, India e Russia. A mio avviso, nello spingere sugli obiettivi che ci siamo dati, l'Unione europea fa un favore non soltanto al pianeta, ma anche alla stessa Italia. La questione non lede gli interessi nazionali - come ho sentito dire ieri in alcuni interventi - tutt'altro. Il perseguimento con determinazione della via delle energie rinnovabili e del taglio delle emissioni ha molto a che fare con gli interessi nazionali, perché noi dimentichiamo sempre e costantemente che il Mediterraneo è al centro del *caos* climatico ed è una delle aree del pianeta più a rischio. L'Italia è immersa completamente all'interno del Mediterraneo ed è quindi un Paese molto fragile dal punto di vista territoriale. Non possiamo quindi più essere ambigui. Anche su questo non possiamo dire delle cose e aderire a degli obiettivi e poi perseguirne altri. Ciò riguarda la questione della transizione energetica. Sento parlare del gas, ma il problema è che non si capisce mai quanto deve durare la transizione, in quanto si parla di cinque, dieci, vent'anni, l'eternità. Guardate che questa non è la strada che favorisce l'interesse nazionale. Sto parlando non dell'Europa o del pianeta, ma dell'interesse del nostro Paese. Anche tutta la crisi energetica che abbiamo avuto sarebbe andata diversamente.

Apprezzo molto l'inserimento delle norme che rafforzano il ruolo del Parlamento. Mi riferisco, in particolare, all'articolo 43 concernente la relazione semestrale sullo stato di attuazione del PNRR e agli articoli 40 e 41 - citati prima dal senatore Nannicini - perché questo è il modo di stare in Europa: rafforzare i Parlamenti, l'interazione e la capacità di dare indicazioni chiare.

Chiudo dicendo che voteremo a favore della legge europea per il 2019 e 2020. All'interno del lavoro della Commissione e dell'Assemblea vi sono elementi molto importanti e interessanti. Credo che alcuni avremmo potuto dedicarli ad altri provvedimenti; altri sono invece assolutamente fondamentali e penso - per esempio - agli articoli 33 e 31. Alcuni emendamenti approvati sulla ricerca e la protezione degli animali trovano il nostro consenso. (*Applausi*).

[MASINI](#) (*FIBP-UDC*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

[MASINI](#) (*FIBP-UDC*). Signor Presidente, molti lunghi mesi hanno impegnato la 14a Commissione nella discussione e nell'approvazione della legge europea.

La legge europea è un provvedimento vasto: lo è sia per i numerosi ambiti che affronta, sia per la complessità che la caratterizza, ma è anche quel provvedimento che ci delucida relativamente alla partecipazione dell'Italia alla formazione e all'attuazione della normativa, ma soprattutto delle politiche dell'Unione europea. Potremmo dire che è un po' lo stato dell'arte della nostra Nazione per quanto riguarda l'*iter* di formazione di una cultura europea del diritto, dell'economia e della società che possa dirsi coerente rispetto ai principi e ai valori che abbiamo scelto di condividere quali membri dell'Unione.

Per questo con i suoi molti articoli la legge europea interviene su disposizioni vigenti nel nostro ordinamento per adeguare i suoi contenuti al diritto europeo anche attraverso disposizioni che modificano norme oggetto di procedure di infrazione avviate nei confronti della nostra Repubblica o con norme che permettono di chiudere casi di precontenzioso. Ciò avviene su un'infinità di tematiche, sulle norme antidiscriminazione, sulla libera circolazione di persone, beni e servizi, sul codice degli appalti, sulla sicurezza, sulla giustizia o sul recepimento di direttive europee in materia di armi. Si affronta il tema della criminalità informatica, su cui l'Italia fra l'altro non ha correttamente recepito una direttiva. C'è il tema relativo alle nuove fattispecie delittuose e alla modifica delle aggravanti dei delitti di sfruttamento sessuale dei minori e violenza sessuale a danno dei minori, altro ambito in cui si è aperta una procedura di infrazione. C'è il capo relativo alla fiscalità, alle dogane, quello relativo agli affari economici e monetari, quello relativo alla sanità, alla medicina veterinaria, alla sperimentazione sugli animali, su cui la nostra Commissione ha rilevato l'inadeguatezza dei fondi previsti per arrivare allo sviluppo di metodi necessari e alternativi.

Mi fermo, ma l'elenco sarebbe ancora molto lungo. Era però necessario fornire uno sguardo di insieme che provasse a far capire di quante situazioni si occupa questa legge e quanto i commissari della 14a Commissione debbano lavorarvi con estremo impegno.

Sono diverse, quindi, le considerazioni che mi vengono in mente rispetto al voto di oggi. Vi è, innanzitutto, la difficoltà di far conoscere per la loro importanza questo tipo di provvedimenti ai cittadini italiani, sebbene questi testi così complessi, per quanto ne è stato finora, insistano fortemente su aspetti della loro vita quotidiana. La mancanza di consapevolezza è indubbiamente una nostra responsabilità, ovvero non siamo capaci di far percepire agli italiani che l'Europa e il suo ordinamento non sono qualcosa di astratto, lontano e influente. E forse dovremmo averlo più chiaro anche noi legislatori stessi, così da non doverci ritrovare poi per mesi e mesi a mettere mano a segnalazioni per normative fatte male o mancanti in eccesso o in difetto.

Le procedure di infrazione aperte nei confronti dell'Italia sono 88. Sono tante, sono troppe e sono in aumento rispetto al 2018.

In questo provvedimento abbiamo cercato di sanarne alcune. Il numero significativo di procedure, tuttavia, ci mette davanti a un dato incontrovertibile: abbiamo purtroppo una scarsa capacità di stare in linea con la legislazione comunitaria. Il documento che abbiamo redatto in Commissione è il frutto di un dibattito costruttivo, che ha visto tutte le forze politiche collaborare in maniera assolutamente proficua; ed è un documento ulteriormente allargato rispetto al lavoro già molto importante che era arrivato dalla Camera.

Il punto centrale però resta la complessità del provvedimento. Il Gruppo Forza Italia ha presentato una serie di emendamenti e di ordini del giorno su cui si sono trovate delle convergenze, che impegnano il Governo a intervenire con una serie di iniziative, con particolare riferimento per esempio alla ricerca - settore a noi molto caro - con un ordine del giorno che impegna a stanziare adeguate misure di finanziamento per lo sviluppo di nuovi approcci metodologici che non prevedano l'uso di sperimentazione sugli animali, cercando così di sanare una procedura di infrazione del 2013. Ci sono poi molti altri *input*, alcuni purtroppo disattesi, soprattutto relativamente al settore medicale e alla sicurezza, dove mi preme ringraziare l'impegno accorato della collega Giammanco, che tanto si è spesa per i sistemi di videosorveglianza a tutela dei minori, dei disabili e degli anziani.

Ora però permettetemi di fare un piccolo appunto. Spesso e volentieri in 14a Commissione ci troviamo di fronte a provvedimenti di questo tipo, nei quali si discute di tutto, su tante competenze, da vari punti di vista, sebbene i commissari, nonostante la loro buona volontà e il sensibile impegno, non siano - né potrebbe essere altrimenti - onniscienti. Questo - a mio avviso - è un grosso limite, non tanto per il lavoro di noi membri della Commissione, quanto per il Parlamento italiano; e la legge europea - come ho insistentemente detto - è esemplificatrice di questo limite. Dover impegnare così tanto tempo per un provvedimento come questo, che di fatto è un correttivo di errori o dimenticanze del Parlamento stesso, è un controsenso. Non possiamo far finta che l'Europa, le sue istituzioni e il suo ordinamento non impattino sul nostro modo di legiferare. Questo approccio non è efficace: è dannoso e soprattutto è costoso.

L'esperienza del Covid ci ha dato prova concreta di quanto i singoli Stati membri siano interconnessi tra di loro e di quanto l'Europa sia necessaria, se definita da un'ossatura coesa e chiara dal punto di vista non solo valoriale, ma anche procedurale. Il PNRR non ci consente più di legiferare in completa autonomia, al punto tale, in alcuni casi, di scegliere deliberatamente di incorrere in procedure di infrazione a cui poi dobbiamo puntualmente porre rimedio successivamente. Mi permetto quindi di fare un appello affinché il coinvolgimento della 14a Commissione, così come quello del Dipartimento per le politiche europee, sia considerato sempre più un passaggio fondamentale per legiferare in maniera efficace.

Gli italiani ci hanno chiesto di essere presenti, efficienti e veloci. Ci sono state volte in cui siamo stati lenti, nostro malgrado, perché quello che abbiamo dovuto affrontare ha comprensibilmente modificato il percorso di alcuni provvedimenti. Altre volte però - e questa legge ne è la prova - la nostra velocità stenta perché ci troviamo a dover fare due, se non addirittura tre volte lo stesso percorso. Questo non vuol dire ovviamente piegarsi alla legislazione europea senza spirito critico, ma vuol dire intensificare il rapporto con i nostri europarlamentari e approcciarsi ai provvedimenti con più pragmatismo e più precisione. (*Applausi*).

Sono necessari più coesione, più condivisione e più dialogo fra i livelli legislativi. Il dialogo è la forma

d'arte più bella: mi disse una volta una mia professoressa al liceo. È un tema, quello del dialogo, che troppo spesso sembra snobbato e schiacciato da sistemi a compartimenti stagni, sordi gli uni agli altri; mentre invece sono proprio il maggior confronto e la maggior collaborazione multilivello quell'arte possibile del plasmare la crescita e l'evoluzione della società (*Applausi*), anche nei farci più consapevolmente e completamente cittadini europei; anche nei farci più consapevolmente e completamente buoni legislatori al servizio di quei cittadini europei.

Con questo spirito Forza Italia voterà "sì" al provvedimento. (*Applausi*).

BOSSI Simone (*L-SP-PSd'Az*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BOSSI Simone (*L-SP-PSd'Az*). Signor Presidente, "eppur si muove" disse Galileo Galilei, e fu subito accusato di eresia. Il titolo del provvedimento in esame è tutto un programma ("Legge europea 2019-2020"), iniziato in Senato a ottobre 2020, già in forte ritardo, trasmessoci dalla Camera. Oggi forse fa un passo in avanti, dopo un anno esatto. Eppur si muove, sì, certo; ma si muove lento, come il nostro Paese.

Spero che, grazie al mio emendamento, accolto dal Governo e votato dalla Commissione, si possa mettere in ordine anche questo pasticcio burocratico che dura da anni. Finalmente avremo una legge europea e una legge di delegazione europea su questi banche ogni sei mesi e non più ogni due anni.

La nostra, vista da fuori, sembra la cartolina di una Nazione ancora in bianco e nero, che cerca di viaggiare dentro un sistema europeo che invece va veloce; così veloce da comunicare in 5G, così veloce da ragionare in digitale. E lo dico con grande rammarico, perché le potenzialità per correre le abbiamo, ma - ahimè - siamo sempre fermi come quella cartolina in bianco e nero, bella da vedere, romantica e nostalgica, ma purtroppo completamente fuori dal tempo.

Voglio prendere ad esempio un tema molto caro a noi come l'immigrazione, da anni presente allo stesso modo e con le stesse parole nelle linee programmatiche 2019, 2020 e 2021, senza una parola di novità. Se dovessimo comparare i dati fra il 2019 - allora era Ministro Salvini - e il 2021 - oggi è Ministro Lamorgese - oltre a non esserci dati su *rave party* abusivi da 6.000 persone in piena emergenza sanitaria che nessuno vede, nell'intervallo di tempo che va dal 1° gennaio al 2 novembre dei rispettivi anni a seguire la differenza del numero degli sbarchi è significativa. E simboleggia senza dubbio un approccio nel contenimento dell'immigrazione illegale che il nostro Governo attuava con successo. (*Applausi*). Il dato del 2019, che riporto, è di 9.454 in questo lasso di tempo, mentre quello del 2021 è 53.678: quasi un 600 per cento in più. E, proprio perché siamo in questo Governo e di fronte a questi numeri, mi chiedo come sia possibile non mettere in discussione l'operato sbagliato di un Ministro. Ci vuole coraggio a cambiare le cose. È evidente - lo dicono i dati - che servono soluzioni prima a livello nazionale e poi a livello europeo, ma non è solo la Lega a dirlo. Il fatto è che è solo la Lega a portare avanti questo concetto. (*Applausi*). Lo fa attraverso una nuova politica del dialogo, attraverso soluzioni condivise e alcune di queste soluzioni le abbiamo indicate nei pareri formulati nelle Commissioni competenti in materia di immigrazione proprio durante l'analisi della relazione programmatica, e per questo ringrazio il relatore e la Commissione, visto che a sorpresa sono state votate a larga maggioranza.

Come dicevo all'inizio, eppur si muove, lento ma si muove. Pertanto, abbiamo votato proposte volte ad assumere tutte iniziative ritenute utili per promuovere un rafforzamento delle frontiere esterne dell'Unione europea al fine di contrastare i flussi migratori irregolari e la criminalità organizzata ad esso connessa; di impegnarsi anche con l'obiettivo di disincentivare le partenze e sostenere la creazione, nei Paesi di transito e partenza, di appositi centri in cui avviare gli immigrati al fine di verificare subito l'eventuale sussistenza dei requisiti richiesti per essere ammessi alla concessione del diritto d'asilo; di promuovere una politica migratoria dell'Unione europea che sia parte integrante dell'azione esterna dell'UE al fine di giungere a stabili accordi bilaterali con i Paesi di transito e di partenza nel nuovo quadro europeo per la migrazione e per l'asilo attualmente in discussione. Oltre a queste, tante altre indicazioni che abbiamo dato sono state votate.

Mi rivolgo alle persone che stanno ascoltando da casa: tutte queste cose sono state inserite dalla Lega, con la Lega al Governo, perché possiamo cambiare la strada, i modi, i toni, ma i nostri principi saldi,

quelli veri, quelli su cui si basa la nostra azione politica; quei principi che ci hanno fatto andare sempre controcorrente perché convinti di essere nel giusto, perché convinti delle nostre idee, non riusciranno mai a toglierceli né in questo, né in nessun altro Governo.

Nei giorni scorsi, abbiamo appreso che i Ministri dell'interno di dodici Paesi membri dell'Unione europea hanno inviato una lettera alla Commissione europea chiedendo nuovi strumenti che permettano di evitare, piuttosto che affrontare in seguito, le gravi conseguenze di sistemi migratori e di asilo sovraccarichi e capacità di accoglienza esaurite, che alla fine influiscono negativamente sulla fiducia nella capacità di agire con decisione quando necessario. Allo stesso tempo, si legge ancora in un passaggio del documento che queste soluzioni europee dovrebbero mirare a salvaguardare il sistema comune di asilo, riducendo i fattori di attrazione.

Quante cose leghiste stanno dicendo questi Paesi europei perché, al netto dell'utilità di provvedere alla costituzione di tali strumenti con fondi europei o con fondi nazionali, si evidenzia ancora una volta un concetto che abbiamo espresso decine di volte, ma che alcune parti politiche fingono di dimenticare: il sistema Schengen, che prevede il libero movimento tra le frontiere intraeuropee, per sopravvivere ha bisogno in maniera preliminare di un rigido controllo alle frontiere esterne. (*Applausi*). Non può esistere Schengen senza un controllo delle frontiere europee, così come non può esistere un'Europa senza il controllo delle proprie frontiere esterne.

Per questo si accolgono con favore i passaggi dedicati allo sviluppo delle *partnership* con i Paesi del vicinato meridionale, che si leggono nella relazione. È importante ridare la giusta centralità al Mediterraneo - come si legge sempre nella relazione - ma soprattutto è importante che tali propositi si traducano, una volta per tutte, in impegni concreti. È dunque fondamentale mantenere le allocazioni finanziarie dei fondi per la dimensione esterna dell'Europa concentrate nello scacchiere meridionale, in particolare nei confronti dei Paesi del Nord Africa, perché soprattutto in tema di stabilizzazione del Nord Africa e immigrazione il nostro Paese non potrà mai fare affidamento sull'intera Unione europea. Abbiamo già visto cosa comporta demandare i nostri interessi strategici sul Nord Africa in sede europea. Il caos post 2011 credo rappresenti un grande insegnamento, da non ripetere. Al contrario, l'Italia potrebbe muoversi in *partnership* con la Spagna, un Paese che ha interessi convergenti con i nostri. Inoltre, più che ipotizzare improbabili progetti di autonomia strategica con l'Unione europea o eserciti comuni, sarebbe importante per l'Italia riportare l'attenzione della NATO nella cooperazione tra le due organizzazioni, che possono essere complementari su molti aspetti, relativi alla sicurezza e allo sviluppo dei partenariati.

Sulla questione della Libia, è ormai conclamato il terreno di scontro tra due potenze, Turchia e Russia, con l'Italia uscita completamente di scena dal punto di vista militare. Detto questo, possiamo però avere un ruolo economico importante: le nostre aziende e le istituzioni libiche vogliono la nostra presenza e il nostro *know-how*. Puntare sullo sviluppo economico di questa terra vuol dire fare prevenzione per la nostra sicurezza.

Per quanto riguarda la Tunisia, il dato importante e sintomatico della poca accuratezza che il nostro Paese concede alla politica estera è il fatto che, in 187 pagine di relazione programmatica, non sia nominata la Tunisia, e questo per me è un errore molto grave. Si tratta di un Paese che sta implodendo dal punto di vista economico, sociale e politico, con una disoccupazione giovanile che arriva al 30 per cento e che, durante la pandemia, ha visto chiudere un terzo delle proprie piccole e medie imprese. In questo tessuto sociale, che si sta disintegrando, è bene ricordare che la Tunisia è il Paese che ha dato più combattenti alla causa jihadista, in Siria e in Iraq, e che rappresenta già oggi la principale quota di provenienza dei migranti nel nostro territorio. Nel 2020 la Tunisia è stata dichiarata Paese di origine di quasi il 38 per cento dei migranti sbarcati in Italia, confermando oltretutto un fenomeno in forte aumento negli anni precedenti. Si tratta di un Paese che è sull'orlo della disintegrazione socio-economica, confinante con la Libia, distante solo 78 miglia dalla Sicilia e 39 miglia da Pantelleria. Nonostante tutto, questo è un tema non considerato nel nostro dibattito politico.

C'è poi la questione della Cina: al contrario dello scenario nordafricano, il contenimento della Repubblica popolare cinese deve essere un tema di interesse europeo. In questo contesto la UE non deve avere ambiguità nell'allinearsi agli interessi transatlantici. È un bene che nella relazione

programmatica si evidenzia l'importanza di stringere accordi con gli alleati nello scenario asiatico, come in Corea del Sud e in Giappone; meno bene, però, che non vi sia menzione dei rischi collegati all'ascesa cinese. Anche l'Unione europea deve svolgere la sua parte e nella definizione delle Strategic compass, il documento sulle future priorità strategiche dell'Unione su difesa e sicurezza, che avverrà nel 2022, sarà fondamentale ricavare un ampio spazio sui rischi connessi all'espansionismo militare ed economico della Cina.

Per finire, vorrei fare un passaggio sul patto di stabilità. Si apprende che nella primavera del 2022 la Commissione europea punta a mettere in campo una sua proposta per rendere sostenibile il percorso di riduzione dei debiti pubblici. Le ripercussioni economiche della pandemia non finiranno in breve tempo e sono diversi gli esponenti europei che ribadiscono come questo non sia più il tempo dell'austerità. La Commissione europea ha ipotizzato la possibilità di scorporare dal rapporto tra *deficit* e PIL gli investimenti *green*, proposta che come Gruppo abbiamo portato in diverse risoluzioni, anche nel corso della presente legislatura. Questo approccio va mantenuto e allargato a diverse tematiche. Gli investimenti che riguardano e tutelano il futuro della stessa UE vanno il più possibile incentivati. *(Richiami del Presidente)*.

Sto concludendo, signor Presidente. La stessa cosa dicasi per le regole di stabilità, che ormai si sono dimostrate inadeguate all'appuntamento con la storia. Una nuova grande crisi ha infatti certificato l'inadeguatezza dei limiti europei. Questa è dunque una riflessione che va fatta ed è un cambiamento che va affrontato, se non vogliamo arrivare a nuove e ben più gravi fratture all'interno dell'Europa.

Per tutti questi motivi esprimiamo il nostro voto favorevole. *(Applausi)*.

[LOREFICE \(M5S\)](#). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LOREFICE (M5S). Signor Presidente, colleghe e colleghi, rappresentanti del Governo, già quasi tutti gli interventi hanno fatto una sottolineatura importante, e cioè che questa legge europea, approvata al Senato nell'ottobre 2020, vede la luce dopo oltre un anno. Approviamo la legge europea 2019-2020 a fine 2021. Non mi dilungo su questo, ma dico che è assurdo che ci vogliano oltre due anni per un disegno di legge di siffatto tipo.

La legge europea è un provvedimento cosiddetto *omnibus*: ha, cioè, una portata, una quantità di articoli e di argomenti talmente grande e complessa che spesso ci porta a dilatare i tempi. Necessiterebbe di un approfondimento puntuale su ciascuna questione trattata, ma per ovvi motivi e per economia di tempo non è possibile farlo in un intervento in dichiarazione di voto.

Cerco di porre l'attenzione dell'Assemblea su alcuni emendamenti poiché, grazie alla proposta del Movimento 5 Stelle e non solo, con la condivisione e il lavoro di squadra fatto nella 14a Commissione insieme a tanti altri colleghi, siamo riusciti a ridare maggiore centralità al Parlamento.

Colleghe, vi sento e vi vedo un po' distratti. Spesso seguo i vostri interventi e voi per primi, senza distinzione di colori politici, parlate spesso di centralità del Parlamento, di rispetto del ruolo, ma, non ascoltando, si dimostra l'esatto contrario.

Ritorno al mio intervento. Con l'emendamento 34.0.1, insieme a tutte le forze di maggioranza, abbiamo modificato la legge di riferimento recante norme generali sulla partecipazione dell'Italia alla formazione e all'attuazione della normativa e delle politiche dell'Unione europea. Pertanto, con la modifica introdotta, il Governo d'ora in poi, per ogni appuntamento legato al Consiglio dell'Unione europea - ma anche per le riunioni dell'Eurogruppo o per riunioni informali - dovrà riferire al Parlamento. *(Applausi)*. Questo è importante: chiediamo centralità e lo stiamo facendo con una modifica importante e sostanziale alla legge n. 234 del 2012. Accogliendo l'invito di tutti, siamo riusciti a calare nella norma anche questo. Il Governo dovrà confrontarsi sempre e comunque con i due rami del Parlamento.

Vado avanti e mi permetto di passare all'articolo 43: altro importante traguardo raggiunto assieme alle altre forze politiche. Parliamo di un riferimento al Piano nazionale di ripresa e resilienza, di cui abbiamo sentito parlare e per il quale abbiamo interagito nelle Commissioni riunite e nei due rami del Parlamento. Anche su questo fronte, spesso, per la complessità, per la coerenza e per i termini stringenti, non c'è continuità nelle informazioni e nelle comunicazioni tra il Governo, la cabina di regia

e il Parlamento. Per questo, insieme agli altri colleghi di tutti gli schieramenti, abbiamo previsto un articolo preciso che impone al Governo di venire in Aula a riferire periodicamente e, in ogni caso, almeno ogni sei mesi.

Passo ora all'articolo 41, che modifica la citata legge n. 234, che prevede che il Governo possa presentare due leggi di delegazione europea e due leggi europee l'anno. Lo ha detto il collega Simone Bossi, lo ribadisco e sottolineo anche io: è importante evitare che leggi come quella odierna possano dilatare i tempi in maniera abnorme, riducendo anche l'efficacia stessa delle norme.

Vorrei sottolineare inoltre come nei vari dibattiti all'interno delle Commissioni, anche in occasione dell'ampio confronto avuto tra le parti, abbiamo toccato argomenti molto sensibili. Dedico ancora un passaggio alla videosorveglianza, sottolineando che il MoVimento 5 Stelle è consapevole della portata dell'interesse legato al tema della videosorveglianza in quei luoghi. Ribadiamo pertanto che andremo avanti secondo le modalità e gli accordi presi in Commissione - si spera da qui a poco - e in sede di legge di bilancio cercheremo di mettere un punto di fine o di inizio, a seconda dei punti di vista, sulla questione citata.

In conclusione, mi sembra che da questa legge europea emergano due elementi: da una parte vediamo una rinnovata centralità del Parlamento nella vita politica europea, un Parlamento che conterà molto di più d'ora in avanti e che sarà finalmente in grado di indirizzare non solo la politica italiana, ma anche quella europea; dall'altra parte, vediamo uno sforzo congiunto di tutti i poteri dello Stato nell'affrontare la più grande sfida che questo Paese si è trovato di fronte dal dopoguerra ad oggi. Mi riferisco nuovamente al Piano nazionale di ripresa e resilienza, che è un'opportunità senza precedenti; ma mi permetto di sottolineare che qualora non riuscissimo a rispettare modi e tempi potrebbe tramutarsi in un fallimento in grado di scavare un divario incolmabile tra l'Italia e gli altri Paesi dell'Unione. Pertanto, è necessario il massimo impegno di tutti per risollevarsi dai disastri che la pandemia ha generato e credo che con la normativa elaborata in Commissione sarà più semplice vincere questa sfida. *(Brusio)*.

Presidente, colleghi, visto che siete così attenti, termino l'intervento con qualche minuto in anticipo, così vi libero da questa incombenza, visto che l'interesse non c'è. *(Applausi)*.

PRESIDENTE. Senatore Lorefice, mi spiace che lei abbia ridotto - di qualche secondo peraltro - il suo intervento, ma l'attenzione oltre un certo limite non si può pretendere. Però credo che abbia ragione nel dire che l'Assemblea deve cercare di essere meno rumorosa durante gli interventi dei colleghi.

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo del disegno di legge n. 2169, nel suo complesso, nel testo emendato.

(Segue la votazione).

Il Senato approva. *(v. Allegato B)*.

Segnalo che il disegno di legge è stato approvato con zero voti contrari.

Procediamo ora alla votazione della proposta di risoluzione n. 1, accolta dal Governo, sulla quale sono stati presentati emendamenti, che invito i presentatori ad illustrare.

FAZZOLARI (FdI). Signor Presidente, illustro gli emendamenti 1.1 e 1.4. Avevamo presentato sei emendamenti, ma ne abbiamo ritirati tre: l'1.2, l'1.3 e l'1.5.

Ovviamente questa risoluzione di maggioranza non ci rappresenta, ma abbiamo voluto presentare degli emendamenti costruttivi e non fare battaglie pretestuose. Abbiamo soprattutto voluto evitare inutili spaccature nel Centrodestra.

Come Fratelli d'Italia continuiamo a pensare che questa sia una fase transitoria e innaturale caratterizzata da un'alleanza di Governo ampia, ma il nostro intento è comunque di preservare l'unità del Centrodestra, per dare all'Italia un Governo diverso e di patrioti. Pertanto, quindi abbiamo voluto evitare inutili divisioni, ma abbiamo mantenuto dei principi ai quali teniamo e reputiamo utili per l'Italia.

Il primo prevede di dare concretezza a quanto chiesto dall'Unione europea, vale a dire di adoperarsi per difenderne i confini esterni e contrastare l'immigrazione illegale di massa. Anche questo, infatti, non è scontato: la Sinistra italiana crede sia giusto aprire i confini all'immigrazione illegale di massa, ma l'Unione europea non è d'accordo e in ogni sede dice agli Stati membri, ma soprattutto all'Italia, di

controllare i propri confini. Pensiamo che questo debba essere fatto, anche per non far diventare l'Italia il campo profughi d'Europa, quindi chiediamo un impegno concreto del Governo su questo.

Con l'emendamento 1.4 poniamo una questione di civiltà, che Fratelli d'Italia ha provato più volte a porre in ogni sede. Come è possibile che l'Unione europea, giustamente così attenta al rispetto dei diritti umani, ai diritti di ogni cittadino, ai diritti delle minoranze, ai diritti delle donne e ai diritti degli omosessuali, faccia finta di non sapere che stringe in continuazione accordi di tutte le nature con Paesi che non rispettano tali diritti? La reputiamo una grande anomalia e una grande ipocrisia. Per questo abbiamo chiesto che l'Italia si impegni in Europa affinché vengano vietati accordi culturali e di formazione con gli Stati che nel proprio ordinamento prevedono leggi che non riconoscono la piena parità di diritti alle donne e che prevedono al loro interno il reato di omosessualità. Non stiamo dicendo di non avere rapporti diplomatici; stiamo circoscrivendo la questione agli accordi culturali e formativi, perché magari, come è già avvenuto con l'accordo con il Qatar, con l'unico voto contrario di Fratelli d'Italia, diventa bizzarro favorire gli interscambi culturali delle nostre scolaresche col Qatar, dove è previsto il reato di omosessualità. Non ha molto senso. Per questo chiediamo tale impegno e ci auguriamo che il Governo voglia accogliere questi emendamenti di buon senso di Fratelli d'Italia.

DE CARLO (FdI). Signor Presidente, ringrazio il senatore Fazzolari per aver portato di nuovo all'attenzione dell'Assemblea la questione relativa al nutri-score. Sappiamo benissimo che grazie a Fratelli d'Italia, sia in questo ramo del Parlamento sia alla Camera, abbiamo definito la linea di tutto il Parlamento rispetto a questo tema; una linea di difesa del prodotto italiano che, come voi ben sapete, è sotto attacco, non tanto da parte della concorrenza extraeuropea, ma proprio di quelle nazioni europee che non intendono copiare la nostra capacità in termini di origine e qualità, ma piuttosto limitare la nostra incidenza nei mercati attraverso una forte discriminazione dei prodotti italiani e soprattutto delle tradizioni e dei metodi secolari con i quali i nostri prodotti sono realizzati. Pertanto, visto che l'Unione europea si avvia verso una presidenza francese, che sappiamo tutti essere tra i maggiori *sponsor* del nutri-score, di questo sistema fortemente discriminante per i nostri prodotti, oggi più che mai diventa ancora più importante riuscire ad attuare un contrasto in tutte le sedi facendo *lobby*.

Va fatto soprattutto adducendo la scientificità dell'inutilità del sistema, perorando quello che invece è il *Nutrinform battery* che proprio lo Stato italiano ha posto come miglior baluardo della salute pubblica, riuscendo però a coniugare anche la tutela dei nostri prodotti.

Quindi, oggi nella legge al nostro esame diventa ancora più importante sottolineare una volta di più l'importanza di opporci a quanto evidenziato, tutti assieme, senza bandiere politiche; ricordo che Fratelli d'Italia è il primo partito che ha posto la questione all'attenzione del Parlamento, condividendola di fatto con tutti, ben sapendo che si raggiunge un obiettivo solo quando c'è la massima condivisione. In questo caso ne abbiamo assolutamente bisogno perché non stiamo discutendo di un prodotto di Fratelli d'Italia, ma dell'intero sistema nazionale di produzione agroalimentare, il cui *export*, come voi sapete, ha ormai oltre 50 miliardi di fatturato; ciò oggettivamente mette un po' in difficoltà e in allerta gli altri Stati che vorrebbero invece, discriminando noi, tutelare magari le loro produzioni o spostarsi verso produzioni che hanno poco a che fare con l'origine e la qualità e molto magari con il laboratorio. Credo che la carne sintetica sia l'esempio lampante di come si vorrebbe il mondo di domani. Non occorre essere scienziati, basta semplicemente prendere il libro di Bill Gates dove c'è scritto, per filo e per segno, il punto di caduta all'interno del quale si vorrebbero far convergere le politiche agricole.

Siamo convinti che la nostra Nazione si debba dotare invece di un piano agricolo nazionale strategico e serio, che tenga anche in considerazione il fatto che molte Nazioni d'Europa fingono di esserci amiche, ma in realtà tendono a discriminare sempre il nostro prodotto in nome di altre culture, ma soprattutto di un sistema di vita diverso dal nostro, che non è certo fondato sulla tradizione e sulla qualità dei cibi. (*Applausi*).

PRESIDENTE. Invito il relatore e il rappresentante del Governo a pronunciarsi sugli emendamenti in esame.

CANDIANI, relatore sui documenti LXXXVI, n. 4, e LXXXVII, n. 4. Signor Presidente, in merito agli emendamenti proposti, si chiede la riformulazione dell'emendamento 1.1 nei seguenti termini: «a dare

concretezza alle indicazioni presenti nelle conclusioni del Consiglio europeo di giugno e ottobre 2021 in merito a migrazione e asilo, assecondando...». Se tale riformulazione viene accolta, si esprime parere favorevole.

In merito all'emendamento 1.4, si chiede la riformulazione nei seguenti termini: «a valutare, prima della conclusione di ogni accordo di tipo culturale o formativo, se le legislazioni degli Stati prevedono nel proprio ordinamento...». Anche in questo caso, se la riformulazione viene accolta, si esprime parere favorevole.

Esprimo inoltre parere favorevole sull'emendamento 1.6.

PRESIDENTE. Senatore Fazzolari, accoglie la riformulazione degli emendamenti?

FAZZOLARI (FdI). Signor Presidente, accetto le riformulazioni degli emendamenti 1.1 e 1.4. Ringrazio il relatore perché l'inserimento del contenuto dell'emendamento 1.4 nella proposta di risoluzione di maggioranza consentirà all'Italia di compiere un enorme passo in avanti nella tutela dei diritti umani.

AMENDOLA, sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri. Signor Presidente, il parere del Governo è conforme a quello del relatore.

PRESIDENTE. Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 1.1 (testo 2), presentato dal senatore Fazzolari.

(Segue la votazione).

Il Senato approva. *(v. Allegato B).*

Gli emendamenti 1.2, 1.3 e 1.5 sono stati ritirati.

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 1.4 (testo 2), presentato dal senatore Fazzolari.

(Segue la votazione).

Il Senato approva. *(v. Allegato B).*

Rilevo che non sono stati espressi voti contrari.

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 1.6, presentato dai senatori Fazzolari e De Carlo.

(Segue la votazione).

Il Senato approva. *(v. Allegato B). (Applausi).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo della proposta di risoluzione n. 1, presentata dai senatori Stefano, Candiani, Lorefice, Nannicini, Giammanco, Ginetti, Bonino, De Petris e Steger, nel testo emendato.

(Segue la votazione).

Il Senato approva. *(v. Allegato B).*

Risulta pertanto preclusa la proposta di risoluzione n. 2.

Con l'approvazione della proposta di risoluzione n. 1 si intende esaurita la discussione delle relazioni all'ordine del giorno.

Seguito della discussione del disegno di legge costituzionale:

(865) INIZIATIVA POPOLARE. - Modifica dell'articolo 119 della Costituzione, concernente il riconoscimento del grave e permanente svantaggio naturale derivante dall'insularità (Votazione finale qualificata ai sensi dell'articolo 120, comma 3, del Regolamento) (ore 11,51)

Approvazione, con modificazioni, in prima deliberazione, con il seguente titolo: Modifica all'articolo 119 della Costituzione, concernente il riconoscimento delle peculiarità delle Isole e il superamento degli svantaggi derivanti dall'insularità

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge costituzionale n. 865.

Ricordo che nella seduta del 28 ottobre il relatore ha integrato la relazione scritta e ha avuto luogo la discussione generale.

Ha facoltà di parlare il relatore.

GARRUTI, relatore. Signor Presidente, colleghi, ho ascoltato i vostri interventi, da cui emerge la volontà di porre rimedio al grave errore posto in essere dalla riforma costituzionale intervenuta con la

legge n. 3 del 2001 relativamente alla modifica dell'articolo 119 della Costituzione.

Dobbiamo dirlo senza giri di parole: eliminare dal testo costituzionale ogni riferimento alla insularità, sostituendolo con un riferimento ai territori con minore capacità fiscale per abitante, a prescindere dalle condizioni geografiche, è stato il frutto di una stagione politica pseudofederalista, che guardava al Sud e alle isole con ben poco favore, acuendo i motivi di svantaggio. Ne citerò solo alcuni, per brevità.

I trasporti: le isole si trovano a dover affrontare un problema legato alla maggiore complessità delle connessioni con la terraferma. Ciò impone un aggravio di costi al trasporto delle persone, delle merci e dei servizi volti a garantire la continuità territoriale.

L'ambiente: le isole sono spesso caratterizzate da un ecosistema fragile, particolarmente vulnerabile ai cambiamenti climatici e a fenomeni quali l'erosione della costa, la siccità e la scarsità di risorse naturali, che si collega alla dipendenza energetica con la terraferma. Inoltre, minacce all'ambiente possono derivare da flussi turistici incontrollati, che sovente costituiscono le principali fonti di reddito per i territori. Tale situazione suggerisce un intervento pubblico per favorire la produzione di energia da fonti rinnovabili e, più in generale, l'adozione di misure volte alla mitigazione e all'adattamento ai cambiamenti climatici.

La ridotta capacità economica, le ridotte dimensioni e la scarsità delle risorse naturali spingono ad una minore diversificazione delle attività e favoriscono una specializzazione in settori economici contraddistinti da una consistente stagionalità, come la pesca, l'agricoltura e il turismo. Investimenti nelle infrastrutture, incluse quelle della informazione e della comunicazione, possono contrastare tale tendenza e favorire lo sviluppo economico.

In ultimo - e non certo per importanza - nelle isole si riscontrano maggiori tassi di invecchiamento della popolazione residente, atteso che le minori opportunità economiche incentivano lo spostamento dei giovani verso la terraferma e, dunque, ridotti tassi di occupazione e una minore qualificazione professionale della forza lavoro.

Tale modifica costituzionale, in particolare, ha snaturato l'idea di solidarietà e di sviluppo economico e sociale voluta dai Padri costituenti, perfettamente consapevoli di tutti i limiti e di tutte le problematiche che soltanto chi vive e fa impresa nelle isole subisce. Proprio dai cittadini che ogni giorno si confrontano con la realtà isolana deriva il disegno di legge costituzionale che oggi andremo a votare.

Si tratta di un disegno di legge di iniziativa popolare con il quale, come abbiamo avuto modo di vedere già nella precedente seduta, si introduce un nuovo comma nell'articolo 119 della Costituzione, al fine di esplicitare il concetto che la Repubblica riconosce le peculiarità delle isole e promuove le misure necessarie a rimuovere gli svantaggi derivanti dall'insularità.

A questo testo, ampiamente condiviso e che segna una vera e propria inversione a "U", si è arrivati grazie ad un ottimo lavoro svolto in Commissione, per il quale voglio ringraziare ancora una volta i colleghi per la responsabilità, la serietà e l'impegno mostrati su un tema tanto importante per milioni di italiani.

Concludendo, signor Presidente, auspico che l'approvazione di questo disegno di legge costituzionale di iniziativa popolare sia un monito per le future riforme costituzionali, al fine di preservare e migliorare l'immenso e meraviglioso lavoro dei Padri costituenti, capaci di porre attenzione alle differenti realtà della nostra penisola e redigere un testo volto a promuovere il benessere e lo sviluppo di tutti i cittadini, indipendentemente dall'area geografica in cui si è nati o si vive. *(Applausi)*.

PRESIDENTE. Il rappresentante del Governo non intende intervenire in sede di replica.

Poiché il disegno di legge, nel testo proposto dalla Commissione, si compone del solo articolo 1 e non sono stati presentati emendamenti, passiamo alla votazione finale.

CUCCA (IV-PSI). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CUCCA (IV-PSI). Signor Presidente, rappresentanti del Governo, onorevoli colleghe e colleghi, cito le parole che Beppe Severgnini ha scritto sul «Corriere della Sera» circa dieci giorni fa: «Ehi, c'è un'isola a occidente! Non è il grido di una vedetta di Cristoforo Colombo. È una considerazione che tutti noi

dovremmo fare all'inizio del XXI secolo. C'è una grande isola italiana di cui ci ricordiamo per quattro mesi l'anno, quando ci offre l'acqua più incantevole del Mediterraneo. Quello che succede da ottobre e maggio sparisce nella foschia sul mare della comunicazione. Quell'isola, ovviamente, si chiama Sardegna». Cosa chiedono oggi i sardi con questo disegno di legge? Vogliono ancora denaro? No, i sardi non vogliono denaro; vogliono che quei costi aggiuntivi derivanti dalla condizione dell'insularità vengano compensati in nome della coesione nazionale. Scrive ancora Severgnini: «I sardi non vogliono soldi»; «vogliono le stesse condizioni di partenza degli altri italiani. Non sembra una richiesta illogica».

L'approdo in Aula di questo disegno di legge rappresenta sicuramente un primo passo importante in quel senso; è un passo atteso, richiesto a gran voce da anni e che finalmente approda per la prima lettura in questo ramo del Parlamento. La Repubblica è finalmente chiamata a riconoscere le peculiarità, ma anche il connesso svantaggio da esse derivanti ai territori insulari, promuovendo quindi tutte le misure necessarie per rimuovere gli svantaggi connessi alla condizione di insularità di cui ho parlato in precedenza. È una battaglia nata nelle isole, ma non può non trovare la conclusione di questo percorso nel consenso dell'intero Paese, in nome di quel principio di coesione richiamato anche da Severgnini.

Credo che questo traguardo rappresenti in modo esemplare una sintesi tra soggetti istituzionali, forze politiche e sindacali con storie e culture molto distanti che però hanno saputo valorizzare e condividere un percorso comune. Non è un caso che la raccolta delle firme del *referendum* sia stata supportata e sostenuta da moltissimi partiti politici, organizzazioni sindacali e imprenditoriali, uomini di cultura: evidentemente il problema è fermamente sentito, ma forse mai affrontato nel modo giusto, così come finalmente stiamo facendo oggi in quest'Aula. Il disegno di legge, come ha detto lei, signor Presidente, si compone di un solo articolo (molto semplice), ed è accompagnato da una relazione che ben spiega le motivazioni di questo provvedimento, esprimendo la situazione di svantaggio in cui si trovano i cittadini italiani che vivono nelle isole; e nel contempo manifesta l'esigenza che la comunità nazionale riconosca questa condizione e assicuri quindi ogni azione necessaria a garantire anche agli abitanti delle isole pari opportunità e pari diritti di cittadinanza.

La condizione di insularità è sicuramente una realtà che riguarda direttamente le isole e chi ci vive, ma di fatto è l'intero Paese che deve rendersene conto e farsene carico, ponendo gli opportuni rimedi agli svantaggi che ne derivano. Finora lo Stato si era dimostrato sordo a queste criticità, ma oggi - finalmente - stiamo prendendo atto che le Regioni insulari presentano caratteristiche geografiche, economiche, demografiche e sociali specifiche che comportano sfide uniche nel quadro dell'applicazione delle politiche nazionali ed europee. Dimensioni ridotte, mercato locale limitato e difficoltà a realizzare economie di scala, costi di trasporto molto elevati: sono noti questi problemi con cui abbiamo a che fare quotidianamente. Chi, come me, viaggia tutte le settimane sa cosa vuol dire lo spostamento delle persone; figuratevi cosa significa il trasporto delle merci dalla penisola alle isole. Un ulteriore problema è rappresentato dalla compressione di servizi sociali e formativi dei cittadini.

Nel documento sulla programmazione economica 2021-2027, approvato dalla Conferenza delle Regioni italiane, è stata evidenziata che la politica di coesione *post 2020* non solo non può e non deve lasciare le isole, ma - al contrario - deve riconoscere il ruolo strategico delle isole stesse e creare le condizioni per uno sviluppo paritario e coerente con le altre aree d'Europa. In quella sede era stato chiesto formalmente alle Istituzioni europee di prevedere misure normative e programmatiche specifiche per compensare la discontinuità territoriale.

E, ancora, sul problema della continuità territoriale non si è fatta chiarezza. Si pensi che siamo estremamente in ritardo, per esempio rispetto alla Corsica, che ha invece un sistema di continuità territoriale verso la Francia nettamente migliore. Anzi, è una continuità territoriale, che invece non esiste in Italia e in particolare in Sardegna. La Sardegna è diversa dalle altre isole, in quanto è isolata al centro del Mediterraneo e raggiungibile solo attraverso aereo o nave.

Anche a voler attenerci all'ordinamento interno, la stessa Corte costituzionale si è soffermata più volte sulla questione, evidenziando che lo Stato deve attuare una leale collaborazione con le autonomie territoriali nella gestione delle politiche di bilancio, sempre per ridurre quegli svantaggi che sono sotto

gli occhi di tutti. Si tratta non di fornire un trattamento di favore ad alcune Regioni, piuttosto che ad altre, ma di prendere finalmente atto delle caratteristiche e delle peculiarità permanenti che distinguono le Regioni insulari da quelle continentali.

Ciò deriva dal fatto incontrovertibile che l'insularità, intesa come discontinuità territoriale, implica delle specificità di natura economica, trasportistica, ambientale, sociale e demografica che determinano un oggettivo svantaggio e condizioni assolutamente differenti rispetto alle altre Regioni, con ciò ponendo la Regione insulare in una condizione di "inferiorità".

Come dicevo, conosco questi problemi perché li vivo quotidianamente ed è per questo che reputo estremamente urgente una modifica costituzionale se si considera il pregiudizio e lo svantaggio quotidiano affrontati regolarmente e quotidianamente dai sardi.

Sul piano della concretezza, nel corso del 2019 l'economia delle isole ha subito un rallentamento e nel 2020, per le condizioni oggettive che conosciamo, c'è stata una significativa contrazione dell'attività economica. Nello specifico, la Sardegna si trova al di sotto di quasi tutti gli indicatori adottati dalla Commissione europea per esprimere la competitività delle Regioni europee, collocandosi al duecentotrentaquattresimo posto nel 2019 su 268 Regioni europee, con valutazioni estremamente negative su alcune dimensioni cruciali quali infrastrutture, capitale umano e innovazione.

Se dovessimo entrare nel discorso delle infrastrutture, ci sarebbe - ovviamente mi riferisco alla Sardegna - da parlare per giorni. In Sardegna, infatti, mezza isola che non ha ferrovie e quelle presenti sono a scartamento ridotto, ovvero i treni normali che circolano sul resto del territorio d'Italia e nella parte occidentale della Sardegna non possono andare a servire, se non si cambiano la viabilità e i binari, le aree della parte orientale della Sardegna.

In questo quadro la pandemia ha giocato un ruolo negativo peggiorandolo. Però, adesso è il momento per mettere mano davvero a questi problemi. Per le Regioni insulari dobbiamo prevedere finalmente che questa condizione sia inserita in Costituzione affinché si possa provvedere a colmare il *gap*, lo svantaggio e la diversità fra territori, ponendo tutte le Regioni d'Italia sul medesimo piano, con le medesime attenzioni rivolte a tutto il resto del territorio.

Presidenza del vice presidente ROSSOMANDO (ore 12,06)

(Segue CUCCA). L'insularità è una condizione geografica che ha un impatto diretto sulla vita degli individui. Ciò non può ovviamente essere un freno allo sviluppo economico di alcuni territori a discapito di altri e, pertanto, dobbiamo - in questo senso annuncio il voto favorevole di Italia Viva-Partito Socialista italiano - sostenere convintamente il provvedimento proprio per porre fine a condizioni di svantaggio che fino ad oggi hanno colpito le Regioni insulari, con particolare riferimento - lasciatemelo dire, ma in questo caso il campanilismo è d'obbligo - alla Sardegna, che è l'isola più grande e che più soffre la condizione di insularità. (*Applausi*).

[LA PIETRA \(Fdi\)](#). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

[LA PIETRA \(Fdi\)](#). Signor Presidente, membri del Governo, colleghi senatori, accogliamo positivamente l'inizio della discussione del disegno di legge che introduce un'importante modifica all'articolo 119 della Costituzione con cui, riconoscendo le difficoltà dei cittadini italiani che vivono nelle isole, si vuole inserire direttamente in Costituzione la volontà della Repubblica di rimuovere gli svantaggi derivanti dall'insularità.

È un proposito importante e fondamentale per far sì che anche questi cittadini possano godere di ogni diritto garantito a tutti gli altri. Penso ai diritti alla salute, all'istruzione e soprattutto ad avere condizioni di vita e di lavoro il più possibile paritetiche con i cittadini che vivono su tutto il resto del territorio nazionale. Credo, però, che per onestà intellettuale occorre evidenziare come all'interno dell'insularità ci siano delle differenziazioni tra chi vive nelle due isole maggiori (Sicilia e Sardegna) - che, ricordo a noi tutti, godono anche di uno Statuto speciale - e chi vive, invece, nelle isole cosiddette minori, che sono ancora più penalizzate in quanto in molte di esse mancano proprio i servizi essenziali come ospedali e scuole. In alcuni casi, in quelle paradossalmente considerate le più fortunate vi sono piccoli presidi spesso stagionali.

Detto questo, è certo che quando parliamo di isole parliamo di territori che sono una specificità del

nostro Paese e ne caratterizzano l'identità storica, culturale, sociale e amministrativa. Nonostante ciò, sussistono ancora forti elementi di discriminazione sul piano sostanziale nei confronti delle condizioni delle comunità delle isole maggiori, e ulteriormente per le isole minori, rispetto a quelle del continente che, se non rimossi, mortificano le enormi potenzialità di tale realtà.

Le criticità che si propongono con maggiore frequenza sono ben note a tutti noi e attengono in particolare ai trasporti, all'approvvigionamento idrico, all'assistenza sanitaria, all'istruzione, alle condizioni abitative e allo smaltimento dei rifiuti, al dissesto idrogeologico e alla desertificazione demografica. Ho citato solo le più eclatanti.

Se dunque si vuole arrestare un processo di progressiva erosione delle comunità isolate e in particolare la trasformazione delle isole minori - scusate se insisto su questo tema - in artificiali borghi turistici abitati solo nei mesi estivi, se si vuole impedire la dispersione di quanto resta di antiche tradizioni, attraverso un processo migratorio strisciante, ma non per questo meno forzoso e ingiusto, occorre intervenire tempestivamente con misure efficaci. Sicuramente questa modifica dell'articolo 119 della Costituzione costituisce un elemento fondamentale per intervenire nella questione, ma ancora più determinante sarà l'azione amministrativa ordinaria.

Collegli senatori, io stesso sono stato il primo firmatario di un disegno di legge per istituire una zona franca nelle isole minori, proprio con l'intento di colmare quel divario fra chi vive nelle isole, e nello specifico nelle isole minori, rispetto a chi vive nel restante territorio nazionale. Il disegno di legge in questione, che ho firmato a nome del Gruppo di Fratelli d'Italia, prevedeva: l'esenzione dalle imposte sui redditi, totale per i cinque primi periodi di imposta e parziale per i successivi periodi fino al nono anno; l'esenzione dall'imposta regionale sulle attività produttive per i primi cinque periodi d'imposta, fino all'imponibile di euro 300.000 per ciascun periodo d'imposta; l'esonero dal versamento dei contributi sulle retribuzioni da lavoro dipendente, totale per i primi cinque anni di attività, chiaramente entro determinati limiti e condizioni, e parziale per i successivi periodo fino al nono. Le misure previste erano tutte indirizzate in questa direzione.

Ma, al di là delle specifiche azioni, siamo convinti che solo con questi atti concreti, conseguenti anche alla modifica costituzionale, si possa rilanciare l'economia di questi territori e promuovere un equilibrato sviluppo. Questo, colleghi, non deve essere considerato un privilegio, ma l'unico rimedio per compensare le difficoltà di chi vive nelle isole, dove i costi di produzione sono molto più alti che nelle restanti parti d'Italia, a causa di una carenza di infrastrutture e dell'alto costo dei trasporti e dell'energia. Vedete, colleghi, questo disegno di legge che ho appena citato è poi confluito insieme ad altri in un disegno di legge approvato da questo ramo del Parlamento come legge quadro per lo sviluppo delle isole minori, lagunari e lacustri. Peccato, però, che non vi sia traccia delle agevolazioni fiscali. Nonostante questo, l'abbiamo approvato il 17 ottobre 2018 e l'abbiamo trasmesso alla Camera, dove è iniziata la discussione nelle Commissioni il 23 gennaio 2019; ma ad oggi sembra ancora tutto in alto mare, un po' come le nostre isole sono lì in mezzo al mare. Bene quindi la volontà di inserire questo principio in Costituzione, ma poi - ripeto - ci vuole la volontà politica di compiere le azioni conseguenti e ad oggi, purtroppo, non vediamo e non abbiamo visto effettivamente questa volontà politica.

Concludo, Presidente, annunciando chiaramente il voto favorevole del Gruppo Fratelli d'Italia sul presente disegno di legge. Contemporaneamente voglio ricordare a me stesso e a voi, colleghi, che con questa approvazione non si deve pensare di aver concluso un percorso, ma anzi deve esserci la consapevolezza che essa rappresenta l'inizio di una lunga serie di atti per valorizzare quel patrimonio naturale, storico e identitario che caratterizza le nostre isole. *(Applausi)*.

[MARILOTTI \(PD\)](#). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

[MARILOTTI \(PD\)](#). Signora Presidente, gentili colleghe e colleghi, oggi discutiamo in Aula un provvedimento a lungo atteso da una parte considerevole di cittadini, quelli che vivono nelle grandi come nelle piccole isole del nostro Paese. Arriva in Senato come una proposta di legge di iniziativa popolare, che chiede il reinserimento nella Costituzione del principio di insularità, troppo frettolosamente abrogato con la riforma del Titolo V.

Se teniamo conto che dal 1979 alla fine della scorsa legislatura sono state presentate 262 proposte di legge di iniziativa popolare, di cui solo tre sono diventate leggi, mentre ben 151, vale a dire il 60 per cento, non sono state nemmeno discusse, cioè 7,5 milioni di firme di cittadini sono state buttate al vento, dobbiamo riconoscere che si tratta di un fatto rilevante, che riscatta in parte la Camera alta, tante volte oggetto di critiche per la distanza dai cittadini. Questa volta, 120.000 firme di elettori firmatari della proposta hanno avuto ascolto e già questo fatto è di per sé rilevante.

La Commissione affari costituzionali, che ringrazio per la sensibilità e la competenza, ha voluto recepire, in particolare nella persona del suo presidente, senatore Parrini, e del relatore, senatore Garruti, istanze molto sentite e lo ha fatto senza rinunciare - anzi esaltandolo - al proprio ruolo istituzionale. Si è tenuto conto dell'evoluzione del diritto comunitario, che vive sempre più in sinergia con la nostra Costituzione e con il nostro ordinamento.

Già con il Trattato di Amsterdam del 1997 era stato meglio specificato questo principio di insularità, all'articolo 130 A, secondo comma, che recita: «In particolare la Comunità mira a ridurre il divario tra i livelli di sviluppo delle varie regioni ed il ritardo delle regioni meno favorite o insulari, comprese le zone rurali».

Poiché per dieci anni nulla si era mosso nell'Unione europea, per implementare questa nuova disposizione si è sentito il bisogno di rafforzarla con il Trattato di Lisbona, firmato il 13 dicembre 2007, nel quale tra le regioni che presentano gravi e permanenti svantaggi naturali e demografici vengono citate quelle insulari, transfrontaliere e di montagna.

Altri dieci anni, però, sono trascorsi invano. L'Unione europea, sempre pronta a intervenire per imporre severe prescrizioni in settori quali agricoltura e allevamento, che interessano Paesi forti, ha continuato a far finta di niente e a non riconoscere il diritto al riequilibrio nelle regioni che essa stessa definisce sfavorite. Da un lato, nei documenti ufficiali si declamano principi come questo: le politiche di concorrenza dell'Unione europea garantiscono che le imprese competano in modo leale e in condizioni di parità nel mercato interno europeo; dall'altro, l'Unione europea è fortemente matrigna e molto spesso fa delle disparità.

Prendiamo il costo dei trasporti. Quello su ferro praticato nella Penisola italiana o nel Continente europeo ha un costo unitario a chilometro; quello su nave da e per la Sardegna ha un costo unitario assai maggiore e questo *surplus* va a maggiorare il costo finale, con conseguente riduzione del profitto. Altro che parità di condizioni! Lo stesso discorso vale per l'energia, che costa di più per i maggiori oneri di trasporto o per l'assenza di una rete, quella metaniera, notoriamente meno costosa. (*Brusio*).

Presidente, può dire ai colleghi disinteressati a questo importante argomento di cessare il brusio?

PRESIDENTE. Colleghi, cerchiamo di consentire a chi interviene di svolgere il proprio intervento e a chi desidera ascoltare di farlo.

Prego, senatore Marilotti, prosegua.

MARILOTTI (*PD*). La ringrazio, Presidente.

Per non parlare delle grandi infrastrutture, dell'Alta velocità e del sistema viario nel suo complesso, che nella Penisola hanno costi ammortizzati dalla continuità territoriale, che manca oggettivamente nelle realtà insulari. La Sardegna, con questo provvedimento, come ha ricordato anche il senatore Cucca, non si aspetta condizioni di favore, ma di riequilibrio. Gli imprenditori isolani non chiedono più soldi, ma condizioni quali ad esempio agevolazioni fiscali che consentano loro di stare nel mercato; vogliono competere alla pari e questo è un diritto sancito, oltre che dalla nostra Costituzione, anche dalle norme europee. Occorre dare esecutività, ad esempio, alla risoluzione del Parlamento europeo del 4 febbraio 2016 sull'insularità, che, al punto 4, recita: Il Parlamento europeo «chiede che la Commissione avvii uno studio/un'analisi approfondita sui costi supplementari che la condizione di insularità determina a livello dei sistemi di trasporto di persone e merci e dell'approvvigionamento energetico nonché in termini di accesso al mercato, in particolare per le piccole e medie imprese». Questa risoluzione per ora non ha avuto seguito, nonostante numerosi studi di enti pubblici e privati abbiano dimostrato i reali svantaggi derivanti dalla condizione di insularità.

Mi rendo conto che il reinserimento del principio di insularità in Costituzione non risolva i problemi con un colpo di bacchetta magica. Tuttavia, rafforza e dà un peso maggiore alle lotte delle Regioni più

svantaggiate per negoziare, attraverso un tavolo operativo che veda Governo, Regioni e Unione europea affrontare concretamente il problema e adottare le misure necessarie affinché si realizzi una coesione effettiva tra tutti i territori. L'urgenza di questa concertazione è sottolineata dal riemergere dell'annoso problema della continuità territoriale, marittima e aerea. Col fallimento della compagnia Alitalia, che garantiva la continuità territoriale con un congruo numero di voli da e per la Sardegna, si è entrati in una zona grigia, nella quale i nuovi concessionari *low cost* garantiscono solo un numero ridotto di voli.

Concludo con i doverosi ringraziamenti ai promotori di questa iniziativa popolare, in particolare Roberto Frongia, prematuramente scomparso nel frattempo, e la professoressa Maria Antonietta Mongiu, per la passione e l'impegno profuso, e a tutti i senatori sardi, che con me hanno seguito l'*iter* di questo disegno di legge di riforma costituzionale.

Annuncio pertanto il voto favorevole del Partito Democratico al provvedimento in esame. (*Applausi*).

[DE PETRIS](#) (*Misto-LeU-Eco*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DE PETRIS (*Misto-LeU-Eco*). Signor Presidente, credo che oggi siamo di fronte ad un avvenimento importantissimo, non soltanto perché anche nelle passate legislature ci sono stati tentativi, purtroppo non andati a buon fine, di porre all'attenzione del Parlamento il tema dell'insularità, così importante per i territori, con tutto quello che comporta in termini di svantaggi e di mancato riequilibrio, ma anche perché l'arrivo all'attenzione dell'Assemblea di questo testo è frutto di un'iniziativa popolare. Nonostante le recenti modifiche del Regolamento, siamo purtroppo abituati a vedere poche leggi di iniziativa popolare arrivare all'attenzione dell'Assemblea ed essere approvate. Come capite bene, dunque, quello odierno è davvero un avvenimento estremamente importante.

Il disegno di legge costituzionale al nostro esame cerca dunque di porre rimedio ad un errore molto grave e pesante, compiuto nel 2001 con la riforma del Titolo V della Costituzione, che con la nuova formulazione dell'articolo 119 ha portato alla scomparsa di qualsiasi riferimento alla valorizzazione del Mezzogiorno e delle isole come finalità prioritaria. Si pone quindi non solo il concetto di insularità, ma anche la questione forte e urgente del riequilibrio degli interventi a favore del Mezzogiorno e delle isole.

Vorrei ricordare che invece il testo previgente alla riforma del 2001 prevedeva, all'articolo 119, un riferimento molto chiaro ed esplicito: «particolarmente per valorizzare il Mezzogiorno e le Isole, lo Stato assegna per legge a singole Regioni contributi speciali».

Questa previsione che era contenuta nell'articolo 119 prima della riforma del 2001, è stata nei fatti completamente eliminata, con ciò, a mio avviso, facendo un errore molto pesante rispetto allo stesso dibattito che ci fu nell'Assemblea costituente, in seno alla quale il tema fu discusso a lungo. I verbali della Costituente ricordano, per esempio, un intervento in questo senso di Emilio Lussu il 14 novembre del 1946, in occasione della discussione sulle autonomie locali per la redazione dell'articolo 116: «Fa presente che la Sicilia e la Sardegna sono delle isole [...] onde la necessità di metterle in condizioni di poter funzionare [...] concedendo loro una particolare forma» non solo autonomista, ma anche di riequilibrio.

Questo dibattito è stato cancellato nei fatti dalla riforma del Titolo V, arrivando evidentemente a produrre talune conseguenze pesanti, che hanno aggravato una situazione difficile, che ovviamente sussisteva già prima del 2001, facendo sì che le condizioni di svantaggio in questi anni si acutizzassero.

Vorrei ricordare i temi principali rispetto ai quali tali condizioni di svantaggio si estrinsecano: pensate alla questione dei trasporti. Più tardi discuteremo il decreto-legge in materia di infrastrutture; vi è stata una grande trasformazione con la scomparsa dell'Alitalia e si aprirà sempre di più un problema molto forte, come fanno i senatori sardi, per quanto riguarda, per esempio, la questione della continuità territoriale.

Parliamo di svantaggi anche rispetto alla tematica ambientale, per esempio, sapendo che le isole sono ecosistemi più fragili, particolarmente vulnerabili ai cambiamenti climatici.

Abbiamo poi il problema fortissimo della disoccupazione e dello spopolamento. Sono questioni che

negli ultimi anni si sono particolarmente aggravate.

Questo disegno di legge di iniziativa popolare è fondamentale: non è soltanto la formale e banale trascrizione di una condizione geografica all'interno della Carta costituzionale, ma il riconoscimento nella nostra Costituzione degli svantaggi oggettivi ad essa connessi - questo è il punto - che pone con forza la questione del rispetto dell'articolo 3, quindi del riequilibrio.

Questo è un tema certamente nazionale, che riguarda la nostra identità, fatta di isole grandi, come Sardegna e Sicilia, ma anche di tantissime altre. È pertanto un tema caratteristico e identitario nostro, ma anche europeo, perché riguarda il diritto di tutti i cittadini dell'Unione alla libera circolazione e alla libertà di stabilimento, che sono tra l'altro i pilastri fondativi della stessa comunità europea.

Lo svantaggio determinato dalla condizione di insularità incide non solo sulla possibilità delle persone di muoversi, ma sulla libertà di scegliere se vivere o no nella propria terra, senza per questo dover rinunciare alle opportunità di studio, di esperienze di vita, di lavoro e di relazione culturale, sociale ed economica al di là del mare.

Ecco il punto fondamentale su cui poggia la modifica all'articolo 119 della Costituzione, ponendo tutti noi oggi davanti al fatto che è necessario dare seguito all'introduzione di tale modifica con una serie di provvedimenti che possano fortemente concretizzare questa libertà di scelta.

Il grave e permanente svantaggio naturale dell'essere un'isola produce un indebolimento forte della coesione sociale e comporta problemi molto seri, come abbiamo visto in tutti questi anni, proprio nello sviluppo socio-economico delle isole.

Prendiamo alcuni dati della Sardegna, che è rientrata, tra l'altro, tra le Regioni dell'obiettivo 1 dell'Unione europea proprio per le sue condizioni di sottosviluppo: ha un indice di competitività del 23,75 per cento, contro quello medio europeo del 60,3 e del 57 per cento della Lombardia. Ogni anno 3.500 giovani della Sardegna, in gran parte laureati e diplomati, lasciano l'isola, perché non trovano alcuna opportunità di lavoro. Dall'atlante infrastrutturale del CNEL emergono altri dati molto preoccupanti del ritardo della Sardegna in confronto con il resto del Paese, dalle reti energetiche a quelle stradali e ferroviarie, fino alle infrastrutture economico-sociali. Tutte queste analisi ci dicono che, anche rispetto alle risorse finanziarie *pro capite* e territoriali stanziare negli ultimi dieci anni relativamente alle infrastrutture, ad esempio in Sardegna, si evidenzia un calo fortissimo anche degli investimenti.

Vi sono ritardi da colmare molto forti, quindi il riconoscimento della condizione di insularità e il suo inserimento, finalmente, anche in Costituzione, dopo la sua cancellazione con la riforma del Titolo V, è certamente un passo molto importante, un riconoscimento costituzionale dello svantaggio e un impegno della Repubblica al riequilibrio.

Per questo voteremo molto convintamente a favore del disegno di legge in esame, in cui vi è davvero un impegno a sanare questo svantaggio e mettere in campo tutti i provvedimenti necessari per il riequilibrio. (*Applausi*).

[FLORIS](#) (*FIBP-UDC*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

[FLORIS](#) (*FIBP-UDC*). Signor Presidente, onorevole rappresentante del Governo, colleghe e colleghi, ritengo necessario iniziare con un doveroso ringraziamento ai promotori dell'iniziativa popolare. Senza la mobilitazione di centinaia di militanti e senza le 200.000 firme, tra *referendum* e legge di iniziativa popolare, oggi non saremmo qui; firme raccolte sia in Sardegna, sia in Sicilia, sia nelle isole minori e persino in molti Comuni della penisola; firme apposte in modo consapevole e informato, grazie alla grande campagna mediatica fatta a livello locale in vari territori.

Un ringraziamento particolare - permettetemelo - è rivolto al compianto Roberto Frongia dei Riformatori sardi di Massimo Fantola, presidente del comitato promotore della legge sull'insularità. Quello di Roberto Frongia è stato un lavoro assiduo e straordinario e devo dirgli grazie. Assieme a lui ringraziamo tutti i rappresentanti dell'associazionismo, della società civile e delle istituzioni, a partire dai sindaci, che numerosissimi in Sardegna - e non solo - hanno aderito all'iniziativa del movimento promotore. Un ringraziamento è rivolto anche ai partiti politici per il sostegno che hanno dato alle organizzazioni sindacali e datoriali. Grazie veramente a tutti loro.

L'essere un'isola rappresenta un evidente svantaggio in un quadro ordinamentale che prevede talune forme di autonomia previste anche dalla Costituzione. Inserire - ovvero, inserirlo meglio di prima - il concetto di insularità nella Carta costituzionale rappresenta però ora una tappa fondamentale. Alle isole italiane sarà riconosciuto il diritto essenziale a colmare un evidente *deficit* nei confronti della penisola, che indicherà ai governi di non prendere decisioni che accentuino tale differenza. Il fatto che la Regione sarda abbia già uno statuto speciale, come del resto la Sicilia, che le consente di avere autonomia di entrate, evidentemente non basta, perché comunque si è soggetti a leggi nazionali, oltre che a vincoli comunitari, che spesso considerano aiuti di Stato le legittime richieste isolane.

La diversità tra il vivere su un'isola e in un contesto nazionale è palese e non necessita di essere spiegata. Dico solo che diversi studiosi attribuiscono proprio all'insularità un *deficit* valutabile intorno al 20 per cento sull'economia isolana; inoltre, secondo altri studi il costo dell'insularità può essere quantificato in migliaia di euro *pro capite* all'anno (si parla di una cifra tra 3.000 e 5.000 euro). Tali studi non sono stati fatti in Sardegna, ma sono nazionali e suffragati anche da quelli che comunque sono stati fatti nella mia isola. Appare quindi evidente che bisogna mettere le isole nelle condizioni di competere alla pari con gli altri territori nazionali.

Il nuovo testo dell'articolo 119 della Costituzione centra bene il tema in termini opportuni e appropriati e per questa ragione ringrazio i colleghi della 1a Commissione per l'ottimo lavoro svolto. Il testo che andiamo ad approvare recita: «La Repubblica riconosce le peculiarità delle isole e promuove le misure necessarie a rimuovere gli svantaggi derivanti dalla insularità». Questo comma viene aggiunto dopo il quinto all'articolo 119 della Costituzione, che riguarda gli enti del territorio. Esso contiene ora una definizione persino più puntuale di quella che era presente al comma 3 del medesimo articolo fino al 2001, quando la Carta fondamentale fu modificata. Quel testo recitava: «Per provvedere a scopi determinati, e particolarmente per valorizzare il Mezzogiorno e le Isole, lo Stato assegna per legge a singole Regioni contributi speciali». Pertanto, il testo che andiamo ad approvare ci fa tornare alla *ratio* e allo spirito dei Padri costituenti, che immaginavano un'Italia tutta uguale da Nord a Sud, isole comprese. Dobbiamo riconoscere che il testo in esame ci pare più puntuale e adatto allo scopo persino del disegno di legge di iniziativa popolare presentato, cui rimane il merito di aver portato il problema dell'insularità all'esame del Senato fino a farlo arrivare all'esame dell'Assemblea.

Il tema è quello di colmare un divario economico. Il modo per farlo è promuovere le misure necessarie a rimuovere gli svantaggi derivanti dall'insularità. Non si tratta quindi solo di garantire un'effettiva parità e un reale godimento dei diritti individuali e inalienabili, come recitava il testo iniziale del disegno di legge di iniziativa popolare; si tratta di promuovere le misure che rimuovano gli svantaggi dell'essere un'isola, perché è proprio la rimozione degli svantaggi (economici e non solo) che implica un maggiore godimento dei diritti delle persone.

Si tratta di una nuova Costituzione economica, che impegna il legislatore a tenere conto degli svantaggi di essere un'isola quando emana leggi ordinarie. In particolare, le norme di spesa e le disposizioni che riguardano il sistema fiscale dovranno tenere conto della norma costituzionale che impone di rimuovere gli svantaggi territoriali. A questo fine, l'importante è che siano annullati gli svantaggi dell'insularità e che si possa ripartire in competizione anche con le Regioni che ora sono più ricche. L'obiettivo è quello di partire tutti dallo stesso blocco di partenza, eliminando quindi gli svantaggi competitivi che ora sono evidenti a tutti, dalle infrastrutture all'energia, alle reti, alla sanità e ai collegamenti che oggi ci fanno restare indietro.

Sono convinto che gli isolani ce la possano fare ripartendo da una situazione di parità e non di svantaggio, perché il riconoscimento dell'insularità significa ridurre gli oneri della discontinuità territoriale, con persone e merci che possano muoversi a minori costi, costruendo infrastrutture, reti e collegamenti a misura di Regione.

Purtroppo, la questione della continuità territoriale ad oggi sembra tutt'altro che risolta, come ha ben detto il collega Marilotti nel suo intervento: non ci sono certezze per gli aerei, la continuità scade fra sette mesi; vediamo quello che succederà, si vola sicuramente con difficoltà, ma non è questo il momento di parlarne.

La continuità non è solo quella tra l'isola e il continente, ma anche quella interna. Pensiamo all'assenza

di elettrificazione delle ferrovie, dovrei dire, ma meglio parlare di un sistema ferroviario totalmente insufficiente o assente. E, ancora, vi sono l'assenza di autostrade, le ridotte infrastrutture in Sardegna e l'energia che costa più del resto d'Italia. Dobbiamo certamente dimenticare - o non dobbiamo farlo - che l'Italia fa parte anche dell'Unione europea. Bisogna anzi rammentare che il Titolo XVIII del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea prevede le disposizioni per la coesione sociale, economica e territoriale negli articoli che vanno dal 174 al 178. Le disposizioni di questo titolo hanno continui collegamenti logici e funzionali con il resto del Trattato, che serve a fare in modo che vengano ridotte le differenze sociali ed economiche nell'Unione.

L'articolo 174 in particolare prevede che l'Unione miri a ridurre il ritardo delle Regioni meno favorite e, tra di esse, testualmente, quelle insulari: è logicamente ricollegato all'articolo 170, che prevede una creazione delle reti europee per creare uno spazio senza frontiere. Pertanto, quella rete di collegamento europeo, quel corridoio che chiediamo di creare anche con la Sardegna e con le altre isole, deve esserci.

Il Governo oggi dovrà prendere atto che l'approvazione del disegno di legge costituzionale che stiamo discutendo porta con sé una nuova e forte volontà del Parlamento nei confronti delle isole, affinché esse non siano più isolate, che è da far valere anche in Europa. L'Esecutivo dovrà trattare anche in sede europea il problema dell'insularità, oltre che a livello nazionale, perché i collegamenti con l'Europa sono importanti per la coesione sociale. Il problema dell'insularità è fortemente connesso alla coesione sociale e alla parità di partenza con le altre realtà europee, non solo con quelle italiane. Ci auguriamo che il governo Draghi che va trattando adesso con l'Unione europea in maniera forte possa ottenere quello che altri Governi non hanno ottenuto per quel che concerne i rapporti tra insularità ed Europa.

Ritornando alla trattazione dell'insularità in Costituzione, desidero rivolgere un ultimo ringraziamento alla collega qui presente, presidente del Gruppo, Anna Maria Bernini, che dall'inizio ha dato grande importanza all'insularità e ci ha sostenuto anche quando la questione doveva essere presentata al Senato in un intervento importante con la presidente Alberti Casellati. Ringrazio la senatrice Bernini e tutti voi. (*Applausi*).

L'obiettivo non è andare con il cappello in mano in Italia o in Europa, ma ottenere i riconoscimenti che ci consentano di partire dallo stesso punto e di contribuire con le nostre capacità al miglioramento del PIL in tutta la Nazione. (*Applausi*).

[LUNESU](#) (*L-SP-PSd'Az*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LUNESU (*L-SP-PSd'Az*). Signor Presidente, colleghe e colleghi, la votazione di oggi ci porta ad analizzare un punto cardine del nostro ruolo di senatori, quello di garantire le stesse opportunità di crescita a tutti i cittadini. All'insegna dello stesso principio è stata approvata in Senato la legge per la parità salariale tra uomo e donna, norma essenziale che, proprio come quella al nostro esame, avrebbe dovuto essere in vigore già da tanti anni.

Siamo qui riuniti per votare l'inserimento del principio di insularità nella Costituzione, in modo da riconoscere alle isole come la Sardegna e la Sicilia lo svantaggio naturale derivante dall'insularità e instaurare le misure necessarie per garantire un'effettiva parità e un reale godimento dei diritti individuali inalienabili.

Come rappresentante della Sardegna, credo che non si possa tollerare che un'isola produttiva possa partire con un *deficit* enorme come quello che ha oggi, dovuto al problema energetico per la mancanza di metano e a quelli dei trasporti marittimi ed aerei e di continuità territoriale, con le ferrovie quasi inesistenti e risalenti al 1800 e una distanza dalla Penisola che aumenta i costi e i tempi per ogni attività. Ripeto che le ferrovie sono ancora a scartamento ridotto. Come possiamo sperare che le aziende sarde abbiano gli stessi risultati delle concorrenti nazionali, se i loro costi di acquisto e vendita saranno sempre sfavorevoli? Come potrebbero mantenersi competitive, partendo nettamente svantaggiate?

Il principio di insularità riconosce alle aziende sarde la penalizzazione nel fare impresa, sulla quale bisogna agire per colmare il *gap* e porre le imprese nelle stesse condizioni competitive delle concorrenti nazionali; questo percorso dev'essere sostenuto da obiettivi precisi e risorse dedicate,

altrimenti il rischio è che le parole, anche se scritte nella Costituzione, rimangano solo tali.

La vertenza va aperta sia con lo Stato sia con l'Europa, in modo che non ci si scontri con le normative europee e si colmino le incongruenze giuridiche fra il diritto europeo e quello italiano, per garantire l'accesso ai fondi.

L'agricoltura è un settore fondamentale per l'economia sarda, ma anche in questo caso ci rendiamo conto di come siamo svantaggiati? Immaginiamo di avere il costo più alto di tutti i nostri *competitor* per l'acquisto di materie prime necessarie al nostro lavoro e aggiungiamo costi sempre più alti per consegnare i prodotti locali fuori dall'isola, nonché, *dulcis in fundo*, un *handicap* temporale di dodici-ventiquattr'ore per le consegne dei prodotti fuori dalla Sardegna: in una società come la nostra, basata sul volere tutto, subito e a basso costo, possiamo velocemente dedurre quanto questa situazione sia nociva per il settore.

Gli enormi *gap* che riscontriamo nelle isole sono legati al credito, alla competitività, alla lentissima burocrazia, alle infrastrutture, all'energia, ai trasporti e alla produttività, costringendo le piccole e medie imprese ad arrancare rispetto ai *competitor* e a decollare con estrema fatica.

Se osserviamo, Presidente, la situazione dei trasporti, la Sardegna ha urgente bisogno di una continuità territoriale funzionante e duratura, che permetta ai cittadini di spostarsi liberamente, senza sentirsi isolati, e di programmare le proprie attività con serenità, senza dover pensare se avranno o meno la continuità territoriale dopo maggio, come non chiarito da Volotea, la società aerea spagnola che gestisce in questo momento i voli in continuità territoriale.

La Sicilia, lo scorso agosto, ha lanciato un progetto sperimentale denominato «Sicilia vola», mettendo a disposizione 75 milioni di euro (50 per il 2021 e 25 per il 2022), che hanno consentito dal 5 agosto a quattro categorie di siciliani di viaggiare a prezzi scontati del 30 per cento verso tutte le destinazioni italiane ed europee. Le categorie interessate sono studenti, lavoratori fuori sede, malati siciliani che vanno a curarsi fuori dalla Sicilia o disabili gravi e gravissimi, che potranno acquistare i biglietti per volare da Palermo e da Catania verso tutte le destinazioni nazionali ed europee. Questo genere di progetti è fondamentale per incentivare il settore turistico, rilanciare l'economia e soprattutto evitare che l'abitante di un'isola si senta perennemente isolato, come se il mare che ci divide fosse insuperabile. (*Applausi*).

La Sardegna è una Regione con una forte identità e un popolo attaccato alle proprie radici e fiero del fascino selvaggio dell'entroterra, delle spiagge meravigliose e delle proprie culture di saperi e sapori enogastronomici. Tuttavia, per quanto un cittadino sardo sia attaccato alle sue radici, il problema dello spopolamento diventa sempre più importante nell'isola: tale fenomeno, come ha evidenziato il presidente dell'ANCI Sardegna Emiliano Deiana, è un'articolazione di problemi, dall'invecchiamento alla migrazione, alla mancanza di lavoro e all'assenza di cultura di impresa.

Per tutte queste motivazioni, votare sì all'inserimento del principio di insularità nella Costituzione è imprescindibile per contrastare la fuga di capitale umano ed evitare l'estinzione di aree interne e lo spopolamento dei piccoli Comuni. I due punti che formano il principio di insularità (riconoscere gli svantaggi naturali che ne derivano e introdurre le misure necessarie a garantire un'effettiva parità e un reale godimento dei diritti individuali inalienabili) sono fondamentali.

Le modifiche all'articolo 119 della Costituzione che sono state introdotte nel 2001 riguardano l'inserimento del federalismo fiscale, con l'obiettivo di creare uno stretto legame tra decisioni di spesa e il prelievo diretto e di favorire l'allocazione delle risorse pubbliche in termini di beni e servizi più rispondenti alle preferenze di coloro che sono chiamati a sostenerne il costo.

Ci sono diversi punti del principio di insularità che sono essenziali e da citare: estensione a tutti gli enti territoriali, non solo alle Regioni (com'è previsto attualmente), dell'autonomia di entrata e di spesa, in modo che godano di risorse autonome e possano fissare e applicare i tributi e le entrate proprie; istituire il fondo perequativo, che è assente nel testo costituzionale previgente ed è coerente con la logica del decentramento fiscale, in cui i territori sono responsabilizzati nelle scelte di spesa e nelle decisioni relative al loro finanziamento; l'intervento di sostegno dei territori in cui le entrate non sono adeguate è motivo di minore sviluppo, perché misurato attraverso la minore capacità fiscale e non con l'inefficienza amministrativa dell'ente territoriale; risorse statali aggiuntive e interventi speciali in

favore di tali enti al fine di perseguire una delle seguenti finalità: promuovere lo sviluppo economico, la coesione e la solidarietà sociale; rimuovere gli squilibri economici e quelli sociali; favorire l'esercizio dei diritti della persona.

Come dichiarò in Commissione in sede di audizione il professor Frosini, che a me è piaciuto tanto, specialità e insularità sono due facce della stessa medaglia. L'insularità genera un'ulteriore condizione di specialità, perché le Regioni di cui parliamo sono interamente circondate dal mare e ciò incide sugli scambi, sull'*import-export* e sui trasporti. Inoltre, essere isolani indica un profondo senso di appartenenza, una spiccata identità e un rispetto particolare per le tradizioni culturali, sociali ed enogastronomiche. Tutto ciò dovrebbe essere però un punto di merito, non un'esclusione: lo Stato deve pertanto riconoscere il grave svantaggio che deriva dall'insularità e garantire un'effettiva parità, in modo da permetterci di vivere nella nostra isola senza essere isolati.

Infine, signor Presidente, voglio ricordare le persone che si sono battute affinché questo importante progetto arrivasse in Parlamento, come l'onorevole Frongia, che intanto ci ha lasciati con il progetto nel cuore; ringrazio il comitato promotore e quello scientifico, coordinato dalla dottoressa Mongiu, nonché la commissione speciale regionale presieduta dall'onorevole Costa, tutti a sostegno di questo importante progetto. Inoltre, mi permetta un particolare ringraziamento ai senatori Borghesi, già presidente della Commissione affari costituzionali, Augussori e Romeo, nonché al nostro Capogruppo per aver capito l'importanza che questo disegno di legge costituzionale ha per noi isolani.

Anche per questo, signor Presidente, colleghi, a nome della Lega-Salvini Premier-Partito Sardo d'Azione, annuncio il nostro volto più che favorevole. (*Applausi*).

[MANTOVANI](#) (M5S). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MANTOVANI (M5S). Signor Presidente, gentile rappresentante del Governo, gentili colleghe e colleghi, stiamo per votare questo importante provvedimento concernente il riconoscimento del grave e permanente svantaggio naturale derivante dall'insularità, sul quale dichiaro che il MoVimento 5 Stelle voterà convintamente in maniera favorevole.

Il relatore l'ha ricordato: con l'approvazione di questo disegno di legge oggi risolviamo in primo luogo un problema di carattere costituzionale, derivante dalla modifica approvata nel 2001 al Titolo V della Costituzione. D'altra parte - ed è la cosa che più interessa al cittadino - riponiamo al centro del nostro ordinamento il concetto di isola e di insularità, con tutte le conseguenze che ne derivano per gli abitanti che si trovano in tali zone del nostro Paese.

Infatti, con la legge costituzionale n. 3 del 2001 il legislatore nazionale soppresse un comma dell'articolo 119 della Costituzione che prevedeva contributi speciali per valorizzare il Mezzogiorno e le isole. Si trattava di una norma definita da alcuni costituzionalisti di diritto sociale territoriale, voluta dal Costituente per tutelare e incentivare le aree del Paese svantaggiate economicamente per storia e per collocazione geografica.

Il riferimento esplicito al Mezzogiorno e alle Isole era coscientemente voluto dal Costituente, il quale volle così costituzionalizzare il problema di come valorizzare l'assetto civile, economico e sociale di quei territori che non rappresentano solo un'area geografica del Paese, ma anche - se non soprattutto - una maniera di essere di alcuni milioni di abitanti.

Per coloro che vivono nelle Isole, nel corso degli anni questo assetto è divenuto un fattore identitario, che spesso, però, si è trasformato in un danno e in uno svantaggio. La norma costituzionale originaria poteva apparire generica laddove non chiariva in maniera esplicita quali fossero le zone del Paese riferibili alla disposizione costituzionale. Tra i promotori di questo intervento legislativo la Sicilia e la Sardegna godevano però di una sorta di valorizzazione dal punto di vista sia del riconoscimento, che della tutela costituzionale, essendo parte integrante dell'area geografica del Mezzogiorno, oltre che Isole e Regioni a Statuto speciale.

Ovviamente, con la norma costituzionale attualmente in vigore tutto questo permane ancora, ma è venuta meno la copertura costituzionale sia come Regioni del Mezzogiorno, sia in quanto Isole. Riteniamo opportuno che tale copertura giuridica venga ripristinata, anche prendendo spunto dall'esperienza comparata degli altri Paesi europei e del ruolo che hanno le Regioni nell'Unione

europea, in cui il tema dell'insularità è particolarmente sentito.

Questo *vulnus*, da sempre molto evidenziato a livello territoriale, è stato concretizzato attraverso il disegno di legge in esame che - voglio sottolinearlo - è di iniziativa popolare e ha visto la raccolta di centinaia di migliaia di firme, che peraltro riconoscono la validità di questo istituto spesso invisibile e poco considerato, ma da sempre esaltato dal Movimento 5 Stelle.

Il disegno di legge è stato sottoposto all'esame della Commissione affari costituzionali, che, oltre a esperti e studiosi, ha udito anche i rappresentanti delle Regioni direttamente coinvolti, nonché i rappresentanti del comitato promotore, nello spirito di una leale collaborazione tra i livelli istituzionali della Repubblica, che ha reso efficiente ed efficace il nostro lavoro. Si è così giunti all'approvazione della norma già illustrata. L'inserimento di una disposizione con questo contenuto consente di disporre di un parametro costituzionale decisamente più esplicito di quello attualmente vigente (articolo 119 della Costituzione) e, quindi, di assicurare una maggior tutela per i diritti che devono essere garantiti in modo uguale a tutti i cittadini, compresi quelli che risiedono nelle Isole, rimuovendo gli svantaggi derivanti dall'insularità.

Vengo così a parlarvi del vero nodo gordiano che è alla base di questa situazione e che spiega l'intervento legislativo che è stato sostenuto anche dal Movimento 5 Stelle. La condizione di insularità pregiudica tutti gli aspetti della vita quotidiana dei cittadini che vi abitano o lavorano. Dall'aprire un'impresa, alla produzione di merci, ai trasporti, ai viaggi, all'energia elettrica o al gas: tutto ha un costo maggiore e una difficoltà superiore a quelli di una qualsiasi altra Regione d'Italia. La condizione di insularità e il superamento degli svantaggi da essa derivanti non sono limitati al solo problema della continuità territoriale, ma sono molto più estesi e complessi e investono tutti gli aspetti economici e sociali, che vanno dal mancato sviluppo ai *deficit* di infrastrutturazione. (*Brusio*).

PRESIDENTE. Colleghi, vi invito ad abbassare il tono della voce.

Prego, senatrice Mantovani.

MANTOVANI (*M5S*). Colleghe e colleghi, l'insularità è una situazione che produce ritardi di sviluppo sociale ed economico e fa degli isolani cittadini con diritti ridotti e affievoliti rispetto ai cittadini della terraferma.

Nessun'altra Regione italiana subisce lo stesso svantaggio strutturale dovuto all'insularità e alla perifericità, che incide in modo significativo sull'opportunità di abitanti e lavoratori.

Con questo disegno di legge non solo vogliamo porre un freno a tale condizione, ma vogliamo anche sensibilizzare il legislatore ad assumere comportamenti e scelte legislative virtuose e, quindi, norme promozionali per lo sviluppo strutturale delle isole e per la specialità insulare.

Alla fine di questo intervento ritengo sia doveroso procedere celermente all'approvazione di tale norma nella speranza che si concluda presto l'*iter* anche alla Camera e, quindi, diventi legge dello Stato. Diamo, quindi, dignità costituzionale alle isole in modo da riconoscere tutti i diritti dei nostri concittadini in qualsiasi parte del Paese essi siano. (*Applausi*).

PRESIDENTE. Ai sensi dell'articolo 120, comma 3, del Regolamento, indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo del disegno di legge costituzionale, composto del solo articolo 1, nel testo emendato per effetto delle modifiche introdotte dalla Commissione, con il seguente titolo: «Modifica all'articolo 119 della Costituzione, concernente il riconoscimento delle peculiarità delle Isole e il superamento degli svantaggi derivanti dall'insularità».

(*Segue la votazione*).

Il Senato approva in prima deliberazione. (*v. Allegato B*). (*Applausi*).

Discussione e accoglimento di proposta di inversione dell'ordine del giorno

DE PETRIS (*Misto-LeU-Eco*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DE PETRIS (*Misto-LeU-Eco*). Signor Presidente, ho chiesto di parlare per avanzare all'Assemblea una proposta di inversione dell'ordine del giorno.

Ora dovremo passare al punto che prevede la conversione in legge del decreto-legge n. 121 del 2020 che, come sappiamo, non è ancora pronto. Proporremo a questo punto passare alla discussione del disegno di legge costituzionale n. 83-212-938-1203-1532-1627-1632-2160-B per la modifica degli

articoli 9 e 41 della Costituzione e subito dopo inserire anche il disegno di legge cosiddetto salvamare e posticipare l'esame del decreto.

PRESIDENTE. Senatrice De Petris, avendo avuto cognizione anche dei tempi dell'Assemblea, chiederei se lei fosse favorevole a mettere in votazione l'inversione dell'ordine del giorno per quanto riguarda il disegno di legge costituzionale, posto che la Conferenza dei Capigruppo è convocata per le ore 16,30. Lo chiedo se non modifica troppo la sua proposta.

DE PETRIS (*Misto-LeU-Eco*). Presidente, va bene. La proposta che ho fatto era completa per l'organizzazione dei nostri lavori.

PRESIDENTE. Senatrice, mi era chiaro il suo intento.

CIRIANI (FdI). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CIRIANI (*FdI*). Signor Presidente, non siamo favorevoli a questa richiesta di inversione e, anzi, avremmo proposto in sede di Capigruppo lo slittamento almeno a domani mattina della discussione sulla riforma costituzionale con riferimento al tema dell'ambiente.

La proposta che avremmo formalizzato in Capigruppo è di procedere domani - immagino - al voto sulla fiducia già annunciata sul decreto trasporti e anche delle dichiarazioni sulla terza lettura della riforma costituzionale, che potrebbero trovare tempo sufficiente anche domani mattina.

C'è un'esigenza, da parte del nostro Gruppo, di approfondire ancora il tema in terza lettura. Si tratta di una questione molto delicata e importante. Siamo quindi assolutamente contrari. Preferiremmo intanto discutere della cosiddetta legge salva mare e poi lasciare alla Conferenza dei Capigruppo il compito di decidere su questioni così delicate, senza usare la forza dei muscoli e dei numeri in quest'Aula, per modificare a piacimento della maggioranza queste questioni, che sono state dibattute a lungo in Conferenza dei Capigruppo e che non possono essere modificate all'ultimo minuto su decisione di una parte del Senato. E poiché noi abbiamo sempre avuto un atteggiamento responsabile rispetto alla forza preponderante della maggioranza, chiediamo che queste decisioni non vengano comunicate all'unica forza di opposizione all'ultimo momento, perché non è un modo di procedere, non è né cortese, né rispettoso del ruolo dell'opposizione, che da sola deve fronteggiare, con venti senatori, tutti gli argomenti che vengono posti all'attenzione dalla maggioranza, senza considerare che c'è un ennesimo decreto-legge su cui verrà posta l'ennesima fiducia. Se la Commissione incaricata di valutare e di esaminare il decreto trasporti è in ritardo, la colpa non è dell'opposizione, ma è della maggioranza, che ancora una volta arriva all'ultimo minuto prima della scadenza del decreto.

Quindi, continuiamo con l'ordine del giorno così come previsto e lasciamo che sia la Conferenza dei Capigruppo, che si riunirà fra circa tre ore, a decidere come proseguire. (*Applausi*).

PRESIDENTE. Senatore Ciriani, il suo punto di vista ovviamente è chiaro, così come è chiaro che c'è una diversa proposta, che verrà posta ai voti per alzata di mano.

Metto ai voti la proposta di inversione dell'ordine del giorno, avanzata dalla senatrice De Petris.

È approvata.

Sull'ordine dei lavori

CIRIANI (FdI). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CIRIANI (*FdI*). Signor Presidente, intervengo sull'ordine dei lavori per chiedere una sospensione della seduta di due ore, al fine di consentire una riunione del Gruppo di Fratelli d'Italia.

PRESIDENTE. Senatore Ciriani, vediamo se lo schema che aveva la Presidenza può...

CIRIANI (*FdI*). Ho fatto un intervento sull'ordine dei lavori e ho chiesto una sospensione di due ore per consentire una riunione del Gruppo di Fratelli d'Italia, che è propedeutica all'espressione del nostro voto sul disegno di legge costituzionale in materia di tutela dell'ambiente. È abbastanza chiaro?

PRESIDENTE. È chiarissimo, senatore Ciriani, e io le stavo rispondendo. Siccome è la Presidenza che dirige i lavori dell'Aula, adesso lei con altrettanta chiarezza ascolterà qual è la proposta della Presidente, che è quella di iniziare con lo svolgimento della relazione, per poi sospendere i lavori dell'Aula e riprenderli alle ore 15, il che mi sembrava che potesse venire incontro anche alle esigenze che lei mi ha rappresentato. Non mi sembra una forzatura. Ovviamente questa Presidenza ha il

compito di garantire tutti i partiti. Quindi, se nulla osta da parte sua, io procederei in questo modo.

[CIRIANI](#) (*FdI*). Presidente, osta molto, perché, al di là dei formalismi e dell'abilità di spostare le carte, rimane una questione: l'opposizione va rispettata. In Conferenza dei Capigruppo noi abbiamo dato il nostro voto favorevole e non è accettabile che l'ordine dei lavori venga modificato all'improvviso, senza coinvolgere minimamente le forze di opposizione, che non sono qui a fare i passacarte, né gli spettatori, ma cercano di fare il loro mestiere. (*Applausi*). E, per fare il loro mestiere, devono avere il tempo per poter esaminare i provvedimenti. Se per voi l'esame in terza lettura del disegno di legge costituzionale è così urgente e importante, lo è anche per noi. Ma, siccome noi abbiamo mille fronti aperti, essendo l'unico Gruppo di opposizione e dovendo garantire che la voce dell'opposizione sia presente su tutti i provvedimenti, chiediamo semplicemente di poter esercitare il nostro diritto-dovere di esaminare i provvedimenti con un tempo adeguato. Una modifica del calendario su un tema così importante come la terza lettura di una riforma della Costituzione dovrebbe essere affrontata con maggiore serietà. Questo è il nostro punto di vista. (*Applausi*).

[PRESIDENTE](#). Presidente Ciriani, tutta l'organizzazione dei lavori dell'Assemblea ha come principio informatore esattamente la serietà che significa la possibilità per tutti i senatori di approfondire tutti gli argomenti, compreso quello riguardante il decreto, per consentire alla Commissione di lavorare al meglio. La mia proposta sembrava venire incontro ad una sua esigenza. (*Commenti*). Presidente Ciriani, lei deve avere la pazienza di ascoltare cosa dice la Presidenza.

Siccome la Presidenza garantisce innanzitutto l'opposizione presente in Aula, in questo momento sospendo la seduta fino alle ore 15.

(La seduta, sospesa alle ore 13,11, è ripresa alle ore 15,01).

Discussione e approvazione, in seconda deliberazione, del disegno di legge costituzionale:

[\(83-212-938-1203-1532-1627-1632-2160-B\)](#) *Modifiche agli articoli 9 e 41 della Costituzione in materia di tutela dell'ambiente* (Approvato, in prima deliberazione, dal Senato, in un testo risultante dall'unificazione dei disegni di legge costituzionale d'iniziativa dei senatori De Petris e Nugnes; De Petris ed altri; Collina ed altri; Gallone; L'Abbate; Bonino; Calderoli ed altri; approvato, senza modificazioni, in prima deliberazione, dalla Camera dei deputati) (Seconda deliberazione del Senato) (Votazione finale qualificata ai sensi dell'articolo 120, comma 3, del Regolamento) (Relazione orale) (ore 15,01)

[PRESIDENTE](#). L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge costituzionale n. 83-212-938-1203-1532-1627-1632-2160-B, già approvato, in prima deliberazione, dal Senato, in un testo risultante dall'unificazione dei disegni di legge costituzionale d'iniziativa dei senatori De Petris e Nugnes; De Petris ed altri; Collina ed altri; Gallone; L'Abbate; Bonino; Calderoli ed altri; approvato, senza modificazioni, in prima deliberazione, dalla Camera dei deputati.

Ricordo che, ai sensi dell'articolo 123 del Regolamento, in sede di seconda deliberazione, il disegno di legge costituzionale, dopo la discussione generale, sarà sottoposto solo alla votazione finale per l'approvazione nel suo complesso, previa dichiarazioni di voto.

Avverto altresì che, ai sensi dell'articolo 138, primo comma, della Costituzione, in seconda deliberazione, il disegno di legge costituzionale sarà approvato se nella votazione finale otterrà il voto favorevole della maggioranza assoluta dei componenti del Senato.

La relatrice, senatrice Maiorino, ha chiesto l'autorizzazione a svolgere la relazione orale. Non facendosi osservazioni, la richiesta si intende accolta.

Pertanto, ha facoltà di parlare la relatrice.

[MAIORINO](#), *relatrice*. Signor Presidente, il disegno di legge costituzionale in titolo introduce nel testo della Costituzione il principio della tutela dell'ambiente, della biodiversità e degli ecosistemi e attribuisce alla legge dello Stato la tutela degli animali.

Segnalo che il provvedimento è stato approvato in prima deliberazione dal Senato il 9 giugno 2021 e dalla Camera lo scorso 12 ottobre.

Rammento che, non essendo state apportate modifiche al lavoro svolto in prima lettura al Senato, è ora possibile procedere in tempi rapidi alla seconda deliberazione richiesta dall'articolo 138 della Costituzione, che non prevede la possibilità di apportare modifiche, ma richiede una maggioranza

qualificata per l'approvazione. Abbiamo dunque la possibilità di un *iter* veloce e supportato da un ampio consenso parlamentare per una modifica puntuale della nostra Costituzione, che si va a inserire per la prima volta all'interno di quelli che sono i principi fondamentali, ossia quelli che più di tutti formano l'identità di un Paese, la tutela di un diritto finora solo implicitamente riconosciuto e garantito, e cioè il diritto di tutti i cittadini di pretendere che la Repubblica protegga, con ogni mezzo a sua disposizione, l'ambiente, la biodiversità, gli ecosistemi, e individui le modalità migliori per la tutela degli animali, il trattamento dei quali - mi preme ricordare - ha un impatto relevantissimo sull'ambiente e sulla salute.

Una volta approvato, questo disegno di legge introdurrà la prima revisione costituzionale ai principi fondamentali e la prima modifica alle disposizioni sulla cosiddetta Costituzione economica, dando all'articolo 41 una significativa innovazione che rafforza la funzione solidaristica e sociale dell'impresa privata e dell'iniziativa economica.

Colleghi, il voto di quest'Assemblea arriva proprio nelle ore in cui si tiene la ventiseiesima Conferenza delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici che, purtroppo, dobbiamo ricordare, rischia ancora una volta di deludere le aspettative di milioni di giovani che si dimostrano molto consapevoli dei problemi che il mondo deve affrontare, ben più di quanto noi stessi a volte sembriamo immaginare, e arriva a poche ore dalla conclusione del G20, che anch'esso non è riuscito nell'obiettivo di unire i grandi della Terra sulla data per le emissioni zero del 2050. Eppure, da quest'Aula arriva un segnale di visione e concretezza, quello che oggi diamo.

Ci accingiamo infatti a dare alla nostra Costituzione, che ci guida ogni giorno, un rinnovato spirito di modernità e di servizio alla causa collettiva, non solo italiana. Possiamo dire che con l'approvazione di questa proposta di modifica della Costituzione, la politica e le istituzioni intercettano e danno attenzione a quello che nella storia della filosofia tedesca si chiama *Zeitgeist*, lo spirito del tempo, e pongano un punto fermo per il nostro Paese, dal quale non si potrà più tornare indietro.

Per quanto riguarda l'andamento dell'esame in prima deliberazione, ricordo che la Commissione affari costituzionali del Senato ha svolto, a partire dal mese di ottobre 2019, una lunga e accurata istruttoria, che ha permesso di trovare una sintesi condivisa tra otto diverse proposte, la maggior parte delle quali presentate e abbinata nel corso dell'esame.

Il testo approvato dal Senato e dalla Camera si compone di 3 articoli, che intervengono sugli articoli 9 e 41 della Costituzione. In particolare, l'articolo 1, aggiungendo un comma all'articolo 9 della Costituzione, attribuisce alla Repubblica la tutela dell'ambiente, della biodiversità e degli ecosistemi, con un riferimento espresso all'interesse delle future generazioni. Introduce inoltre una riserva di legge statale che disciplina i modi e le forme della tutela degli animali.

All'articolo 2, con una modifica al secondo comma dell'articolo 41 della Costituzione, si stabilisce che l'iniziativa economica privata non possa svolgersi in danno alla salute e all'ambiente, premettendo questi due limiti a quelli già vigenti, ovvero la sicurezza, la libertà e la dignità umana. Un'ulteriore modifica investe invece il terzo comma dell'articolo 41, riservando alla legge la possibilità di indirizzare e coordinare l'attività economica, pubblica e privata, non solo a fini sociali, ma anche a fini ambientali.

Infine, nel corso della discussione nell'Assemblea del Senato, è stato aggiunto l'articolo 3 che prevede una clausola di salvaguardia per le autonomie speciali con riferimento alla legge sulla tutela degli animali.

Concludo dicendo che questo è un passo estremamente importante e per una volta possiamo e dobbiamo essere orgogliosi del grande lavoro di concertazione svolto, per il quale ringrazio di cuore tutti i colleghi e le colleghe di maggioranza e anche di opposizione. (*Applausi*).

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

È iscritto a parlare il senatore Toninelli. Ne ha facoltà.

TONINELLI (M5S). Signor Presidente, colleghi, stiamo per tagliare il traguardo della terza di quattro tappe parlamentari verso il fondamentale inserimento della tutela dell'ambiente e degli animali tra i principi fondamentali della nostra Costituzione, un traguardo straordinario che non deve trovare ostacoli nell'ultima lettura alla Camera.

Detto questo, è anche importante ricordare che tutti i principali Stati europei nelle loro Costituzioni presentano disposizioni in materia di salvaguardia dell'ambiente, che peraltro sono presenti anche nei principali trattati europei. In alcuni casi sono presenti dall'origine delle Costituzioni, mentre in altri sono stati inseriti successivamente.

Il progresso industriale degli ultimissimi secoli ha causato la crisi climatica che oggi sta provocando disastri ambientali devastanti: uragani, inondazioni, incendi boschivi, scioglimenti di ghiacciai, temperature oltre ogni record. Non possiamo più sottrarci alle nostre responsabilità. Ci sono illustri studi scientifici che ci ricordano cosa potrebbe accadere nei prossimi decenni, non nei prossimi millenni: Venezia potrebbe finire sott'acqua entro la fine del secolo; già oggi in alcune zone del Pakistan e degli Emirati Arabi si sono raggiunte temperature ritenute incompatibili con la sopravvivenza umana. Entro cinquant'anni 3 miliardi di persone vivranno come si vive oggi nel deserto del Sahara e si stima che entro il 2050 circa 250 milioni di persone migreranno per cause legate al cambiamento climatico; 250 milioni di migranti, altro che le poche migliaia o decine di migliaia che arrivano oggi dalla Libia. (*Applausi*).

Gli ultimi sette anni sono stati i più caldi mai registrati e il nostro pianeta sta andando verso un futuro ignoto e pericoloso per le prossime generazioni.

Veniamo ora alle cause di questo cambiamento climatico e a quanto sia importante per questo Paese cominciare subito a fare la propria parte, concretizzando il nuovo principio costituzionale della tutela dell'ambiente, della biodiversità, degli ecosistemi e anche degli animali, proprio perché la tutela degli ecosistemi e della biodiversità sono obiettivi che non si possono raggiungere se non attraverso la tutela delle specie animali.

L'impatto ambientale degli allevamenti intensivi è devastante: dobbiamo avere il coraggio di ammetterlo. Secondo il World wildlife fund (WWF) gli allevamenti intensivi producono il 14,5 per cento dei gas serra totali e sono la causa del 75 per cento delle malattie emergenti (tanti animali ammassati in spazi ristretti sono l'ambiente ideale per il proliferare dei *virus*), inoltre occupano circa il 20 per cento delle terre emerse come pascolo e il 40 per cento dei terreni coltivati per la produzione dei mangimi. Le prime venti aziende zootecniche del mondo sono responsabili di una maggiore emissione di gas serra di quanto ne producano da sole Stati come la Germania, la Francia o il Regno Unito. In Brasile, che è il più grande esportatore mondiale di carne bovina, gli allevamenti intensivi e i macelli industriali sono responsabili di oltre l'80 per cento della deforestazione del polmone verde della Foresta amazzonica. Anche per questo lasciateci dire che ho trovato vergognoso l'abbraccio di ieri tra il presidente Bolsonaro e un politico che fa parte della maggioranza di questo Governo (*Applausi*).

In Italia, signor Presidente, il 76 per cento degli animali è allevato in gabbia per un totale di 45 milioni: a Brescia ci sono più suini che persone. Questi 45 milioni di animali producono gas serra e consumano le risorse del territorio, tra cui tonnellate di acqua potabile. Siamo il diciassettesimo Paese in Europa per allevamenti virtuosi; ai primi posti, invece, a differenza nostra, ci sono Paesi come Svezia e Germania, con solo il 12 e il 15 per cento di animali allevati in gabbia.

Dobbiamo avere il coraggio di spostare la produzione di carne e derivati dalla carne verso una produzione di alimenti più sostenibili per il pianeta (*Applausi*). Nella tanto auspicata transizione ecologica, voluta fortemente dal MoVimento 5 Stelle, e in parte ancora oggi purtroppo rimasta solo sulla carta, ci sono molte delle soluzioni al degrado del nostro pianeta. Penso all'ambientalizzazione degli edifici con il superbonus al 110 per cento per ridurre anche l'utilizzo del riscaldamento all'interno delle abitazioni che, ricordiamolo, oggi produce ed è responsabile del 38 per cento dei gas serra; alla tutela e all'aumento delle aree verdi per contrastare la cementificazione scellerata prodotta negli ultimi anni; alla produzione di energie rinnovabili per diminuire la combustione di carbone, petrolio e gas, soprattutto ed anche per il sistema dei trasporti. A tal proposito, per il sistema dei trasporti, purtroppo non è stata una bella immagine né un buon esempio vedere i grandi della Terra al G20 non utilizzare una macchina elettrica (*Applausi*). Allo stesso modo è stato imbarazzante non vedere oggi ancora nominato l'inviato speciale per il cambiamento climatico, che sarebbe stato essenziale in questi giorni e in queste ore alla COP26 di Glasgow. È positivo, invece, sempre a Glasgow, il progetto più che mai necessario di piantare 1.000 miliardi di alberi entro il 2030, soprattutto se aumentano le aree verdi

nelle città rendendole più belle e pulite e contrastando il consumo di suolo.

Sempre alla conferenza COP26 è stato fatto notare come il principale responsabile delle emissioni di CO2 sia la Cina - su questo siamo tutti d'accordo - con Stati Uniti e Unione europea ben distanziati. Tuttavia bisogna anche andare a guardare questi numeri e, come ho detto all'inizio di questo intervento, è un errore continuare ad andare avanti con quest'opera di deresponsabilizzazione, perché dobbiamo anche ricordare che la Cina ha quasi 1,5 miliardi di persone, mentre gli Stati Uniti 300 milioni e la quota *pro capite* di CO2 di ogni cittadino cinese è quasi la metà di quella di un cittadino americano. Non possiamo quindi più nasconderci dietro a certi numeri e ad una certa narrazione (*Applausi*).

Inoltre, per la serie non nascondiamo le responsabilità, abbiamo una responsabilità storica: la nostra rivoluzione industriale ci ha portato a produrre nell'ultimo secolo e mezzo una quantità di gas serra quattro volte superiore a quella della Cina. Parliamo di 200 miliardi di tonnellate di CO della Cina contro i 900 miliardi dei Paesi OCSE. Ora dobbiamo cominciare a dare l'esempio ed è questa la strada, accompagnando alla rivoluzione verde i colossi economici emergenti. Anch'essi, evidentemente, hanno le loro responsabilità, ma devono essere accompagnati e aiutati anche dai Paesi occidentali. L'obiettivo dei 100 miliardi, di cui tanto si è parlato, che ancora non è stato attuato perché rimandato al 2023, va esattamente verso questa strada. Alla base di tutto questo c'è una responsabilità generale e soprattutto politica verso la transizione ecologica.

Anche ogni singolo cittadino può fare però la propria parte fin da subito perché oggi, a differenza di ieri, abbiamo tutta una serie di conoscenze scientifiche che prima non avevamo. Il cittadino singolo può iniziare a consumare meno carne e più alimenti vegetali, utilizzare mezzi sostenibili e migliorare l'ambientalizzazione delle proprie abitazioni. Noi politici però non possiamo più nascondere la testa sotto la sabbia e dobbiamo cominciare a costruire le basi per garantire un futuro alle nostre generazioni. Parlo di futuro e non dico migliore perché oggi abbiamo la certezza scientifica di poter dire che se andiamo avanti così, con questi danni e questa crisi climatica, non sarà possibile avere un futuro migliore per le prossime generazioni perché non ci sarà un futuro per l'umanità. (*Applausi*).

Pertanto, Presidente, ritengo, in conclusione che sia necessario dare un segnale importante. Oggi stiamo facendo qualcosa di importante e sicuramente di fondamentale, ma da domani servono azioni concrete che dobbiamo realizzare tutti insieme, gli Stati, ma anche i singoli cittadini. Solo così, Presidente, potremo salvare il pianeta Terra e con esso il futuro dell'intera umanità. (*Applausi*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Pisani Giuseppe. Ne ha facoltà.

[PISANI Giuseppe](#) (M5S). Signor Presidente, il disegno di legge al nostro esame, modificando l'articolo 9 della Costituzione, attribuisce alla Repubblica la tutela dell'ambiente e dell'ecosistema, la protezione della biodiversità e degli animali, la promozione di uno sviluppo sostenibile con un riferimento espresso all'interesse delle future generazioni. Esso esplicita chiaramente come nozione giuridica e come diritto civile, inserendola tra i principi fondamentali della Carta costituzionale, la tutela dell'ambiente che fino ad ora veniva interpretata come riferimento della tutela della salute.

Da alcuni anni ormai il nostro pianeta manda segnali inequivocabili del malessere dell'ambiente, chiedendo di cambiare rotta alle nostre politiche, ma ancora non sembra chiara a tutti la portata dell'emergenza climatica che stiamo attraversando. Augusta, città in cui risiedo, in Provincia di Siracusa, come altre zone della Sicilia sud-orientale ha vissuto ore drammatiche per il passaggio del ciclone Apollo, che è stato l'espressione più grave e pericolosa del maltempo dei giorni scorsi e che ha provocato perdite di vite umane e ingenti danni materiali.

Questi eventi meteorologici estremi non sono più occasionali e sporadici, ma destinati ad accadere con maggiore frequenza per effetto del riscaldamento dell'atmosfera provocato dall'inquinamento. Peraltro le emissioni inquinanti non rappresentano che uno degli aspetti del degrado ambientale, congiuntamente all'inquinamento del suolo e del sottosuolo, al dissesto idrogeologico, ai danni provocati dall'agricoltura intensiva, alla progressiva scomparsa di flora e fauna.

È necessario che i decisori politici si impegnino più concretamente per ridurre l'inquinamento ambientale e spero che, come è già stato detto dalla collega Maiorino, alla Cop26 in corso a Glasgow si possano trovare maggiore coraggio e sinergia tra le Nazioni e si possa pervenire ad accordi più

stringenti per contenere le emissioni climalteranti. È vero, come è stato detto ieri, che l'Europa è responsabile solo dell'8-9 per cento delle emissioni in atmosfera, ma è altrettanto vero, come ha giustamente detto il collega Toninelli poc'anzi, che Europa e Stati Uniti hanno cominciato per primi ad inquinare il pianeta, bruciando miliardi di tonnellate di combustibili fossili.

Essi da soli sono responsabili di oltre il 50 per cento delle emissioni globali di tutti i tempi. Hanno cominciato per primi, hanno il dovere di essere i primi a cominciare a ridurre e a smettere.

È anche il momento di smettere di essere un pianeta «bla bla bla», come dice Greta Thunberg, e di passare all'azione tutti insieme, perché non esiste salute degli uomini senza salute dell'ambiente in cui vivono. (*Applausi*). Non esiste benessere degli uomini in un ambiente che non è salubre.

Consapevoli della stretta correlazione tra qualità dell'ambiente e salute degli uomini, come membri della Commissione sanità del Senato abbiamo proposto l'inserimento nella Missione 6 del Piano nazionale di ripresa e resilienza di misure finalizzate al conseguimento di una specifica ed adeguata formazione professionale sanitaria correlata all'inquinamento ambientale e di istituire all'interno dei dipartimenti di prevenzione delle aziende sanitarie, unità operative multidisciplinari dedicate alla sanità ambientale.

Per questo motivo guardiamo con particolare attenzione al progetto del disegno di legge in tema di salute, ambiente e clima, previsto nella componente C1 della Missione 6 del Piano nazionale di ripresa e resilienza, che il Governo presenterà alle Camere entro la metà del prossimo anno, definendo una politica sanitaria con approccio *one health*, cioè salute unica degli uomini, degli animali, degli ambienti in cui vivono. La politica deve indicare le direttrici lungo le quali deve muoversi lo sviluppo economico.

Il presente disegno di legge, novellando anche l'articolo 41 della nostra Carta costituzionale, riserva alla legge la possibilità di indirizzare e coordinare l'attività economica pubblica e privata, non solo a fini sociali, ma anche ambientali; stabilisce che l'iniziativa economica privata non si può svolgere in danno della salute e dell'ambiente, premettendo questi due limiti a quelli già vigenti, ovvero la sicurezza, la libertà e la dignità umana. Ciò vuol dire che l'iniziativa privata economica è libera, ma non può svolgersi senza limiti nell'unico perseguimento delle finalità del profitto di pochi.

È necessario guardare al futuro con gli occhi dei nostri figli e dei nostri nipoti. La tutela dell'ambiente e dell'ecosistema deve essere messa in atto nell'interesse delle future generazioni. È un patto generazionale che deve essere rinnovato e rinsaldato costantemente. Ogni azione sbagliata che compiamo oggi è un torto che facciamo alle future generazioni, è una sottrazione dei loro diritti.

Con l'auspicio che possiamo davvero cambiare rotta, perché non abbiamo un pianeta B, concludo il mio intervento. (*Applausi*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Vitali. Ne ha facoltà.

VITALI (FIBP-UDC). Signor Presidente, signor rappresentante del Governo, colleghe e colleghi, il disegno di legge costituzionale oggi al vaglio in terza lettura intende modificare gli articoli 9 e 41 della Costituzione, introducendo nella legge fondamentale dello Stato la tutela dell'ambiente e della biodiversità, delegando poi il legislatore ordinario a varare norme a tutela degli animali.

La nostra Costituzione è stata la prima nel panorama mondiale a prevedere la tutela del patrimonio culturale, storico, artistico e del paesaggio, esprimendo la forte vocazione dello Stato italiano alla conservazione della memoria storica e dei propri tesori. Evidenzio questo perché l'articolo 9 della nostra Costituzione è inserito nella parte relativa ai cosiddetti principi fondamentali, valori immutabili alla base dell'ordine repubblicano. Di tutela dell'ambiente, invece, si è cominciato a parlare con più attenzione agli inizi degli anni Ottanta. Tali argomenti sono ormai da tempo al centro del dibattito politico nazionale e comunitario, grazie anche alla presa di coscienza delle giovani generazioni, che hanno esercitato e continuano a esercitare forme di pressione verso le istituzioni. (*Brusio*).

Vorrei capire se sento male io.

PRESIDENTE. Prego, senatore. Non tutti hanno chiaro che, a volte, quando si è in pochi in Aula, se si parla in sottofondo è ancora più di disturbo.

VITALI (FIBP-UDC). Uno dei primi impegni che il presidente del Consiglio Draghi ha chiesto al

Parlamento è stato proprio quello di inserire la tutela dell'ambiente e della biodiversità in Costituzione, ed il Parlamento ha risposto con tempestività, pur non sacrificando l'approfondimento della materia. Infatti, grazie al lavoro svolto in prima lettura in questo ramo del Parlamento e grazie all'impegno della relatrice e alla sapiente conduzione della 1a Commissione da parte del presidente Parrini, si è contribuito prima a redigere un testo unico delle varie proposte in materia all'esame e dopo a trovare una sintesi ragionevole quando sembrava che il testo poteva essere approvato solo a maggioranza. Il lavoro è stato così sapiente, approfondito e formato dal contributo di tutti i Gruppi che la Camera ne ha preso di fatto soltanto atto.

Credo che essere arrivati a questo traguardo, in concomitanza con il *forum* romano del G20 e della riunione della Cop26 di Glasgow, abbia rappresentato plasticamente come il nostro Paese sia impegnato a migliorare le condizioni ambientali per consegnare alle nuove generazioni un Paese più vivibile, ponendo rimedio alle storture e allo sfruttamento sregolato del nostro territorio. È vero, come qualcuno ha detto, che nella nostra Costituzione la tutela della salubrità e dell'ambiente è già presente, sia pure in forma implicita, in quanto costituisce uno dei presupposti della salute umana tutelata dall'articolo 32; ma averla introdotta espressamente ha evitato di doversi sempre rivolgere alla giurisprudenza costituzionale e di merito in presenza di contrasti interpretativi.

Anche la tutela generale dell'ecosistema e della biodiversità, cui rimanda il terzo comma dell'articolo 9, non rappresenta una novità. Infatti, la riforma modificativa dell'articolo 117 della Costituzione ha introdotto, alla lettera s), la previsione della tutela dell'ambiente e dell'ecosistema tra le materie riservate alla potestà legislativa esclusiva dello Stato, ed ha attribuito alla legislazione concorrente la valorizzazione dei beni ambientali, con la conseguenza che lo Stato può dettare *standard* di tutela uniformi sull'intero territorio nazionale, anche incidente sulle competenze legislative regionali.

La novità è l'inserimento degli animali tra gli oggetti di protezione costituzionale. Qui vi è stato un lavoro di sintesi, che ha consentito di non togliere il grande consenso a questa norma: si è stabilito, infatti, che sarà il legislatore ordinario a disciplinare modi e forme di tutela degli animali. Per la verità, c'è da dire che il legislatore ordinario ha già prodotto una vasta normativa a tutela degli animali, fino ad introdurre nel codice penale un titolo IX-*bis* dedicato ai delitti contro il sentimento per gli animali (vedasi la legge n. 189 del 2004).

Con l'articolo 41 inizia la Costituzione economica, cioè quelle norme regolatrici dell'attività economica, secondo un presupposto conciliativo proprio dell'Assemblea costituente che, da una parte, sposa lo spirito liberale riconoscendo la libertà dell'iniziativa economica e, dall'altra, l'idea socialista di un'economia programmata orientata a promuovere il progresso sociale. La riforma dell'articolo 41 introduce due nuovi limiti rispetto a quelli già esistenti entro i quali può essere svolta l'iniziativa economica privata. Essa, oltre a non dover recare danno alla sicurezza, alla libertà e alla dignità umana, non dovrà recare neanche danno alla salute e all'ambiente. Appare chiaro, con questa formulazione, che il nostro Paese si pone in maniera irreversibile verso una transizione ecologica delle attività economiche. Ciò significa che, fatto questo passo, dovremo riflettere su che direzione concretamente intraprendere per rendere effettiva questa transizione.

Il riscaldamento globale, elevatosi esponenzialmente negli ultimi anni, è il risultato dello sfruttamento delle materie fossili e del petrolio. Dobbiamo decidere come sostituire queste fonti di energia inquinante con energie pulite. Eolico e fotovoltaico vanno sicuramente bene, anche se bisognerà svolgere una campagna di sensibilizzazione dell'opinione pubblica. Faccio un esempio concreto per renderci conto di che cosa stiamo parlando: nel mio territorio, a Brindisi, si sta parlando di parchi eolici *offshore*, ma già associazioni e anche qualche politico si preparano ad alzare muri verso questa iniziativa. A Taranto, per l'Ilva, il tempo è scaduto e vanno pensate subito soluzioni energetiche alternative.

È arrivato infine il momento, colleghi, di affrontare senza pregiudizi o tabù anche il tema del nucleare, perché non è possibile che sull'Italia ricadano tutti i rischi di questa fonte energetica, per le centrali poste al confine con il nostro territorio, e nessun beneficio.

Tutto questo fa però parte del prossimo futuro. Oggi accontentiamoci di porre una pietra miliare nella protezione dell'ambiente, della salute e della biodiversità. Pertanto, annuncio il voto favorevole del

Gruppo Forza Italia alle modifiche costituzionali in esame. (*Applausi*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Pazzaglini. Ne ha facoltà.

PAZZAGLINI (*L-SP-PSd'Az*). Signor Presidente, membri del Governo, onorevoli colleghi, la discussione odierna è a mio avviso molto importante perché ci porta a modificare la nostra Carta fondamentale. È chiaro che quando ci prendiamo la responsabilità di intervenire sulla Costituzione ci assumiamo un onere che avrà un'incidenza importante sulla nostra vita futura, ma anche e soprattutto su quella delle future generazioni.

La procedura per la modifica della Costituzione, prevista all'articolo 138, prevede la necessità di un doppio passaggio in ciascuna Camera a distanza non inferiore a tre mesi e con la seconda approvazione a maggioranza assoluta dei componenti di entrambi i rami del Parlamento. Quello di oggi è il secondo passaggio in Senato, dopo quello dello scorso giugno.

L'istruttoria è stata avviata nel 2019, con 8 disegni di legge presentati e, quindi, con la necessità di integrare gli stessi per arrivare a un testo unico e condiviso. Ciò ha implicitamente dimostrato quanto - giustamente e legittimamente - questo tema sia sentito da tutti noi.

Il testo finale prevede la modifica degli articoli 9 e 41 della Costituzione. L'articolo 9 disciplina dei diritti inviolabili. Il nostro è un sistema di *civil law*, ossia basato non sul precedente vincolante, ma sulla legge. Pertanto uno dei criteri più importanti in assoluto di interpretazione della norma è quello volto a ricercare l'intenzione del legislatore. Quindi, nell'interpretazione della valenza e della portata di quanto andiamo a inserire nell'articolo 9 in tema di tutela dell'ambiente fatta da un giudice, dovrebbe avere rilevanza quanto noi diciamo oggi in Aula.

Per questo motivo, sono rimasto sconcertato - volevo dire perplesso, ma il termine non sarebbe pertinente, né congruo - dall'intervento di due colleghi del MoVimento 5 Stelle, i senatori Toninelli e Pisani, che nella sostanza hanno costituito un attacco al nostro sistema Paese, alla nostra storia, alla nostra cultura, alle nostre tradizioni e alla nostra economia. (*Applausi*). 115.000 aziende zootecniche sono state messe in discussione da una considerazione tra l'altro personale, in quanto non basata su dati oggettivi. L'Ispra (e non già la Lega o il senatore Pazzaglini) testimonia che sono aziende virtuose. Mettere in sistema il nostro sistema di eccellenze che ci gratifica e valorizza in tutto il mondo che ci riconosce, per le nostre produzioni, come un paese all'avanguardia è, a mio avviso, da sconsiderati e non solo da irresponsabili.

Venendo alle modifiche in esame, su cui c'è per fortuna la condivisione di tutti, la prima è all'articolo 9 della Costituzione, la cui nuova formulazione prevede la tutela dell'ambiente, della biodiversità e degli ecosistemi. Su questo non ho alcun dubbio. Abito e sono stato sindaco di un Comune sede di un Parco nazionale, ossia di un'area riconosciuta come di pregio. Vorrei però evidenziare che le aree diventano di pregio non perché una norma le rende tali, bensì dopo che la simbiosi tra uomo e territorio e la custodia e il mantenimento dell'ambiente naturale da parte dei nostri avi ce lo consegnano e trasmettono come meritevole di tale riconoscimento, a dimostrazione del fatto che a fare l'ambiente sono gli uomini e non la norma. (*Applausi*).

Presidenza del vice presidente TAVERNA (ore 15,41)

(*Segue PAZZAGLINI*). Quindi, bisogna riconoscere a questi custodi dell'ambiente il loro ruolo e bisognerebbe stimolarlo sempre di più. Non si tutela l'ambiente solo modificando la Costituzione; lo si fa dimostrando che è possibile avere un rapporto diverso con esso. Quindi, portiamo le persone e le scuole nei Parchi nazionali. (*Applausi*). Va bene modificare le leggi, ma nulla vale come portare un ragazzo in un Parco nazionale e mostrargli che l'ambiente naturale esiste ancora e che può essere mantenuto e valorizzato tenendo un comportamento virtuoso.

Il nostro intento è introdurre una norma per educare le persone, per riconoscere un valore; non siamo convinti che solo per questo salveremo il nostro ambiente naturale.

I tre articoli del disegno di legge modificano anche l'articolo 41, oltre che l'articolo 9, che voglio leggere nella sua interezza perché, a mio avviso, contiene un secondo elemento fondamentale nel momento in cui fa espresso riferimento alla tutela dell'interesse delle future generazioni. Secondo me, è un aspetto importante perché il nostro intento non è mummificare tutto come da alcuni interventi precedenti qualcuno potrebbe erroneamente desumere. Il nostro obiettivo, invece, è far sì che si possa

arrivare a lasciare ai nostri figli e ai nostri eredi un ambiente migliore di quello che abbiamo trovato. Ciò si ottiene non abbandonando tutto all'incuria e al degrado, ma sviluppando quella simbiosi che nei secoli ha fatto sì che le nostre aree di maggior pregio siano anche quelle dove la cura del territorio sia stata più importante. Non voglio parlare solo della mia Regione. Parlo della Liguria, un esempio conosciuto in tutto il mondo, una Regione stupenda, dove la presenza dell'intervento umano è evidente ovunque. Chi non rimane incantato di fronte ai terrazzamenti realizzati per far sì che l'uomo possa vivere in simbiosi con quei territori? Sfido chiunque a dire che sono stati interventi invasivi che hanno danneggiato il valore o il pregio di quei territori.

I tre articoli modificano non solo l'articolo 9 della Costituzione, che per me è importante perché è inserito tra i primi dodici, che contengono i diritti inviolabili, ma anche l'articolo 41, l'iniziativa economica dei privati non possa svolgersi in danno per l'ambiente e per la salute. Anche questa è una previsione molto importante, anche se in me genera un po' di amarezza perché queste modifiche incredibilmente per una strana ironia del destino le andiamo a introdurre dopo un G20 e a una COP26 che sono stati molto deludenti da questo punto di vista, perché gli impegni sono stati generici e soprattutto perché il paradosso che si è creato è che i Paesi virtuosi tendono a diventarlo sempre di più - tra questi metto l'Italia e l'Europa perché non ci dimentichiamo che, ad esempio, tra i 120 fiumi che immettono più plastica nell'oceano solo uno è europeo - e i Paesi meno virtuosi, puntando a procrastinare sempre di più i loro impegni, tendono a diventarlo sempre meno. Questo, però, diventa un suicidio anche economico perché è evidente che queste limitazioni, probabilmente in qualche caso giuste e legittime, rappresentano un discapito per l'economia.

Il pregiudizio che ne deriva fa sì che un sistema come quello italiano, già compromesso dall'appartenenza a un sistema monetario unico che ha rafforzato le economie già più forti e ha indebolito quelle che purtroppo, come la nostra, erano più deboli, ne risulterebbe ulteriormente pregiudicato. È fondamentale, pertanto, che la tutela dell'ambiente vada di pari passo con lo sviluppo economico e con una sostenibilità che deve essere fattuale e non solo a parole. A mio avviso, la dimostrazione più evidente di questo è nell'esempio fatto sempre dal collega intervenuto prima di me. Si lamentava della constatazione - non l'ho riscontrata ma non ho motivo di dubitare che sia così - che nessuno dei grandi della terra sia arrivato al G20 a bordo di una macchina elettrica.

Ricordo ai colleghi che, quando si parla di emissione di gas climalteranti (non necessariamente inquinanti), la produzione di un kilowatt di capacità di stoccaggio di una batteria immette in atmosfera 176 chilogrammi di anidride carbonica. Quindi produrre una macchina alimentata a energia elettrica significa partire da un più 17,5 tonnellate di immissione in atmosfera di anidride carbonica rispetto a quello che invece è necessario per la produzione di una macchina alimentata a motore termico. Non sto dicendo che dobbiamo stimolare quella produzione; visto però che comunque ci sono centinaia di milioni di veicoli circolanti e visto che è dimostrato che la produzione di biocarburante potrebbe portare allo stesso risultato auspicato con la mobilità elettrica, alimentando i motori già esistenti con i biocarburanti, facciamo in modo che la tutela dell'ambiente sia fattuale e non solo contenuta nelle norme, perché - come dicevo prima - diventerebbe purtroppo un suicidio politico ed economico. *(Applausi)*.

PRESIDENTE. È iscritta a parlare la senatrice L'Abbate. Ne ha facoltà.

L'ABBATE (M5S). Signora Presidente, rappresentante del Governo, onorevoli colleghi, sicuramente il nostro pianeta è in crisi. Ormai è chiaro che il nostro ambiente è degradato e noi ne siamo consapevoli. È per questo che abbiamo le nostre COP26, questi *summit* mondiali ai quali dovrebbero partecipare tutti i capi di Stato. Io ci sono stata due anni alla COP e ogni volta torno un po' delusa, perché credo di essere d'accordo con quello che ci ha detto Greta: praticamente i *leader* sono fuori, i ragazzi sono lasciati fuori e non entrano. Infatti sono loro i *leader*, perché questa Terra non appartiene più a noi, ma appartiene ai nostri figli, ai nostri ragazzi, a quelli che verranno. *(Applausi)*. E noi li lasciamo fuori e noi capi di Stato siamo lì a parlare. Non voglio discutere sul tipo di auto, però alla fine, anche se cerchiamo di fare dei trattati e parliamo di finanza sostenibile, i risultati raggiunti sono sempre pochi. Non dico che sono proprio completamente deludenti, però non c'è più tempo. Abbiamo bisogno di qualcosa in più, abbiamo bisogno di andare avanti. Sicuramente la notizia positiva che ho appreso

sono questi 12 miliardi di dollari di fondi pubblici che saranno stanziati per ripristinare le foreste (per fortuna). Però vorrei ricordarvi che un accordo di questo tipo è stato già preso e non mi sembra che in questi anni le cose siano andate bene. Saranno aggiunti anche 7,2 miliardi di investimenti privati. Noi parliamo, parliamo, ma i fatti purtroppo ci dicono qualcos'altro.

È giusto quello che finalmente oggi stiamo portando qui in Parlamento, cioè che l'ambiente vada in Costituzione. È giusto prima di tutto perché noi italiani abbiamo deciso di fare una cosa che non è strana; su 193 costituzioni, 149 di esse al loro interno portano già i principi e valori della tutela dell'ambiente e degli animali. Noi no, noi siamo un po' in ritardo. Quindi è giusto che anche noi ci uniformiamo a coloro che forse hanno saputo fare qualcosa di meglio e hanno già capito che questa è la strada giusta.

Noi del MoVimento 5 Stelle l'abbiamo capito con il nostro Ministero della transizione ecologica, che devo dire sta lavorando benissimo, perché sta portando avanti una serie di decreti attuativi. Ci sono già dei piani chiari, ci sono 600 milioni per i progetti faro dell'economia circolare, che alla fine sono progetti per ridurre la CO2 in modo indiretto. Come anche tutti gli altri progetti: l'ecobonus ad esempio cosa fa? Riduce la CO2 anche in modo diretto, perché va ad agire sulle nostre case, riducendo i consumi di energia. Questa è una cosa che dovremmo tutelare: è vero infatti che ci sono le rinnovabili, ma è vero anche che dobbiamo ridurre gli sprechi di energia e di materia.

A questo proposito, ho sentito parlare il collega di alcuni dati sulle auto. Prima di venire qui, il mio lavoro era quello di fare le certificazioni ambientali, quindi le valutazioni di impatto ambientale. Tutta la letteratura attualmente sta dicendo che il problema principale della CO2 in atmosfera sono i combustibili fossili. Parlando agli studenti, dicevo loro che già tre o quattro anni fa una rivista come «Nature» diceva che, per evitare l'aumento di 2 gradi della temperatura dell'atmosfera, avremmo dovuto lasciare il carbone attualmente esistente nel sottosuolo.

Noi invece abbiamo continuato a estrarlo. Sto parlando di «Nature», sto parlando di tutta la letteratura scientifica che ci dice che dobbiamo assolutamente eliminare tutto quello che è a base di carbone, perché è da lì che viene fuori la CO2.

Posso capire il metano come transizione e lo dico perché il potere calorifico attualmente sviluppato dalle fonti rinnovabili non ce la fa; facciamo attenzione, però, perché è una transizione e "i soldini" e gli investimenti pubblici - poi parlerò di quelli privati - del Piano nazionale di ripresa e resilienza devono stare sulle rinnovabili. Nel nostro stesso mercato, che è molto attento perché fa anche *business*, gli investimenti privati stanno andando sulle rinnovabili perché si è capito che quello è il futuro.

Tornando al provvedimento che stiamo discutendo oggi in Aula, vogliamo inserire in Costituzione la tutela dell'ambiente, della biodiversità, degli ecosistemi nell'interesse delle future generazioni: è questo ciò che vogliamo scrivere.

Per concludere, voglio esprimere la mia soddisfazione per questo disegno di legge, che ha visto, oltre alla mia iniziativa, anche quella del collega Perilli. Sicuramente è stato fatto un lavoro lodevole, non solo dal Gruppo politico MoVimento 5 Stelle, ma veramente da tutto il Parlamento. Questo è importantissimo perché non ci sarà un futuro, se non cominciamo a capire che si deve lavorare insieme.

Sono rimasta colpita quando l'anno scorso ho ascoltato il Capo di Stato delle isole Fiji, uno di quegli arcipelaghi che, se continuerà ad aumentare il livello del mare, non esisterà più. Ebbene, quel Capo di Stato, che non si preoccupava tanto del discorso economico, ma della vita delle sue isole, continuava a parlare in modo anche concitato di multilateralismo e cooperazione. È questo il futuro, a livello locale, nel nostro Parlamento, ma anche a livello mondiale.

«Green New Deal» non è altro che questo, un patto verde con tutte le Nazioni: o si va avanti insieme o i nostri figlioli, che sono i figli di tutti in questo mondo, di ogni Nazione, non avranno un futuro.

Lo stesso vale per il modello economico che, come continuo a ripetere anche ai miei studenti, non ci sarà un domani, perché il capitale critico è quello naturale. Dunque, o tuteliamo le risorse rinnovabili e non rinnovabili, o non avremo domani neppure un'economia.

C'era un professore che parlava di rendimenti decrescenti. Vi dico che cosa significa: se continuerà ad aumentare il prezzo del petrolio e dell'energia, il rendimento di quello che andremo a ottenere dalla

trasformazione di un prodotto sarà sempre decrescente e questo vale maggiormente quando parliamo di agricoltura. L'agricoltura a base di petrolio continuerà ad avere dei prezzi elevatissimi. Che cosa significa tutto questo? Significa slegare l'agricoltura dal petrolio, significa slegarci da azioni sbagliate che questo modello ha posto in essere.

Non è che abbiamo fatto tutto questo perché eravamo incoscienti come economisti; magari non ci siamo resi conto che c'è una complessità e che il sistema natura ed ecologia è collegato al sistema economico, che è collegato al sistema sociale. Degrado ambientale è anche degrado sociale e lo abbiamo vissuto in questi anni con il Covid: è tutto collegato.

Vi ringrazio, quindi, per quello che è stato fatto in Parlamento e per il provvedimento che stiamo per approvare, ma vi esorto veramente a lasciare da parte per un attimo le solite beghe politiche che ci sono, andando davvero tutti nella stessa direzione. (*Applausi*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Parrini. Ne ha facoltà.

[PARRINI](#) (PD). Signor Presidente, colleghi, credo che in occasione della seconda votazione su questo importante disegno di legge costituzionale sia essenziale fare una valutazione di quanto è avvenuto nel frattempo, delle reazioni, dei commenti e delle valutazioni che l'approvazione in prima lettura ha generato e di quale dibattito si è instaurato nella società civile sull'operato del Parlamento. Questo ci permette, da una parte, di rafforzare il nostro giudizio positivo per questo risultato, che è davvero a portata di mano, dall'altra, anche di dare chiarimenti che possono smontare alcune critiche che francamente non mi sono parse molto condivisibili.

Sul valore epocale di questa riforma penso che nessuno di noi abbia dubbi. Tutti gli altri principali Paesi europei hanno da molti anni nella loro Carta costituzionale una normativa simile a quella che ci accingiamo ad introdurre nella nostra, in qualche caso da molti decenni o dall'inizio del loro regime costituzionale. Oggi in Italia, facendo quello che stiamo per fare, colmiamo una grande lacuna e quindi facciamo un atto di giustizia e di equità, nei confronti non soltanto della società presente, ma anche delle future generazioni. Lo facciamo riprendendo il lavoro fatto per la prima volta in Italia dalla Commissione bicamerale per le riforme costituzionali Bozzi, nel 1983, quindi trentotto anni fa. Per tanti decenni è stato solo un discorso, una chiacchiera, una proposta sempre rimasta sulla carta, ma finalmente oggi diventa realtà. Nelle ultime settimane abbiamo visto che la questione ambientale è tra le più importanti, forse è la più importante, anche nei fori internazionali e nei grandi *summit* globali, non soltanto nelle discussioni nazionali.

Cito due critiche opposte, che nelle ultime settimane mi sono state rivolte quando ho cercato di sottolineare la grande importanza del lavoro che avevamo fatto in Commissione affari costituzionali, con il concorso di tutte le persone che hanno lavorato a questo provvedimento. La prima di queste critiche sostiene che quello che abbiamo fatto non va bene, perché sdogana la riformabilità dei primi 11 articoli della Costituzione, sui principi fondamentali. La seconda critica è opposta e sostiene che non ci sia nessun bisogno di modificare l'articolo 9 e le altre norme della Costituzione, perché l'ambiente si può già proteggere adeguatamente anche a Costituzione vigente, sulla base delle interpretazioni che la Corte costituzionale ha già dato delle norme esistenti.

Si tratta, a mio modo di vedere, di due critiche sbagliate. Per quel che riguarda la prima, ricordo infatti che non stiamo modificando la prima parte della Costituzione, creando un pericolo. È infatti ormai chiaro, per consolidata visione anche della Corte costituzionale, che i primi articoli della nostra Costituzione, sui principi fondamentali, sono imm modificabili nel senso che i beni e i valori tutelati da quegli articoli non possono ridursi e l'area della tutela non può decrescere. Se però aggiungiamo valori e beni tutelati, anche quella parte della nostra Costituzione può essere adeguata ai tempi e attualizzata: mi chiedo dunque perché non farlo. Credo che abbiamo fatto una cosa davvero molto positiva, coerente con lo spirito del lavoro del costituente, che risentiva però, ovviamente, delle esigenze, dei valori e dei problemi che caratterizzavano quel periodo della nostra storia e che erano molto diversi da quelli che caratterizzano l'attuale periodo della nostra storia.

Anche la seconda critica non mi pare fondata, perché in tutti i Paesi europei abbiamo una speciale tutela costituzionale. Abbiamo bisogno di avere uno scudo costituzionale per proteggere davvero l'ambiente e gli ecosistemi, per fare ciò che è necessario per dare equilibrio allo sviluppo. In questa

protezione non c'è niente di anti-sviluppista e nemmeno niente di superfluo o di meramente retorico. Ripeto che, a giudizio mio personale e del Partito Democratico, siamo di fronte ad un cambiamento epocale, di giustizia e di equità, e anche ad un bel risultato di metodo, perché in Commissione, attraverso un dialogo proficuo tra i vari Gruppi politici, attraverso uno scambio di idee costante e anche attraverso una reciproca disponibilità a mettere in discussione i propri paletti, siamo riusciti a costruire un risultato di unità importante, su una modifica che a nostro giudizio è storica. (*Applausi*).

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione generale.

Ha facoltà di parlare la relatrice.

[MAIORINO](#), *relatrice*. Signor Presidente, mi limito nuovamente a ringraziare tutti i colleghi e le colleghe di maggioranza e di opposizione che hanno contribuito a raggiungere il risultato, ossia questa piccola, puntuale modifica costituzionale dei fondamentali principi della nostra Carta, facendo in modo così - come è stato appena detto - di rivivificarla nell'ottica veramente dello spirito del tempo e andando incontro alle esigenze ormai sempre più pressanti soprattutto delle future generazioni.

Grazie davvero a tutte e a tutti di nuovo.

[PRESIDENTE](#). Il rappresentante del Governo non intende intervenire in sede di replica.

Passiamo alla votazione finale.

[GRIMANI](#) (*IV-PSI*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GRIMANI (*IV-PSI*). Signor Presidente, rappresentanti del Governo, colleghe e colleghi, con le modifiche costituzionali che oggi approveremo in Parlamento si compie un passaggio fondamentale, un passaggio storico perché è la prima volta - come è stato già detto - che si va modificare - a integrare, anzi, nello specifico - la parte dei principi fondamentali della Costituzione, in particolare l'articolo 9.

In realtà, è la quarta volta che si modifica la prima parte della Costituzione ed è la prima volta che si modifica, invece, la parte sui rapporti economici, perché - come sappiamo bene - la modifica interviene anche sull'articolo 41.

Nello specifico, si introducono principi fondamentali, come quello della tutela dell'ambiente, della biodiversità e degli ecosistemi; si fa riferimento - e questo è un aspetto importantissimo - alle future generazioni; si introduce una riserva di legge dello Stato per quanto riguarda la disciplina dei modi e delle forme di tutela degli animali. All'articolo 41 si introducono alcuni aspetti importanti per quanto riguarda la tutela della libera iniziativa privata, e cioè che questa non deve creare danno alla salute e all'ambiente, oltre alle già previste sicurezza, libertà e dignità umana, e deve essere indirizzata a fini sociali e ambientali.

Sappiamo bene che c'era un vuoto nella nostra Costituzione. E la circostanza che nel nostro ordinamento non si rilevi un compiuto *status* costituzionale dell'ambiente non va addebitato ai Padri costituenti.

Sappiamo bene che la nostra Costituzione nasce all'indomani di un conflitto distruttivo, che ha visto il nostro Paese soffrire, la guerra. Non era sicuramente tema centrale della ricostruzione dell'Italia l'inserimento, nei principi costituzionali di fondo, della tutela dell'ambiente. Dobbiamo invece pensare al fatto che la responsabilità di questo mancato inserimento negli anni successivi in Costituzione va addebitata soprattutto all'incapacità che l'ordinamento giuridico ha avuto nel riuscire a completare una riforma sistematica dell'impianto costituzionale, con la quale si sarebbe dovuto riuscire ad assegnare all'ambiente un valore che si è sempre dimostrato più necessario e impellente.

I valori che vengono inseriti in Costituzione sono ormai parte integrante della nostra società e non possono più essere ritenuti secondari, come è confermato dalle vigenti norme europee nonché dalla costante giurisprudenza in essere.

Sancire che la Repubblica tutela l'ambiente, la biodiversità e gli ecosistemi è un segno di maturità e di coscienza giuridica. Il mondo si salva, il futuro si costruisce se si riconoscono diritti condivisi; la tutela degli ecosistemi si può raggiungere solo attraverso la tutela delle specie animali. È quindi un passaggio storico nell'interesse delle future generazioni e anche per compiere quella transizione ecologica, iscritta nel Piano nazionale di ripresa e resilienza, attraverso i fondi europei, le azioni e le politiche

concrete che dovremo saper mettere in campo.

La Corte costituzionale è intervenuta più volte sul tema dell'ambiente nei decenni passati, individuando la necessità di prevedere istituti giuridici specifici per la tutela dell'ambiente.

Ricordiamo una sentenza del 1985 che dava un'interpretazione estensiva della nozione di paesaggio, quella presente in Costituzione sin dalla sua esistenza. Quella interpretazione estensiva merita di essere tenuta in considerazione perché ha avuto la capacità di intercettare l'evoluzione culturale e istituzionale che negli anni ha caratterizzato l'ordinamento italiano.

La nozione estensiva di paesaggio come forma del Paese ha costruito sicuramente un elemento, o meglio un momento della tutela ambientale, ma non ha potuto esaurirla, non ha potuto cioè risolvere il problema dello *status* costituzionale dell'ambiente. E non poteva risolvere il tema della mancanza dell'ambiente all'interno della Costituzione la modifica del Titolo V, che ha introdotto nel 2001 il tema della dell'ambiente nella Costituzione in maniera importante, ma soprattutto e soltanto nell'ambito di una questione attinente alla potestà legislativa. La famosa modifica del Titolo V introduceva una ripartizione delle competenze tra Stato e Regioni sulla disciplina delle tematiche ambientali, ma da sola non poteva bastare per rappresentare, appunto, l'attribuzione dello *status* costituzionale al tema dell'ambiente.

Era necessario quindi - questo è un aspetto fondamentale - uno sforzo e il lavoro che è stato prodotto prima in Commissione e poi in Aula ha dimostrato una sensibilità comune da parte delle forze politiche. Credo che ci sia stata una forte spinta da parte di alcune forze politiche, che hanno presentato disegni di legge importanti, a partire dal MoVimento 5 Stelle con la senatrice Maiorino, a cui va riconosciuto un impegno notevole. Non si può sottacere lo sforzo che è stato fatto in Commissione, anche con la proposta che era stata avanzata già all'inizio della legislatura dalla senatrice De Petris. C'è stato lo sforzo di tutte le forze politiche a introdurre anche delle correzioni rispetto a quei disegni di legge, a prevedere cioè delle condizioni che potessero garantire un ampio consenso. Credo che il risultato sia stato positivo: oggi approviamo una modifica costituzionale che è un passaggio fondamentale, un evento storico per la portata che ho evidenziato nell'introduzione del mio ragionamento ed è un segnale che va soprattutto nella direzione di garantire un mondo migliore alle future generazioni.

Il nostro sforzo doveva essere quello di mettere un punto di fronte a tanti anni di battaglie, che poi non hanno visto la possibilità di concretizzare l'introduzione del tema ambiente in Costituzione. Ci sono stati molti tentativi - come veniva ricordato prima - a partire dalla Commissione Bozzi, ma anche a partire dal lavoro che è stato svolto nella legislatura 2001-2006, che però non ho avuto una conclusione. Questo sforzo va a ridare dignità al lavoro di un Parlamento, che nelle ultime settimane ha vissuto anche una fase complicata al punto di vista del riconoscimento del proprio ruolo. Oggi invece riacquisiamo un importante ruolo, che è quello di dare centralità al tema dell'ambiente e della sua tutela, mettendolo al centro dei principi costituzionali ispiratori della nostra Repubblica.

È per questo che Italia Viva sosterrà con convinzione questa modifica costituzionale e voterà per la sua approvazione. (*Applausi*).

[MALAN](#) (*FdI*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

[MALAN](#) (*FdI*). Signor Presidente, innanzitutto Fratelli d'Italia è a favore della difesa dell'ambiente, della natura e della biodiversità. Si tratta di un patrimonio che ci è stato affidato e che abbiamo il dovere di lasciare in buone condizioni alle prossime generazioni.

In sede di prima lettura di questo provvedimento avevamo però chiesto di approfondire alcuni aspetti del disegno di legge costituzionale al nostro esame, perché dobbiamo vedere quali possono essere le conseguenze delle modifiche alla Costituzione, che non sono soltanto all'articolo 9, per inserire l'ambiente come oggetto di tutela della parte della Repubblica, ma anche all'articolo 41, dove si parla delle attività economiche, così come nel comma in cui si parla della possibilità di indirizzare in una certa direzione tutte le attività economiche, in questo caso a favore dell'ambiente. Ebbene, noi abbiamo sollevato queste perplessità, ma non abbiamo avuto risposta nel frattempo.

Siamo arrivati alla seconda lettura da parte del Senato. In sede di Conferenza dei Capigruppo avevamo

dato il nostro assenso alla calendarizzazione di questo provvedimento e ci siamo posti nell'ambito del nostro consueto modo di interpretare il nostro ruolo di opposizione patriottica, che non ha mai posto e non ha alcuna intenzione di porre ostacoli al lavoro del Senato. Semmai, gli ostacoli al lavoro del Senato vengono da altrove e oggi ne abbiamo avuto una prova. Oggi, infatti, dopo il provvedimento approvato in mattinata, doveva essere esaminato il decreto-legge n. 121 del 2021 sulle infrastrutture, arrivato in Senato all'ultimo momento perché la maggioranza governativa ha deciso di escludere il più possibile questo ramo del Parlamento da ogni tipo di intervento su tale provvedimento e già questo è assai in contrasto con la Costituzione. Addirittura quel poco di lavori che si devono fare in Commissione - siccome si sa che non si può intervenire, i lavori sono ridotti al minimo - hanno subito dei ritardi, per cui il provvedimento non è pronto. Con l'intervento del nostro capogruppo, senatore Ciriani, abbiamo chiesto di mantenere il calendario dei lavori che era previsto, secondo il quale tale provvedimento sarebbe stato discusso domani. Tale proposta ci è stata rifiutata, in quanto la maggioranza ha usato i suoi numeri, che corrispondono al 90 per cento abbondante del Senato, per respingerla. Indubbiamente questo non è il modo di agire. L'unica forza di opposizione costituita in Gruppo ha il dovere di partecipare ai lavori e deve poterlo fare nel modo migliore, in modo informato e da poter anche prendere al proprio interno delle decisioni che siano conformi a quello che noi riteniamo essere il bene del Paese. Questo ci è stato impedito e aumenta le nostre perplessità.

Collegli - come ho detto all'esordio - noi siamo perfettamente d'accordo nella difesa dell'ambiente, della natura e della biodiversità, ma il nostro territorio non è quello del Canada e in grandissima parte è frutto dell'interazione dell'uomo con la natura. Milioni di ettari del territorio del nostro Paese sono un patrimonio naturale straordinario e sono patrimonio dell'UNESCO; comunque, al di là di questo riconoscimento, sono una risorsa anche paesaggistica straordinaria e lo sono perché c'è stata l'interazione dell'uomo con l'ambiente, che va in una direzione come nell'altra. La ridotta presenza umana nelle località di montagna - per esempio - ha fatto aumentare di gran lunga il territorio coperto da boschi e da foreste. Non si può pensare a un ambiente che esclude la componente umana, che rischia di considerarla come una sorta di disturbo alla natura. Di certo questo ragionamento non si può fare in Italia.

Poco fa è intervenuto un autorevole senatore del MoVimento 5 Stelle, il maggiore Gruppo nel Senato, il senatore Toninelli, già Ministro, il quale ci ha detto che il provvedimento in esame implica anche andare verso cambiamenti delle abitudini alimentari, di ridurre o addirittura di abolire il consumo di carne. L'Italia - come è stato già ricordato dal collega - ha 112.000 aziende che vivono di allevamento e poi c'è tutta la filiera (non ci sono solo queste 112.000 aziende). Quindi, non possiamo far finta di essere in un altro Paese (*Applausi*). Non possiamo far finta che contrastare qualunque tipo di attività economica sia una cosa che va da sola e non ha influenza su altri aspetti. Il rischio che è stato paventato è che il cambiamento della Costituzione possa avere delle conseguenze anche a livello di intervento da parte della magistratura rispetto - per esempio - a piani regolatori di Comuni, a piani di sviluppo.

Se si mettono sullo stesso piano l'attività economica e l'ambiente, l'interpretazione che poi ne può derivare da parte di qualche magistrato, forse ideologizzato - posto che ci sia qualche magistrato ideologizzato - potrebbe portare a conseguenze per cui un sindaco, un consiglio o una giunta comunale, rischiano di trovarsi indagati per aver fatto un certo piano che, secondo la valutazione di qualcuno, ha dato troppo spazio allo sviluppo e troppo poco alla natura. Naturalmente poi ci si affida a giudizi, ne derivano anni di questioni e si possono creare problemi dal punto di vista degli investimenti dall'Italia o dall'estero. Se infatti c'è il rischio che le attività economiche subiscano delle particolari limitazioni, per di più non prevedibili dal momento che di limitazioni - come è giusto che sia - ce ne sono tante a legislazione vigente, qualche timore sugli sviluppi ha sicuramente le sue ragioni di essere. Per tali motivi avevamo chiesto di poter discutere il provvedimento secondo i tempi previsti e con noi concordati. Ciò non è stato possibile. Bisogna allora che la maggioranza, per quanto schiacciante dal punto di vista numerico, tenga conto nei suoi continui cambiamenti di programmi, pur essendo stati concordati, del fatto che c'è un'opposizione che vuole dare il suo contributo. Oggi - ad esempio - eravamo intenzionati a comportarci come ci siamo comportati alla Camera, e cioè proponendo la

libertà di voto ai senatori componenti del Gruppo Fratelli d'Italia, di modo che ciascuno potesse esprimere le diverse sensibilità che vi sono sull'argomento proprio perché esso è importante, ma insidioso sotto alcuni aspetti.

Il comportamento della maggioranza, i continui cambi di idea, i comportamenti che rifiutano il confronto, il Governo che non risponde alle interrogazioni e la maggioranza che non accetta la formazione di una Commissione d'inchiesta sulla sanità che si chiede da anni, che c'è sempre stata e che in questa legislatura è stata rifiutata, ci hanno costretto ad annunciare che non parteciperemo alla votazione. L'anticipazione di un provvedimento così importante, cambiando la Costituzione, peraltro con pochissimi senatori presenti in Aula - a quanto pare non lo ritengono così importante - solo perché si teme che domani i numeri si assottiglino perché, non fidandosi troppo della stragrande e schiacciante maggioranza, qualcuno potrebbe prendere la via di casa, ci ha portato ad annunciare che non parteciperemo alla votazione. E ribadiamo il nostro sostegno alla difesa per l'ambiente, ma al contempo la nostra perplessità su alcuni punti e alcune conseguenze possibili del disegno di legge di riforma costituzionale al nostro esame. (*Applausi*).

[FERRAZZI](#) (PD). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FERRAZZI (PD). Signor Presidente, il mio Gruppo ha già ripetuto nella dichiarazione di voto e nel voto del 9 giugno scorso quanto per il Partito Democratico sia fondamentale il voto che tra poco il Senato sarà chiamato ad esprimere. Le ultime parole che abbiamo udito dal senatore Malan, a nome del suo Gruppo, lasciano perplessi. Presidente, le obiezioni e il rispetto che naturalmente tutta l'Assemblea deve all'opposizione sono stati - a nostro avviso - assolutamente mantenuti. Devo anche dire che il testo è del tutto identico a quello che abbiamo votato il 9 giugno nell'Aula del Senato: non è stata cambiata una virgola. Ci sono stati quindi quattro mesi per approfondire il testo nel caso in cui ci fosse ancora qualcosa da approfondire.

Rimango un po' stupito quando sento affermare ad esempio che l'ambiente esclude la componente umana. Ma quando mai? Il testo dice esattamente l'opposto, parlando di difesa e tutela della biodiversità degli ecosistemi e, dunque, della componente umana. Non c'è divisione e dicotomia alcuna tra l'uomo e l'ambiente che risponde a visione vecchie superate, grazie a Dio.

La pandemia sta dimostrando in maniera innegabile che l'ambiente e l'uomo sono parte dello stesso ecosistema e che in un ambiente malato l'uomo non può essere sano, come ripete con insistenza il Papa nella Enciclica «Laudato si'». Quindi le vecchie visioni, i modi di dire «Noi non siamo contro l'ambiente, ma» non reggono da alcun punto di vista.

Invitiamo quindi a ragionare puntualmente sulla questione, perché la difesa dell'ambiente, della biodiversità e degli ecosistemi è un punto ormai qualificante per qualsiasi assemblea parlamentare a livello internazionale. Tre settimane fa abbiamo avuto un importante incontro alla pre-COP26 dei Parlamenti e ho avuto modo di sentire discutere le rappresentanze parlamentari di tutti gli archi costituzionali di 70 Paesi: la sensibilità e l'urgenza rispetto a tali questioni - grazie a Dio - ormai sono a livelli assolutamente elevati.

Signor Presidente, riteniamo che il voto di oggi sia davvero importantissimo, e per innumerevoli ragioni. Lo è - ad esempio - perché superiamo un *gap* storico: per la prima volta nella storia della nostra Repubblica, in settantatré anni di vita della nostra grande Costituzione, andiamo a modificare uno dei primi dodici articoli della Costituzione, gli articoli che definiscono il corpo dei principi fondamentali. Rispetto a ciò, alcuni, come "sacerdoti" della Costituzione - come già diceva il senatore Parrini - hanno storto il naso per il fatto di modificare la Costituzione nei principi fondamentali. In realtà, non modifichiamo nulla di ciò che esiste: andiamo, invece, a integrare, a colmare un'assenza dovuta al fatto che i nostri Padri costituenti non avevano la contezza - non potevano averla - di quello che sarebbe successo dal 1947 ad oggi, e cioè l'emergenza climatica, l'innalzamento dell'inquinamento, la crescita esponenziale della CO2 e di tutti i gas climalteranti, come avvenuto dalla fine della Seconda guerra mondiale - anche prima, ma da allora in maniera ancora più esponenziale - ad oggi.

Dunque, signor Presidente, colleghi, era assolutamente necessario colmare questo vuoto; recuperare il tempo perduto; darci la possibilità di fare quello che altre Nazioni e altri Parlamenti hanno fatto da

tempo, in tutto il mondo, certamente anche nell'Unione europea.

Noi integriamo l'articolo 9, quello che parla di sviluppo della cultura, della ricerca scientifica e tecnica, che naturalmente rimangono per noi principi inalienabili. È l'articolo che parla della tutela del paesaggio, del patrimonio storico e artistico. E noi aggiungiamo la tutela dell'ambiente, della biodiversità, degli ecosistemi nell'interesse delle future generazioni.

Il Partito Democratico ritiene - è convinto - che questo sia un passaggio di importanza storica: per la prima volta all'interno della Costituzione inseriamo l'interesse nei confronti delle future generazioni. Abbiamo capito che l'ambiente è una risorsa finita e che noi dobbiamo legiferare non solamente nell'interesse di chi oggi vive, ma anche - e, permetteteci, soprattutto - di chi sta arrivando, dei nostri figli, dei nostri nipoti.

Certo, c'è stato un passaggio, quello sulla tutela degli animali, che ha visto un dibattito molto acceso in seno al comitato ristretto. Io ricordo che una forza politica, la Lega, ha presentato - mi pare - 250.000 emendamenti su questo. Abbiamo trovato una forma di equilibrio, definendo una riserva di legge statale per la disciplina delle forme della tutela degli animali, capendo che su questo tema ci sono posizioni assolutamente distinte. Si va dal codice civile italiano, che ancora oggi stabilisce che gli animali sono cose di cui le persone umane possono disporre, fino al lato opposto, al trattato di Lisbona, che stabilisce, invece, che gli animali sono esseri senzienti.

È evidente che non è facile ricomporre una visione unitaria all'interno di posizioni così diverse e diversificate. Voglio ricordare che ci sono anche posizioni, nel nostro Paese e non solo, secondo le quali l'essere umano è un animale umano, ad esempio. La forma che abbiamo trovato, però, è assolutamente equilibrata e, nell'inserimento nella Costituzione del tema della tutela degli animali, stabilisce anche il modo di trovare la forma di tutela che possa essere la più organica ed equilibrata possibile.

Inoltre, vorrei menzionare l'articolo della Costituzione che definisce i rapporti economici, ossia l'articolo 41, che era ed è straordinario e di grandissima importanza. I nostri Padri costituenti hanno voluto tutelare l'iniziativa privata e pubblica e avevano stabilito che l'iniziativa economica privata è libera, ma già dicevano che essa non può svolgersi in contrasto con l'utilità sociale e in modo da recare danno alla sicurezza, alla libertà e alla dignità: ponevano quindi già dei paletti. Io sono veneto e ho visto con i miei occhi cosa sta succedendo con le PFAS: centinaia di migliaia di persone direttamente colpite dalle acque che, per decine di anni, hanno bevuto loro, i genitori e i loro figli, con tutte le conseguenze che ne stanno derivando e con un inquinamento profondo e strutturale delle falde.

Allora, signor Presidente, cosa era necessario? Era necessario comporre quel bilanciamento costituzionale tra il sacrosanto diritto alla tutela dell'iniziativa economica privata e quello alla tutela dell'ambiente; bisognava scriverlo ed esplicitarlo, perché non erano sufficienti le sentenze della Corte costituzionale, della Corte di cassazione e quant'altro. Bisognava bilanciare e accostare accanto al termine previsto e all'iniziativa privata la tutela dell'ambiente, ricordando che il mondo ormai sta già andando in quella direzione: non c'è contrasto, non c'è dicotomia, non c'è contraddizione tra l'iniziativa economica e la tutela dell'ambiente. Ormai, anche se la dovessimo vedere solamente dal punto di vista della redditività dell'investimento, tutti i mondi assicurativi, bancari e della comunicazione hanno già capito che o si fa iniziativa privata che si muove nella tutela dell'ambiente, oppure non si porta a casa il risultato economico. Quindi, è un principio di razionalità economica quello che stiamo ponendo all'interno della Costituzione.

Signor Presidente, credo dunque che sia risultato abbastanza evidente che il Partito Democratico voterà a favore di questo provvedimento, che ha contribuito a scrivere. Abbiamo rispettato i tempi: dal primo voto in Senato del 9 giugno al voto del primo passaggio alla Camera del 12 ottobre. Abbiamo modo di chiudere questa modifica costituzionale entro la metà di gennaio 2022. Lo dobbiamo a chi ha combattuto contro la crisi climatica da tempo, capendo prima di noi quello che stava per avvenire. Lo dobbiamo a noi, ma soprattutto lo dobbiamo ai nostri figli, a cui dobbiamo consegnare un sistema mondiale che ci è stato prestato in condizioni migliori di quello che abbiamo costruito. *(Applausi)*.

[DE PETRIS](#) (*Misto-LeU-Eco*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DE PETRIS (*Misto-LeU-Eco*). Signor Presidente, colleghi, abbiamo aspettato per tantissimi anni questo momento e finalmente oggi siamo alla terza lettura; siamo arrivati ormai a raggiungere il traguardo per il quale abbiamo aspettato e lavorato per tanti anni. La discussione su questo tema inizia addirittura con la Commissione Bozzi, ma è una richiesta che negli anni è sempre più cresciuta.

Voglio ringraziare anche tutti coloro, di varie forze politiche e anche delle passate legislature, che hanno presentato disegni di legge costituzionali simili a quello in esame per inserire la tutela dell'ambiente, degli ecosistemi e della biodiversità nella nostra Costituzione. E abbiamo voluto fortemente che fosse inserita, com'è giusto, nella prima parte della Costituzione, lì dove si sancisce il valore più alto dei nostri principi costituzionale, dove si regge il patto repubblicano.

Dico una cosa con molta chiarezza. Ci sono state critiche perché abbiamo voluto apportare delle modifiche puntuali - come ha detto giustamente la relatrice - alla Parte I della Costituzione, ma non è stata una manomissione. Questo è il punto. Anzi, andando a rileggere il dibattito in seno all'Assemblea costituente, si comprende che è stato un proseguo del lavoro che i Padri e le Madri costituenti hanno fatto con la scrittura del mirabile articolo 9 della Costituzione, che è stato un punto di riferimento.

Erano però altri tempi e avevano punti di riferimento legati più al valore del paesaggio e alla stessa legge di tutela del 1939. Insomma, era un mondo diverso. È importante fare oggi questa discussione e votare in terza lettura il provvedimento, contemporaneamente allo svolgimento a Glasgow della COP26, dove l'urgenza e l'emergenza di salvare la vita sul pianeta, darsi degli obiettivi vincolanti e fermare i cambiamenti climatici sono tutti temi di cui stanno discutendo non solo i Capi di Governo, ma anche tutte le associazioni, i movimenti e i giovani che negli ultimi anni - e negli ultimi mesi, in particolare - ci hanno chiesto in modo pressante di intervenire.

Noi interveniamo sull'articolo 9 della Costituzione, integrando la difesa e la tutela del paesaggio e dei beni culturali, che sono la nostra identità, con la tutela dell'ambiente, degli ecosistemi e della biodiversità, che sono fondamentali. Possiamo vivere ed essere in armonia con il creato solo e unicamente se ampliamo tutto il sistema di tutela. L'uomo non è il padrone del creato e dell'universo e quindi la tutela, non solo, genericamente, della biodiversità, ma anche di tutte le specie animali è una cosa centrale.

Certamente serve un cambio culturale, con un approccio diverso, ma cruciale e fondamentale. L'inserimento della modifica nella Parte I della nostra Costituzione rende precettivo e perentorio l'agire. Dobbiamo fare qui, nel nostro Paese, la parte che spetta a tutti noi al fine di agire, preservare, tutelare e fermare quella che rischia di essere una catastrofe apocalittica.

Ricordo che la giurisprudenza costituzionale ha interpretato bene e in modo ampio - e meno male - l'articolo 9 della Costituzione, ma era assolutamente necessario che la tutela entrasse all'interno della Carta costituzionale per la garanzia e la tutela dei diritti collettivi e individuali.

Dico anche un'altra cosa. Noi abbiamo avuto cura di recepire tutte le opinioni che sono state espresse durante le moltissime audizioni svolte. Molti costituzionalisti ci hanno giustamente suggerito di intervenire anche sull'articolo 41 della Costituzione per fare in modo che l'iniziativa privata e anche quella pubblica, dal punto di vista economico, non rechino danno alla salute e all'ambiente. Capite quanto ciò sia cruciale. Alla responsabilità sociale dell'impresa si aggiunge quella ambientale. Si tratta di una questione assolutamente cruciale oggi.

Il nostro Paese fa un grande passo in avanti da questo punto di vista e quello attuale è, quindi, un momento storico importante. Arriviamo dopo molti altri Paesi, perché le Costituzioni della maggior parte dei Paesi europei prevedono già la tutela dell'ambiente. C'è chi lo ha previsto all'inizio, al momento di costruire il Patto costituzionale, e chi lo ha fatto dopo. Pensiamo alla Costituzione tedesca, che già nel 1994 ha introdotto un altro concetto oggi cruciale, ossia la tutela dell'ambiente, degli ecosistemi e della biodiversità anche per future generazioni. Capite? Questo è un elemento che - a mio avviso - ogni giorno i giovani in piazza nelle espressioni ci chiedono perché ci dicono di agire. L'ho messo in connessione con la COP26 e c'era l'urgenza di fare e di adeguare la nostra Costituzione. Qualcuno ha detto che non vi era o che non crede produrrà chissà quali effetti. L'urgenza c'era perché il tempo sta scadendo, se non è scaduto.

La modifica costituzionale serve a richiamare a noi stessi e ai cittadini il senso dell'emergenza che i

fatti oggettivi e i dati scientifici ci indicano. Nel G20 si è raggiunto un accordo sul mantenere l'aumento della temperatura entro un grado e mezzo. Purtroppo, ho la vaga impressione che abbiamo già superato tale aumento, che ci dobbiamo attrezzare a contenerlo entro i due gradi. Ma, se continuiamo così, rischiamo di avere - come ci dicono i dati dell'*Intergovernmental panel on climate change* (IPCC) - un aumento della temperatura di 2,7 gradi. Pensate cosa ciò significherebbe per il nostro Paese e per le future generazioni.

Richiamo anche l'urgenza di un grande coinvolgimento politico e culturale. La modifica costituzionale è importante perché la tutela, la lotta contro i cambiamenti climatici e l'emergenza davanti a noi non si possono affrontare pensando che la tecnologia risolverà tutto. La tecnologia ci aiuterà, ma serve un grande cambiamento culturale. Papa Francesco per primo ce lo ha ricordato perché nell'Enciclica «*Laudato si'*» ci dà una nuova interpretazione del mondo, una nuova visione dell'armonia del costruire, del non essere più i padroni dell'universo e di ricreare un sistema di armonia, visto come abbiamo maltrattato il creato e l'universo. La vita potrà proseguire su questo pianeta solo e unicamente se saremo capaci di ricostruire l'armonia con l'ambiente e con le specie viventi.

Modificando l'articolo 41 facciamo anche un'altra operazione: costituzionalizziamo un diritto collettivo e della persona.

Per questi motivi votiamo più che convintamente il disegno di legge costituzionale che davvero stavamo aspettando in molti nel nostro Paese da tantissimo tempo. (*Applausi*).

[PAGANO](#) (*FIBP-UDC*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

[PAGANO](#) (*FIBP-UDC*). Signor Presidente, rappresentanti del Governo, colleghi senatori, abbiamo votato per questo disegno di legge costituzionale che modifica la nostra Costituzione già il 9 giugno scorso. In quell'occasione ebbi occasione di prendere la parola e di dire ciò che pensavo a titolo personale intervenendo in discussione generale.

Oggi il mio Gruppo ha affidato a me la possibilità di intervenire a nome di tutti e, quindi, sento su di me naturalmente anche la responsabilità di parlare anche a nome dei miei colleghi. Per questo devo ringraziare la presidente Anna Maria Bernini e tutti i colleghi che mi hanno attribuito questo onore.

In occasione del terzo voto di modifica sento fino in fondo la responsabilità di essere un parlamentare della Repubblica - in Senato siamo 315 e gli italiani sono 60 milioni - anche se non sempre lo stesso senso di responsabilità è presente in alcuni di noi.

E lo sento ancora di più fino in fondo su un tema come questo, l'introduzione della tutela dell'ambiente, della biodiversità e degli animali nella nostra Costituzione. L'ha già detto in modo ammirevole il presidente della 1a Commissione Parrini, che ringrazio per l'attività svolta in particolar modo su questa modifica della nostra Costituzione. È noto a tutti che sono sempre stato contrario a modificare la nostra Costituzione con interventi *spot*, ma questo è uno di quei casi nei quali l'eccezione conferma la regola. Penso che il nostro ambiente sia profondamente mutato e che la percezione da parte dei cittadini italiani sia profondamente mutata dal 1948 ad oggi, nel 2021. Sento pertanto fino in fondo la responsabilità di dire "sì"; questa riforma, questa modifica della nostra Costituzione ci sta, ci sta tutta. Ed è la ragione per la quale penso sia giusto intervenire sulla nostra Costituzione, benché il nostro legislatore già in passato sia intervenuto in più di un'occasione. Voglio ricordare per esempio gli interventi, affrontati già nel 2004, di introduzione nella nostra legislazione ordinaria di norme a tutela dell'ambiente e delle forme animali, in particolare per quanto riguarda gli animali selvatici. Oggi vengono introdotti questi principi nella nostra Costituzione, nella nostra Carta primaria, e io credo che ciò sia importante anche perché si fa chiarezza in merito alla confusione esistente fra legislazione regionale e legislazione nazionale. La nostra Corte costituzionale, con le sentenze nn. 63 e 88 del 2020, ha chiarito la prevalenza dello Stato sulle legislazioni regionali, che hanno cercato di intervenire a gamba tesa su questi temi.

Al di là delle questioni squisitamente tecniche, di tecnica giuridica e costituzionale, che pure mi appassionano da studioso della nostra Costituzione e da componente della 1a Commissione affari costituzionali, questo è uno di quei temi di grandissima attualità sui quali il nostro Parlamento e in modo particolare il Senato (perché è da qui che nasce questa riforma della tutela dell'ambiente) è

intervenuto in modo appropriato e nei giusti tempi. È giusto ricordare come questo sia divenuto ormai un tema di livello planetario e internazionale, non solo nell'Agenda ONU 2030, che prevede l'inserimento di questioni che hanno a che fare con la tutela dell'ambiente e della biodiversità. Qualcuno prima di me ha citato l'appena concluso G20, qui a Roma, capitale d'Italia, nella quale il nostro presidente del Consiglio dei ministri Mario Draghi ha fatto e ci ha fatto fare una gran bella figura a noi italiani, perché abbiamo dimostrato di avere un *Premier* all'altezza del compito che in questo momento le generazioni contemporanee devono affrontare per rendersi conto che molto sta cambiando.

Quanto accaduto con la pandemia ci ha messo di fronte a delle novità che l'umanità non pensava neanche lontanamente di dover affrontare. Erano temi che potevano essere oggetto magari di un film, ma non certamente della vita reale. Eppure questo ci ha messo di fronte al fatto che evidentemente la vita di noi uomini su questo pianeta deve essere comunque confrontata con una serie di condizioni che dipendono anche dalla qualità della vita e dal modo con il quale l'uomo si rapporta all'ambiente. Noi negli ultimi anni abbiamo sbagliato ed è questa la ragione per la quale a me dispiace sentir parlare ancora di componente umana da un collega di Fratelli d'Italia. Non è così, le cose non stanno così. Mi dispiace, collega Malan, credo che quella sia una concezione dell'ambiente antiquata e superata, non solo qui da noi; è una concezione che non va più bene. Dobbiamo essere consapevoli che non è un caso se anche l'agenda della Commissione europea oggi ha consentito e condizionato l'erogazione dei fondi a questo Paese solo se l'Italia sarà in grado di dare risposte in materia di transizione ecologica.

Dobbiamo essere consapevoli, dunque, che qualcosa è cambiato. Nel nostro Paese dobbiamo avere un atteggiamento e una cultura differenti rispetto alla salvaguardia dell'ambiente, anche per quanto riguarda, ad esempio, l'erogazione dell'energia. Sentire che la Cina ancora oggi tende ad aumentare la produzione di carbone, quando sappiamo perfettamente che ci sono provvedimenti internazionali che prevedono la decarbonizzazione, ci preoccupa fortemente (*Applausi*), soprattutto perché dobbiamo avere consapevolezza che non siamo i padroni del pianeta, ma che lo abbiamo in prestito per le generazioni che verranno.

Qualcuno lo ha detto, ma dobbiamo esserne tutti consapevoli: prima che noi arrivassimo il nostro pianeta è stato vissuto da persone che non l'hanno rovinato come noi in cinquant'anni siamo riusciti a fare.

Oggi abbiamo necessità di una consapevolezza, evidentemente mancata negli anni passati e oggetto ora di un dibattito internazionale, che finalmente coinvolga i Capi di Governo dei Paesi più industrializzati del mondo.

La questione relativa al clima è dunque uno degli aspetti. So bene che c'è chi la pensa diversamente; un tempo forse c'erano le glaciazioni, ma non faccio lo scienziato, non sono Rubbia, un nostro collega che oggi purtroppo non è qui. Posso soltanto pensare e condividere il fatto che percepisco sulla mia pelle che l'ambiente si è profondamente modificato in peggio nel corso degli ultimi trenta, quarant'anni.

Abbiamo il dovere di salvaguardare il nostro ambiente e abbiamo il dovere di inserirne la tutela nella nostra Carta costituzionale, perché solo in questo modo salveremo il pianeta per le generazioni che verranno. Questo è il motivo per il quale Forza Italia voterà convintamente a favore di questa modifica della nostra Costituzione. (*Applausi*).

[GRASSI](#) (*L-SP-PSd'Az*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GRASSI (*L-SP-PSd'Az*). Signor Presidente, onorevoli colleghi, non senza emozione mi appresto a formulare la dichiarazione di voto per conto del Gruppo Lega-Salvini Premier-Partito Sardo d'Azione. Siamo intervenendo per modificare uno degli articoli che è fonte normativa di uno dei principi fondamentali della nostra Carta costituzionale. Devo ricordare che i principi fondamentali, ancorché siano esplicitamente ricompresi nei primi 12 articoli della Carta, riguardano in realtà un numero assai maggiore di articoli perché fino all'articolo 54 possiamo rinvenire la scala di quei valori che tutti insieme costituiscono il pilastro della nostra identità nazionale; pilastro intorno al quale noi italiani ci riconosciamo come tali per una comunanza di idee, di valori e di spirito, perché si è italiani in quanto

si condivide una visione comune del mondo.

Questa è la ragione che la quale dobbiamo accostarci alla modifica della Carta costituzionale con grande rispetto e con grande umiltà, perché dobbiamo anche mantenere alto lo spirito dei Padri costituenti e rispettarne altresì lo stile, difficilmente eguagliabile, questo va sottolineato.

Non dobbiamo dimenticare, tra l'altro, che questo insieme di valori, questi principi fondamentali danno vita a ciò che la Corte costituzionale ha definito controlimiti rispetto al ruolo dell'Unione europea. Quindi, a maggior ragione, dobbiamo con grande attenzione misurare i nostri interventi.

La tutela dell'ambiente, in realtà, era già parte del nostro assetto costituzionale, grazie ai molteplici interventi del giudice, delle leggi, della Corte costituzionale, ma anche della giurisprudenza di merito e di legittimità.

Purtuttavia il nostro intervento non si può dire certamente inutile, perché serve non solo a riprendere le mosse da ciò che ha indicato la Corte costituzionale, ma anche a tracciare la strada verso il futuro e verso le sfide che ci attendono.

La Corte a più riprese ha chiarito che l'ambiente non è una materia, ma è un valore e, a più riprese, ci ha dunque ricordato che l'ambiente è un bene. Sul punto, di rilievo rimane ancora la definizione di Jhering, che ci ricorda che «bene» è tutto ciò che a noi può servire, dunque è «bene» ciò che può essere oggetto di un interesse. Allora possiamo chiederci perché la Commissione ha ritenuto - se ne è anche parlato - di non dedurre il bene ambiente quale oggetto di un diritto. In alcuni casi si è parlato di diritto all'ambiente. Voglio sottolineare che la scelta della Commissione non ha l'intento di assegnare all'ambiente una tutela di minor rango: tutt'altro e lo spiegherò tra poco. Preliminarmente devo però sottolineare che l'articolo che ci apprestiamo a votare non deve essere letto all'interno della obsoleta distinzione tra norme precettive e norme programmatiche. Non stiamo solo indicando al legislatore la strada futura da seguire, ma stiamo anche ponendo una norma, che sarà oggetto di diretta applicazione da parte della giurisprudenza. Questo spiega ulteriormente la necessità di ricorrere a una nozione ampia, come quella di interesse.

Il diritto soggettivo, come situazione tutelata *erga omnes*, ormai da tempo per la giurisprudenza e la dottrina non ha un ruolo centrale all'interno della teoria generale del diritto. Tra l'altro, la nozione di diritto si adegua e si adatta maggiormente alla tutela di situazioni dei privati. Qui in realtà ci troviamo di fronte ad un bene di più ampio respiro. Bene ha detto la Corte costituzionale che «l'ambiente è protetto come elemento determinativo della qualità della vita. La sua protezione non persegue astratte finalità naturalistiche o estetizzanti, ma esprime l'esigenza di un *habitat* naturale nel quale l'uomo vive ed agisce e che è necessario alla collettività e, per essa, ai cittadini, secondo valori largamente sentiti». Dice la Corte che «L'ambiente è, quindi, un bene giuridico, in quanto riconosciuto e tutelato da norme», ma «non è certamente possibile considerarlo oggetto di una situazione soggettiva di tipo appropriativo», giacché appartiene «alla categoria dei beni liberi, fruibili dalla collettività e dai singoli».

Tra l'altro, la nozione di ambiente non può essere ulteriormente ridotta nell'area del diritto soggettivo, perché il diritto soggettivo è nozione antropocentrica, mentre l'ambiente a cui la Commissione ha avuto riguardo è un ambiente asservito all'ecosistema, di cui non siamo parte solo noi, e alla biodiversità. L'ambiente dunque è un bene che mal si presta ad essere confinato nella categoria privatistica del diritto soggettivo di rilievo *erga omnes*. Esso è oggetto di una pluralità di interessi e spetterà alla giurisprudenza valorizzare questa scelta, di modo da delineare una tutela ambientale, che valorizzi la prospettiva dinamica dell'ecosistema e della relazione della biodiversità.

Vi è di più: perché il ricorso alla nozione di interesse e non già a quella di diritto? Perché di tale interesse non siamo portatori solo noi, ma sono portatrici anche le future generazioni. Siamo dunque di fronte ad una formula sì rispettosa degli insegnamenti della Corte costituzionale e delle leggi, ma anche aperta a future interpretazioni, idonee a dare risposte adeguate a tutto ciò che recheranno questo secolo e - si spera - anche i secoli futuri.

Consentitemi di sottolineare che ho particolarmente apprezzato gli interventi dei colleghi Pazzaglini e Parrini: il primo, perché ci ha ricordato che la formula ampia che ci apprestiamo a inserire in Costituzione richiede un coordinamento sistemico con tutta la scala di valori; dunque, non l'ambiente

come totem, ma come parte di un sistema ove anche altri beni e altri interessi sono di eguale rango e vanno tutelati e bilanciati.

L'intervento del collega Parrini è stato da me ugualmente apprezzato perché di levatura tecnica laddove ha sottolineato l'importanza dell'intervento e ha replicato ad alcune obiezioni alle quali ha fornito adeguata risposta, e condivido le risposte che il collega ha formulato.

Ciò dico a chiusura del mio intervento per sottolineare l'armonia con cui la Commissione affari costituzionali ha lavorato, tutti consapevoli dell'importanza dell'intervento.

Consegniamo allora una norma alle future generazioni - con grande emozione e con grande rispetto - confidando che la stessa potrà accompagnare gli italiani per tutto il secolo che abbiamo davanti.

Dichiaro dunque il voto favorevole per conto della Lega-Salvini *Premier*-Partito Sardo d'Azione. (*Applausi*).

[PAVANELLI](#) (M5S). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PAVANELLI (M5S). Signor Presidente, colleghe e colleghi, permettetemi di dedicare ancora una volta un pensiero commosso alle persone che hanno perso la vita a causa degli eventi climatici estremi; in particolare, ai morti delle ultime settimane, vittime del ciclone mediterraneo abbattutosi su Sicilia e Calabria.

Oggi è sotto gli occhi di tutti che non si muore solo di malattia, ma si muore anche a causa del clima.

Soltanto pochi anni fa, facendo un'affermazione di questo tipo, sarei stata tacciata di idealismo ambientale. Sì, l'idealismo. Ma come si può definire idealismo ciò che invece è estremamente reale, che purtroppo si vive ogni anno in modo sempre più rischioso e pericoloso? Come si può asserire che tutto quello che stiamo vivendo non esiste, quando tutti possono vedere con i propri occhi quanto sta accadendo?

Tutti vivono il disagio causato dai cambiamenti climatici. Quantità torrenziali di acqua cadono in poche ore invece che in mesi; coste e spiagge praticamente non esistono più; la città di Venezia piano piano viene inghiottita dall'acqua, le nostre città ormai definite isole di calore: sono solo alcuni degli effetti dei cambiamenti climatici che stiamo vivendo.

Proprio in questi giorni - prima a Roma durante il G20, adesso a Glasgow per la COP26 - tutti i Paesi della terra si sono riuniti e stanno discutendo non di ideali, ma di decisioni e azioni programmatiche e concrete per contrastare gli eventi estremi e i mutamenti che i cambiamenti climatici stanno generando.

Quello che veniva ironicamente soprannominato idealismo ambientalista, e che noi abbiamo da sempre definito movimento, è riuscito di fatto a concretizzare, a istituzionalizzare la lotta contro i cambiamenti climatici che oggi il mondo intero, purtroppo, sta affrontando. Infatti, il segretario generale dell'ONU Antonio Guterres non ha avuto mezze parole per descrivere la vera situazione del nostro pianeta.

Solo due giorni fa ha detto queste parole che voglio ripetere qui in Aula: «I sei anni passati dall'Accordo di Parigi sul clima sono stati i sei anni più caldi mai registrati. La nostra dipendenza dai combustibili fossili sta spingendo l'umanità sull'orlo del disastro. Siamo di fronte a una scelta netta: o la fermiamo, o ci ferma. È ora di dire: basta. Basta brutalizzare la biodiversità. Basta ucciderci con il carbonio. Basta trattare la natura come un gabinetto. Basta bruciare, trivellare, scavare più a fondo. Stiamo scavando le nostre stesse tombe».

Il MoVimento 5 Stelle, fin dalla sua nascita, ha sempre messo l'ambiente al centro delle proprie azioni, non solo quelle politiche. (*Applausi*). Ci hanno dato degli idealisti e ora guardate: a distanza di anni siamo qui, in questo Palazzo, a discutere l'inserimento della tutela dell'ambiente e degli animali nella nostra Costituzione. La stessa Costituzione nata per proteggere la democrazia dalle barbarie del fascismo verrà oggi arricchita per tutelare il nostro Paese e salvaguardare le vite di tutti.

Il MoVimento 5 Stelle ha rivoluzionato il nostro paradigma politico e ambientale, concretizzando misure a tutela dell'ambiente, dei nostri cittadini e degli animali. Se il Paese è più sociale, è più *green*, è più efficiente, è più circolare, è più sostenibile è grazie al MoVimento 5 Stelle. Oggi in quest'Aula facciamo un nuovo e deciso passo avanti per affrontare le sfide che ci attendono da qui al 2050 e

implementare il processo di transizione ecologica per un nuovo bagaglio valoriale e culturale, più attento al benessere sociale e ambientale. *(Applausi)*.

Dobbiamo mettere il bene comune al primo posto. La nostra società subirà un profondo cambiamento, che ci porterà a una nuova evoluzione ecologica. Inserire la tutela dell'ambiente in Costituzione rappresenta il primo mattoncino di questo processo. Come tanti altri Paesi membri dell'Unione europea, anche i nostri concittadini avranno il diritto di vivere in un ambiente sano. Questi temi, per il bene del futuro dei cittadini, non devono avere un colore politico, ma devono trovarci uniti per il bene dell'umanità.

Presidente, colleghi e colleghe, oggi abbiamo la possibilità di rendere ancora più bella e attuale la nostra Costituzione, inserendo la previsione, in particolare in due articoli, il 9 e il 41, della tutela dell'ambiente e degli animali. Abbiamo un'unica scadenza per raggiungere la transizione ecologica, che è il 2050. Altre alternative non ci sono; dobbiamo mettere l'ambiente al centro del nostro fare. Oggi scriviamo insieme un pezzo di storia del nostro Paese: inseriamo la tutela dell'ambiente e degli animali nella nostra Costituzione. E voglio rinnovare il mio più sentito ringraziamento al lavoro svolto dai miei colleghi Gianluca Perilli, Alessandra Maiorino, a tutto il MoVimento 5 Stelle e a tutti i colleghi in quest'Aula. *(Applausi)*.

Oggi ancora una volta brilla la nostra stella dell'ambiente. Pertanto, confermo il voto favorevole di tutto il MoVimento 5 Stelle al disegno di legge al nostro esame. *(Applausi)*.

PRESIDENTE. Ai sensi dell'articolo 138, primo comma della Costituzione, dovendosi procedere alla votazione di un disegno di legge costituzionale, in sede di seconda deliberazione è richiesta la maggioranza assoluta dei componenti del Senato.

Ai sensi dell'articolo 120, comma 3, del Regolamento, indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo per la seconda deliberazione sul disegno di legge costituzionale, nel suo complesso.

(Segue la votazione).

Proclamo il risultato della votazione nominale con scrutinio simultaneo:

Senatori presenti	221
Senatori votanti	220
Favorevoli	218
Contrari	0
Astenuti	2

Il Senato approva in seconda deliberazione con la maggioranza dei due terzi dei suoi componenti. *(v. Allegato B)*. *(Applausi)*.

L'applauso conferma che sono stati raggiunti i due terzi.

Discussione del disegno di legge:

(2437) Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali *(Approvato dalla Camera dei deputati)* *(Relazione orale)* **(ore 17)**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge n. 2437, già approvato dalla Camera dei deputati.

Il relatore, senatore Astorre, ha chiesto l'autorizzazione a svolgere la relazione orale.

CIRIANI *(Fdl)*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CIRIANI *(Fdl)*. Signor Presidente, vorrei capire chi ha autorizzato l'inizio della discussione generale sul decreto-legge, che è ancora all'esame della Commissione.

PRESIDENTE. Non è all'esame della Commissione.

CIRIANI *(Fdl)*. Lo è.

ASTORRE, relatore. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ASTORRE, relatore. Signor Presidente, il provvedimento è stato licenziato intorno alle ore 14 con il mandato al relatore a riferire all'Assemblea.

CIRIANI (FdI). Signor Presidente, non è pervenuta la valutazione degli emendamenti da parte della Commissione bilancio.

PRESIDENTE. Infatti svolgeremo la discussione generale.

CIRIANI (FdI). Sì, però vorrei capire chi ha stabilito che oggi pomeriggio sarebbe iniziata la discussione generale in assenza del parere della Commissione bilancio.

PRESIDENTE. Infatti stiamo cominciando con la discussione generale del provvedimento, che era nel calendario dei lavori.

CIRIANI (FdI). La Conferenza dei Capigruppo è iniziata alle ore 16 anche questa volta senza avvisare l'opposizione - lo riferisco a lei, signor Presidente, in modo che lo sappia l'Assemblea - perché l'opposizione è un fastidio in quest'Aula e lei che presiede l'Assemblea in questo momento dovrebbe farsi carico (lei e chi ha il compito di presiedere) di garantire innanzitutto - lo ripeto ancora una volta - i diritti dell'opposizione, perché la maggioranza i propri diritti li fa valere senza problemi e non ha bisogno dell'aiuto di chi presiede quest'Assemblea. Trovo assolutamente spiacevole e inaccettabile che, in presenza di una Conferenza dei Capigruppo - ancora in corso e che non ha deliberato il calendario dei lavori di domani e della settimana prossima - si decida già di partire con la discussione generale di un decreto-legge che manca ancora dei fondamentali giudizi della Commissione bilancio, che deve verificare se gli emendamenti sono ammissibili.

Glielo dico, signora Presidente, perché lei forse non sa che straordinariamente il Governo pare non avere intenzione di porre la fiducia sul provvedimento, quindi dobbiamo attendere che gli emendamenti questa volta, *una tantum*, siano verificati dalla 5a Commissione per vedere se sono ammissibili per le l'esame in Aula. A maggior ragione le chiedo quindi di sospendere i lavori dell'Assemblea e di riprenderli soltanto quando la Conferenza dei Capigruppo avrà deciso cosa fare. Questo a tutela dell'Assemblea e soprattutto dell'opposizione, che so essere un fastidio, ma ciononostante non rinuncia a svolgere il proprio ruolo. (*Applausi*).

CALDEROLI (L-SP-PSd'Az). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CALDEROLI (L-SP-PSd'Az). Signor Presidente, vorrei ricordare a me stesso e all'Assemblea che il decreto-legge era in calendario, che il provvedimento è stato esitato dalla Commissione, che la Commissione bilancio ha espresso il parere sul testo, quindi si può dare il via alla relazione del relatore e alla discussione generale e che, come sempre, prima di passare al voto degli articoli e dei relativi emendamenti, ci sarà la distribuzione - mi auguro - del parere della Commissione bilancio, quindi nulla osta allo svolgimento della relazione e della discussione generale.

PRESIDENTE. In maniera ineccepibile il presidente Calderoli ha anticipato quanto le avrei riferito anch'io.

Senatore Ciriani, le do la parola però poi mi fermo, non posso continuare.

CIRIANI (FdI). Signor Presidente, visto che non c'è peggior sordo di chi non vuol sentire, se vogliamo di nuovo giocare sul Regolamento, facciamolo e, allora, chiedo ufficialmente la sospensione dei lavori dell'Assemblea fino a domani mattina e chiedo che la mia proposta venga messa ai voti.

PRESIDENTE. Senatore Ciriani, vorrei ribadire all'Assemblea, proprio per difendere il lavoro svolto sia dal Consiglio di Presidenza che dall'Amministrazione, che il provvedimento è nel calendario vigente e quindi non è stato inserito successivamente, a prescindere da quello che è accaduto nella Capigruppo. Ho una valutazione della 5a Commissione sul testo e quindi sono autorizzata dal Regolamento ad aprire la discussione generale. Lei ha però la facoltà di presentare una questione sospensiva al termine dell'intervento del relatore, che sarà poi valutata.

Ha facoltà di parlare il relatore.

ASTORRE, relatore. Signor Presidente, ringrazio tutti i colleghi della Commissione lavori pubblici e i colleghi di Fratelli d'Italia che hanno partecipato fattivamente ai lavori con le loro proposte e le loro discussioni. Ringrazio in particolare i colleghi Ruspandini e Malan.

Signor Presidente, onorevoli colleghi, il decreto-legge in esame che giunge in Senato dopo l'esame da parte della Camera dei deputati, reca misure urgenti in materia di infrastrutture e trasporti. (*Brusio*). È complicato proseguire con la relazione. È una *vexata quaestio*.

PRESIDENTE. Prego gentilmente i colleghi che sono nell'emiciclo accanto al relatore di accomodarsi per consentire al relatore il corretto svolgimento della sua relazione.

ASTORRE, *relatore*. Grazie, Presidente.

L'articolo, al comma 1, introduce modifiche al codice della strada. Tali modifiche, che nel testo originario del decreto-legge erano complessivamente volte a rafforzare la sicurezza della circolazione di specifiche categorie di utenti, sono state moltiplicate nel corso dell'esame presso l'altro ramo del Parlamento.

In sintesi le nuove disposizioni, che in molti casi riprendono il contenuto di un testo unificato del disegno di legge in esame presso la IX Commissione della Camera, rafforzano le sanzioni pecuniarie e aumentano la decurtazione dei punti della patente per chi occupa senza autorizzazione gli spazi riservati ai veicoli al servizio di persone con disabilità e prevedono che tali veicoli, qualora risultino già occupati e indisponibili agli stalli ad essi riservati, possano essere parcheggiati gratuitamente nelle aree di sosta a pagamento.

Tali disposizioni riducono le masse complessive consentite nel caso di trasporto eseguito con veicoli eccezionali, con l'introduzione di deroghe per i veicoli in dotazione della Protezione civile agli enti locali e al terzo settore; aumentano le sanzioni nel caso di getto di rifiuti e di altre cose dai veicoli; introducono il divieto sulle strade o sui veicoli di pubblicità che proponga messaggi sessisti o violenti, stereotipi di genere offensivi o messaggi lesivi del rispetto delle libertà individuali, dei diritti civili e politici, del credo religioso, dell'appartenenza etnica, oppure discriminatori; consentono l'installazione di cartelli al centro delle rotonde per indicare l'impresa incaricata di curare il verde qualora la manutenzione sia affidata a titolo gratuito a società private o ad altri enti.

Il comma 5 incide su alcuni aspetti della disciplina dell'attività di autotrasportatore per precisare che il presupposto che rende necessaria l'acquisizione della carta di qualificazione del conducente (CQC) è l'esercizio e il trasporto professionale di persone o cose e non la semplice guida di veicoli di categoria superiore, e per chiarire le diverse casistiche che comprovano il possesso della CQC in relazione a patenti rilasciate da Stati esteri anche extra europei. Sul punto abbiamo discusso in Commissione.

I commi da *5-bis* a *5-quater* disciplinano le modalità e le condizioni affinché dal 1° gennaio al 30 giugno 2022 ai giovani fino a trentacinque anni, ai percettori di reddito di cittadinanza o di ammortizzatori sociali sia concesso un contributo di importo massimo di 1.000 euro - e questo era un punto che abbiamo discusso in Commissione - a titolo di rimborso delle spese sostenute per il conseguimento della patente e delle abilitazioni professionali necessarie per la guida di veicoli destinati all'attività di trasporto merci per conto terzi.

I commi da *6-sexies* a *6-novies* dispongono che, in fase di progettazione ed esecuzione di infrastrutture di tipo stradale, autostradale e ferroviario, debbano essere previste infrastrutture complementari atte a consentire il passaggio in sicurezza di fauna selvatica nelle aree in cui è maggiore la loro presenza sul territorio. Questo è un punto importante, perché spesso il parere della sovrintendenza blocca la realizzazione di opere pubbliche anche di grande rilevanza.

L'articolo *1-bis* semplifica le procedure per il riconoscimento delle agevolazioni per l'acquisto di veicoli per le persone con disabilità.

L'articolo 2 reca disposizioni in materia di infrastrutture autostradali e idriche. In particolare, il comma 1 proroga al prossimo 31 dicembre il termine entro il quale i concessionari autostradali, il cui periodo regolatorio quinquennale è venuto a scadenza, sono chiamati a perfezione l'aggiornamento dei rispettivi piani economico-finanziari, cosiddetti PEF, ai fini dell'adeguamento delle tariffe autostradali relative agli anni 2020 e 2021.

I commi *1-bis* e *1-ter* integrano la disciplina per l'affidamento della concessione dell'autostrada A22 del Brennero, prevedendo che esso possa avvenire anche mediante ricorso alle procedure relative alla finanza di progetto, da concludersi entro il 31 dicembre 2022. Sono inoltre regolati i versamenti degli importi dovuti alla società Autobrennero SpA.

Il comma 2-*bis* proroga al prossimo 31 dicembre la sospensione degli incrementi alle tariffe di pedaggio delle autostrade A24 e A25 (la cosiddetta autostrada dei Parchi, che ha uno dei sistemi tariffari più dispendiosi e più cari per gli utenti).

I commi 2-*ter* e 2-*quater*, al fine di accelerare i tempi di realizzazione dell'intervento viario Tarquinia-San Pietro in Palazzi, in provincia di Livorno (il completamento del cosiddetto corridoio tirrenico settentrionale, che oggi prende il via dall'autostrada Roma-Civitavecchia e arriva fino a Tarquinia e che si deve concludere fino a Cecina), autorizzano l'acquisto da parte di ANAS dei progetti elaborati dalla Società Autostrada Tirrenica (SAT), previo pagamento di un corrispettivo determinato con riferimento ai soli costi di progettazione e quantificato in 36 milioni di euro.

I commi da 2-*sexies* a 2-*sexiesdecies* recano disposizioni in materia di gestione delle autostrade che, per la gestione delle autostrade statali in regime di concessione mediante affidamento *in house*, autorizzano 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, alla quale verranno trasferite le funzioni e le attività attribuite dalle disposizioni vigenti ad ANAS, con esclusivo riguardo alle autostrade statali a pedaggio. La nuova società potrà stipulare apposite convenzioni con società direttamente o indirettamente controllate dallo Stato, ai fini dell'assistenza tecnica, operativa e gestionale, nonché costituire ovvero acquisire partecipazioni in società di gestione autostradale.

Il comma 2-*terdecies* stabilisce che le società miste regionali Autostrade del Lazio SpA, Autostrade del Molise SpA, Concessioni Autostradali Lombarde SpA e Concessioni Autostradali Piemontesi SpA, che alla data di entrata in vigore della legge di conversione del decreto-legge in esame non abbiano avviato ovvero concluso, con provvedimento di aggiudicazione, le procedure di gara per l'affidamento delle autostrade di rilevanza regionale, sono sciolte e poste in liquidazione. Resta ferma l'assegnazione al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili delle risorse già destinate alla realizzazione di infrastrutture di rilevanza regionale ad opera delle società liquidate e ancora disponibili, da impiegarsi naturalmente per le medesime finalità.

Il comma 2-*septiesdecies* autorizza Roma Capitale a stipulare con ANAS, in qualità di centrale di committenza, una convenzione per la realizzazione di interventi urgenti per la messa in sicurezza e la manutenzione straordinaria delle strade comunali di Roma. ANAS potrà utilizzare le risorse disponibili nel limite di 5 milioni di euro.

L'articolo 2-*bis* prevede che il Ministero delle infrastrutture, d'intesa con i concessionari dei tratti autostradali in concessione, proceda alla valutazione dei siti per l'ubicazione - questo è importante - dei caselli autostradali funzionali all'accesso alle stazioni ferroviarie e all'Alta velocità.

L'articolo 3, comma 9-*ter*, in relazione alla realizzazione della tratta ferroviaria Torino-Lione, estende la qualifica di aree di interesse strategico nazionale alle aree e ai siti del Comune di Chiomonte individuati per la realizzazione di opere connesse, comprese quelle di risoluzione delle interferenze, nonché le aree site nei Comuni della valle, individuati per l'installazione dei cantieri della sezione transfrontaliera, ivi comprese quelle di risoluzione delle interferenze.

L'articolo 4 detta invece disposizioni in materia di investimenti e sicurezza nel settore del trasporto marittimo. I commi dall'1-*septies* all'1-*novies* apportano modifiche all'articolo 5 della legge n. 84 del 1994, per disciplinare in maniera dettagliata la programmazione strategica delle autorità di sistema portuale, anche attraverso la previsione di un nuovo strumento (il documento di programmazione strategica di sistema). Il comma 2 introduce il porto di Arbatax nella circoscrizione del porto di Sardegna e il comma 3 assegna all'autorità di sistema portuale dello stretto 2 milioni di euro per interventi infrastrutturali al traghettamento nello stretto di Messina. Il comma 4 prevede la compensazione per la riduzione dei ricavi tariffari relativi ai passeggeri trasportati dal 23 febbraio al 31 dicembre, previsti finora a favore delle sole navi battenti bandiera italiana.

PRESIDENTE. Senatore Astorre, la interrompo soltanto per avvisarla che ha a disposizione ancora l'ultimo minuto dei dieci complessivi. Ma lei, eventualmente, può andare avanti fino a venti minuti oppure consegnare il testo scritto dell'intervento. La avviso perché, come regola, devo farle sapere che sta terminando il tempo a sua disposizione.

ASTORRE (PD). Grazie, signor Presidente. Allora elencherò soltanto la materia degli articoli e poi le consegnerò il testo scritto, affinché venga allegato al Resoconto della seduta odierna.

PRESIDENTE. La Presidenza la autorizza in tal senso.

ASTORRE (PD). L'articolo 5 disciplina le strutture di missione presso il Ministero delle infrastrutture. L'articolo 6 disciplina disposizioni per la funzionalità dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie. L'articolo 7 reca disposizioni urgenti in materia di trasporto aereo, quindi relative ad Alitalia e Italia trasporto aereo (ITA). L'articolo 8 interviene sulla disciplina delle agevolazioni per l'acquisto di veicoli a basse emissioni (il cosiddetto ecobonus). L'articolo 9 reca misure per la rapida realizzazione del parco della giustizia di Bari.

L'articolo 10 è molto importante, perché definisce alcune procedure per l'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza. L'articolo 11 dispone il rifinanziamento della componente prezzi e contributi del fondo di cui alla legge n. 394 del 1981 gestito da Simest (se ne è discusso anche in Commissione). L'articolo 12 istituisce nello stato del MEF il Fondo concorsi, progettazione e idee per la coesione territoriale. L'articolo 13 estende i benefici dell'istituto denominato "Resto al Sud" ad alcuni Comuni italiani e alle isole minori. L'articolo 15 introduce modifiche di perequazione infrastrutturale. L'articolo 16 proroga al 31 dicembre alcuni commissariamenti. L'articolo 17 dispone l'entrata in vigore del provvedimento.

Concludo con una considerazione di ordine politico. Un provvedimento di tale portata avrebbe meritato una trattazione in Commissione molto più approfondita. Di fatto, abbiamo avuto mezza giornata per la discussione e proseguiamo adesso in Aula molto probabilmente con il voto di fiducia. Penso che il ruolo del Parlamento debba essere maggiormente valorizzato; occorre metterci tutti in condizione di fare il nostro lavoro in scienza e coscienza. Questa volta non abbiamo potuto lavorare come si addirebbe ad una Commissione parlamentare competente sulle infrastrutture.

Ringrazio tutto il personale della Commissione e tutti i colleghi senatori, che hanno lavorato insieme nelle condizioni date, affinché potessimo fare un buon lavoro, dando mandato al sottoscritto per riferire all'Assemblea. (Applausi).

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

È iscritta a parlare la senatrice Drago. Ne ha facoltà.

DRAGO (Fdi). Signor Presidente, cercherò di mettere ordine alle idee, visto e considerato che, in questo trambusto giornaliero, si pensava di posticipare il mio intervento.

Il provvedimento in esame, già approvato alla Camera dei deputati con l'apposizione della questione di fiducia, assume una notevole importanza per quanto riguarda il territorio che rappresento. In particolare, l'articolo 16 fa riferimento alla proroga dei commissari straordinari alla ricostruzione *post* sisma. Così come fatto alla Camera, abbiamo presentato anche in Senato emendamenti su questo tema. Il problema rappresentato nei nove Comuni della Provincia di Catania (ma, come abbiamo visto, anche a Campobasso e in altri territori) è relativo alla lentezza delle procedure di ricostruzione.

C'è un'esperienza positiva (quella della ricostruzione del Centro Italia, che a sua volta prende spunto dalla rapida ricostruzione del ponte di Genova) relativa alla deroga di alcune regole stringenti nell'ambito della ricostruzione e dell'urbanistica. In questo caso abbiamo proposto di estendere questa normativa, che, a torto o a ragione, viene definita normativa Legnini, dal nome del commissario che in questo momento si sta occupando della ricostruzione nel Centro Italia, che a sua volta ha fatto uso delle ordinanze. Si tratta comunque di scelte che queste deroghe pongono.

Se qui in Senato non si ponesse la fiducia e si desse la possibilità di esaminare ogni emendamento e ordine del giorno, si potrebbe spiegare in merito a quanto sostenuto dal Governo circa la destinazione al Sud del 40 per cento dei fondi. Sappiamo che la maggior parte sono legati a progetti sponda, ossia progetti che vengono cantierati con iniziative degli enti locali, per poi essere contabilizzati con fondi europei e provvedimenti non rivisitati. Pensiamo all'Alta velocità: le linee guida nazionali la prevedono a 300 chilometri orari, ma ci troviamo nel Sud Italia ancora a 160 chilometri orari.

Vorrei quindi mettere in evidenza l'incongruenza di quanto si dice con ciò che si fa. Se l'attenzione è veramente alta e massima, allora che si manifesti permettendo la votazione di questi emendamenti, che tra l'altro - ironia della sorte - hanno avuto il parere favorevole di Casa Italia, il Dipartimento istituito

presso la Presidenza del Consiglio dei ministri e deputato proprio alla ricostruzione *post* sisma.

Un'altra particolarità è legata all'emergenza che abbiamo vissuto in Sicilia negli ultimi giorni. Ieri sono stata nei territori interessati e due giorni fa ho partecipato a Scordia ai funerali della coppia vittima dell'alluvione. Ho potuto fare un giro sui territori anche ieri su Ramacca, Militello in Val di Catania e Palagonia ed è emerso il solito discorso: non c'è una programmazione delle attività di prevenzione. Poco fa ho fatto riferimento a Casa Italia. Ricordo che negli anni precedenti di questa legislatura, la XVIII, il capo della Protezione civile nazionale, l'ingegner Curcio, tenne dei tavoli in merito proprio alle attività di ricostruzione per il sisma e per le calamità naturali finalizzati alla realizzazione di una legge quadro che servisse come riferimento nell'immediatezza e nella necessità per interventi standardizzati dopo eventi calamitosi. Ritornando ai territori siciliani, il problema è però di prevenzione.

Ho avuto modo di vedere personalmente che nelle zone in cui si è fatta manutenzione - ad esempio nei corsi d'acqua, con un intervento immediato, realizzato con i fondi stanziati dopo l'evento alluvionale del 18 ottobre 2018 - essa ha sortito un effetto positivo, nel senso che le conseguenze sono state contenute. Ho visto invece zone in cui dall'alluvione del 2018 non era stato fatto alcun intervento. Ci sono quindi problematiche - che colgo l'occasione per rappresentare - legate al fatto che i fondi non sono arrivati totalmente a destinazione - mi riferisco a quelli del 2018 - e un'altra legata al fatto che la conversione in legge del decreto n. 121 del 2021 alla Camera è avvenuta qualche giorno dopo l'evento alluvionale. Pertanto, poteva essere un'occasione per porre in essere interventi immediati. Ciò non toglie che potremmo farli anche ora (semplicemente, posso ipotizzarne uno del relatore o governativo). Del resto, oggi abbiamo visto di tutto, quindi volere è potere. Mi sa che le regole, quando si vuole raggiungere un obiettivo, vengono frequentemente derogate.

Per quanto riguarda invece la gestione commissariale, tra le proposte depositate ne abbiamo una che ha raccolto l'attenzione di Casa Italia e di altri rappresentanti. Mi riferisco al cronoprogramma triennale - è una proposta che già dal 2018 porto avanti - per le strutture commissariali, soprattutto di quelle preposte alla ricostruzione *post* sisma. La finalità del cronoprogramma è chiaramente intuibile: avremmo una programmazione e in linea di massima potremmo avere una proiezione di come i fondi verrebbero chiaramente spesi. Possiamo parlare di una sorta di azione preventiva e poi a consuntivo: ciò che si è progettato e programmato alla conclusione del terzo anno è stato di fatto realizzato? I fondi sono stati utilizzati del tutto? In caso negativo, quanto è stato usato? Alla richiesta di proroga di una struttura commissariale avremmo degli indicatori oggettivi per poterla avvalorare o meno.

Nell'articolo 16 è prevista la proroga di tutte le strutture commissariali. Poi in base ai desiderata e alle indicazioni che abbiamo raccolto abbiamo fatto anche proposte di una scadenza anticipata. Questa è stata una lettura del sentire comune e non un intervento particolare.

Presidenza del vice presidente CALDEROLI (ore 17,30)

(Segue DRAGO). Avrei concluso. Spero veramente che la maggioranza tenga conto di quanto ho rappresentato e che sia coerente con l'attenzione ai territori che ha finora manifestato a parole.

(Applausi).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore De Falco. Ne ha facoltà.

DE FALCO (Misto). Signor Presidente, la ringrazio per avermi dato la parola.

Purtroppo per alcuni colleghi sarò ripetitivo oggi, perché da un paio di giorni in Commissione forse mi sentono dire sempre le stesse cose. Qui adesso stiamo discutendo della conversione del decreto-legge n. 121, il decreto infrastrutture, a proposito del quale un po' tutti gli esponenti dei Gruppi parlamentari, a partire dal relatore (che ho sentito ripetere adesso questo concetto), lamentano che vi sia stato troppo poco tempo per esaminare il testo, come richiederebbe l'articolo 72 della Costituzione. Io però dico una cosa (la dicevo in Commissione e la ripeto qui): tutti i colleghi hanno chiesto al Governo, la prossima volta, di non farlo più. In tutti i loro interventi, i senatori colleghi della Commissione hanno allungato le mani pietendo la grazia dal Governo, che per la prossima volta ci dia un po' più di tempo. Eh no, non è così che funziona: i diritti si pretendono, non ci si lamenta; nessuno ti può dare un diritto, se tu non lo ottieni; altrimenti, è una concessione, non un diritto. (Applausi).

Quindi è inutile che oggi il relatore, il buon Astorre, si lamenti. No, non va bene così. C'è un sistema

ed è quello di dire al Governo che abbiamo bisogno del tempo necessario per esaminare approfonditamente il provvedimento, articolo per articolo ed emendamento per emendamento. (*Applausi*). Questo, se non avviene, comporta un'abdicazione rispetto a un oggetto di cui il singolo parlamentare, deputato o senatore che sia, non ha disponibilità. Non possiamo abdicare al nostro dovere di esaminare gli articoli, perché ce lo impone la Costituzione. Possiamo esaminarli velocemente e fare tutto quanto occorre per essere celeri, sbrigativi e rapidi, ma non possiamo abdicare ad oggetti di cui non abbiamo disponibilità.

Detto questo, in tutto il provvedimento la parte più sensibile, a mio modo di vedere, è l'articolo 7, di cui in Commissione ho parlato io e nessun altro. Nemmeno il Governo mi ha dato risposta, nella persona del sottosegretario Cancellieri, qui presente. Cosa ho detto? Cosa c'è di importante in questo articolo 7? Su questo sostanzialmente credo che i colleghi non possano non concordare. L'articolo 7 in realtà pone una finzione giuridica: attraverso di esso si finge, in sostanza, che tra Alitalia e ITA non avvenga una cessione d'azienda o di ramo d'azienda, bensì solo di singoli beni o di loro parti. Facciamo un esempio: se ammettessimo che il tutto è l'aeroplano, qui si starebbe parlando del carrello dell'aeroplano o di parti di quel bene, cioè dei bulloni. Ecco, il contratto tra Alitalia e ITA riguarda probabilmente dei bulloni, tant'è vero che in questo modo si rende possibile non applicare l'articolo 2112 del codice civile, che peraltro è attuazione di una direttiva comunitaria.

Che cosa dice l'articolo 2112? Molto semplicemente dice che, quando c'è la cessione di un'azienda o di un ramo d'azienda - e qui fingiamo che non ci sia - l'azienda, che è composta da beni strumentali e risorse umane, deve continuare a essere composta da beni strumentali e dai contratti relativi a quelle risorse umane, per cui si cedono i contratti. Prevede infatti l'articolo 2112 che i contratti dei lavoratori si trasferiscano al cessionario.

L'obiezione che può essere fatta - e che non è stata fatta in Commissione, perché non hanno risposto su questo - è che la Commissione europea ci ha chiesto la discontinuità. Benissimo, ma che cos'è la discontinuità? Chi ci dice che cos'è? La stessa Commissione europea, nella lettera del 21 gennaio 2021, che non è segretata, con riguardo alla discontinuità chiarisce che deve esserci una diversità tra i soggetti che compongono l'*asset* societario di Alitalia e quelli che compongono l'*asset* societario (cioè i soci) di ITA. Quello che dunque sta chiedendo giustamente l'Europa è una differenziazione tra i due imprenditori, non tra le due aziende, cosa che sarebbe impossibile, perché c'è la cessione dell'azienda.

Va bene, facciamo finta di non sapere queste cose e vediamo che cosa dice l'articolo 7, che non fa riferimento, per esempio, a questa lettera, a queste decisioni e a queste indicazioni della Commissione europea. Al contrario, fa riferimento a un atto della Commissione europea - nella specie, una decisione ovvero un provvedimento secondario di normazione europea - segreto. Parliamo di un atto segreto.

Alla Camera dei deputati alcuni colleghi avevano chiesto l'ostensione immediata di questo atto. Non avendo avuto successo il collega Fassina alla Camera, ho fatto anch'io la stessa cosa qui in Senato. Mi è stato risposto che quest'atto non è ostensibile e sarà conoscibile una volta pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Comunità europea. Stiamo quindi trasformando in legge un provvedimento che, poi vedremo, lede fortemente i diritti dei lavoratori e le relazioni sindacali, che vengono totalmente annullate, sulla base di un atto segreto che il Parlamento italiano e i cittadini italiani non possono conoscere.

Ma ci rendiamo conto o no che questo è un *vulnus*, una violazione palese delle norme procedurali che la Costituzione ci impone per fare le leggi? Che cosa dice infatti la Costituzione? Dice che ciascun parlamentare, onorevoli deputati e onorevoli senatori, nel valutare un provvedimento deve esaminarlo e, con dignità e onore, deve svolgere tutto il proprio lavoro. L'esame di un provvedimento, dunque, non può prescindere dalla conoscenza degli atti presupposti, che sono anche veicolo interpretativo.

Pertanto, se qualcuno volesse davvero dire che sta esercitando il proprio mandato in scienza e coscienza, come ha affermato anche prima il senatore Astorre, dovrebbe riconoscere di non poter avere scienza, dal momento che non conosce l'atto presupposto. Come dicevo, ciò comporta un *vulnus* enorme sulla formazione della legge che la Corte costituzionale dovrà essere chiamata a giudicare.

In secondo luogo, aver spezzettato fino al bullone, come dicevo prima, la cessione dell'azienda significa che ciascuno dei lavoratori - e non parlo dell'ultimo lavoratore, ma degli stessi piloti di

Alitalia - si trova dinanzi al datore di lavoro neanche fosse un minatore che nel 1800, uscendo dalla miniera inglese, si trova davanti il padrone (ecco i partiti che si richiamano alla tutela del lavoro) che gli dice: tu non mi piaci, sei stato troppo spesso tra i sindacalisti; prendo quell'altro.

Signor Presidente, mi avvio a concludere. Non si può consentire che a questo punto, nel diritto del lavoro e nelle relazioni sindacali, non esista più la possibilità di intermediazione. Il lavoratore si trova da solo dinanzi all'arroganza e alla supremazia assoluta del datore di lavoro, il quale impone una riduzione del salario del 55 per cento per i piloti di Alitalia - *pardon*, per i piloti di ITA - con un monte ore portato a sessanta ore mensili. Questo è ignobile, al giorno d'oggi.

PRESIDENTE. La invito a concludere, senatore De Falco.

DE FALCO (*Misto*). Signor Presidente, ho concluso e la ringrazio per il tempo in più che mi ha concesso. (*Applausi*).

PRESIDENTE. È iscritta a parlare la senatrice Modena. Ne ha facoltà.

[MODENA](#) (*FIBP-UDC*). Signor Presidente, onorevoli colleghi, rappresentante del Governo, di questa normativa mi interessa una parte che potrebbe sembrare parziale, ma che in realtà è rilevante per lo spirito complessivo del provvedimento. Mi riferisco all'articolo 12, così com'è stato modificato dalla Camera dei deputati, grazie anche e soprattutto, se me lo consentite, a un emendamento, che poi ne ha raggruppati altri, presentato dal Gruppo Forza Italia. Grazie a questo emendamento, la mia Regione, ovvero l'Umbria, e le Marche sono state inserite come Regioni in transizione per poter accedere al Fondo concorsi, progettazione e idee per la coesione territoriale, per sopperire quindi, nell'immediato, ai *deficit* di progettualità locale e coinvolgere i professionisti nell'individuazione dei progetti. Chiaramente stiamo parlando di progetti collegati non solo al Piano nazionale di ripresa e resilienza, ma anche al Fondo per lo sviluppo e la coesione e al Fondo complementare.

Non stiamo parlando di poche risorse, ma di risorse importanti, pari a 50 miliardi di euro, che sono certamente rilevanti per determinati territori. Tengo soprattutto a dire, a tal proposito, che nel corso delle varie audizioni fatte sul PNRR molto spesso i parlamentari provenienti dalle aree del Centro Italia avevano posto in evidenza come esse fossero a rischio, schiacciate da una parte dalle percentuali di ripartizione territoriale del Fondo (20 per cento e 80 per cento), e dall'altro dal fatto che c'era comunque una prevalenza nei confronti del Sud. Con l'approvazione di questo emendamento, con la rivisitazione che è stata fatta e soprattutto con il riconoscimento del fatto che l'Umbria e le Marche sono Regioni in transizione, si è riusciti a mettere un po' più in equilibrio la situazione, dal punto di vista infrastrutturale.

Stiamo parlando di risorse divise tra il 2021 e il 2022. Quindi, precisamente, la dotazione complessiva di questo fondo, ripartita nel biennio, è di circa 16 milioni di euro per il 2021 e di circa 145 milioni di euro per il 2022. Come vi dicevo, sono fondi destinati soprattutto ai Comuni che hanno una popolazione complessiva inferiore a 30.000 abitanti, ricompresi nelle Regioni del Sud più Umbria e Marche; poi, ai Comuni con popolazione complessiva inferiore a 3.000 abitanti ricompresi nelle aree interne - considerate che ovviamente queste ci sono in tutte le Regioni, comprese Umbria e Marche - e poi chiaramente a città metropolitane e Province.

È stata fatta anche una precisa classificazione in ordine alle differenziazioni demografiche. In sostanza, pur al netto delle varie problematiche che ci possono essere, l'emendamento è sicuramente rilevante per le aree del centro, perché coglie non solo le problematiche delle Regioni e delle aree interne, ma anche l'importanza del collegamento e della necessaria perequazione quando parliamo di sviluppo uniforme.

Vi faccio ancora un esempio sempre per quello che riguarda l'area centrale. Nel decreto-legge la cui conversione ci accingiamo ad approvare sono previste procedure di velocizzazione; in modo particolare, voglio ricordare che, fra le opere previste, c'è anche la direttrice Orte-Falconara, che naturalmente ha una valenza non indifferente per il collegamento che passa attraverso il Lazio, l'Umbria e le Marche.

È un provvedimento che reca disposizioni urgenti, ma che si deve leggere, secondo me, in combinato disposto con una serie di norme che sono state annunciate - penso, per esempio, all'edilizia scolastica e agli asili - e che troveremo nella manovra di bilancio che sta arrivando in Senato, che devono anche

essere collegate ai 30 miliardi di quello che abbiamo chiamato fondone, che è servito sempre per un disegno complessivo.

Cosa voglio dire in sintesi e avviandomi alla conclusione? Forse ci passano sotto talmente tanti decreti-legge che a volte guardiamo il particolare e ci sfugge il disegno generale; se però proviamo a incastrarli insieme con un minimo di attenzione e di pazienza, oltre alle questioni particolari o comunque territoriali - oggi ho parlato della mia Regione, l'Umbria - si vede chiaramente un quadro all'interno del quale tutta una serie di risorse (quelle dei fondi complementare e di coesione, del Piano nazionale di ripresa e resilienza e del cosiddetto fondone) sono indirizzate verso la logica dello sviluppo delle aree che oggi sono indietro e che devono ovviamente ammodernarsi, perché questo può garantire quella crescita stabile a cui il Governo punta, come ha dichiarato in molteplici occasioni.

Ringrazio sicuramente per questo tipo di provvedimento, che ha un senso e una logica soprattutto se si legge, come vi dicevo, anche guardando indietro al fondone e guardando avanti alla manovra di bilancio. Ribadisco che, grazie alle modifiche apportate alla Camera, sicuramente le Regioni in transizione, che sembravano più trascurate e anche in parte limitate, hanno trovato invece una loro specificità nell'articolo 12, così com'è stato riformulato. *(Applausi)*.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Campari. Ne ha facoltà.

[CAMPARI](#) (*L-SP-PSd'Az*). Signor Presidente, signor rappresentante del Governo, onorevoli colleghi, inizio col fare mie le parole del relatore, perché effettivamente stiamo continuando una deriva che non è assolutamente giusta e corretta, modificando il ruolo del Senato e stringendo i tempi a disposizione per esaminare i provvedimenti. Vengono compressi i tempi della discussione, necessari per poter lavorare bene e proficuamente in Commissione.

C'è un problema in tutto ciò: alla fine, non è il Governo il tramite con i cittadini, perché chi poi si prende le telefonate dei cittadini che hanno problemi siamo noi. Siamo noi il loro riferimento sul territorio e siamo noi a prenderci tutte le loro lamentele, che giustamente ci vengono indirizzate magari anche per i ritardi del Governo (come nei decreti attuativi che deve emanare, per esempio, sul rincaro dei materiali e sulla possibilità di dare un po' di ristoro e di liquidità a tutte le varie ditte del territorio). Siamo noi a recepire tutte queste lamentele e le telefonate arrivano ad ogni ora del giorno, da parte di gente disperata. *(Applausi)*. Questa cosa deve finire: bisogna che il Senato riassuma il suo ruolo e venga trattato con la dignità che merita.

Nel merito del provvedimento, questo decreto-legge sui trasporti e sulle infrastrutture ha molte luci e qualche ombra, anche perché fondamentalmente è un decreto *omnibus*, però ci sono molte cose buone, grazie all'accoglimento di vecchi emendamenti e nuovi suggerimenti. Anche su questo però sorge una domanda: perché emendamenti che continuiamo a presentare vengono ignorati quando arrivano dall'Assemblea e poi vengono ripresi ciclicamente dal Governo? È un'altra cosa che non si riesce veramente a capire. *(Applausi)*.

Due esempi: il primo è la revisione dei mezzi pesanti, che da tre anni cerchiamo di portare avanti (l'ultima volta anche qui in Senato, con un emendamento stralciato all'ultimo momento); il secondo è la responsabilità civile per i monopattini, altra battaglia, sempre mia, che portiamo avanti da almeno due anni a questa parte. Ce ne sono anche tante altre. Poi, ovviamente, dalla Camera sono arrivate alcune modifiche in positivo e in Senato ci abbiamo provato con qualche ordine del giorno (che, come sappiamo tutti, può essere acqua fresca oppure un po' più stringente). Abbiamo cercato di fare qualcosa di più stringente, ma sicuramente non è del tutto vincolante. Ora sarà il Governo però a dover mantenere le promesse che ha fatto e a impegnarsi effettivamente nell'accogliere questi ordini del giorno importanti. Noi vogliamo chiederlo ancora una volta, perché veramente, per com'è trattato in questo momento il Senato, non può che essere un patto tra gentiluomini quello che ci lega in questi momenti.

Nei contenuti il provvedimento contiene alcune norme interessanti: per esempio, definiamo la Torino-Lione un'opera strategica, di cui siamo assolutamente convinti, ma continuiamo a tollerare gli attacchi che vengono fatti dai centri sociali o da una certa parte del Paese ai cantieri e a vedere che sono sempre i soliti a farli e che manca una condanna unanime, cosa gravissima. *(Applausi)*.

Cosa simile accade con gli attacchi contro le sedi della Lega: ne hanno distrutta anche una due giorni

fa a Como, ma sinceramente di manifestazioni accorate di solidarietà non ne ho viste da parte del Parlamento. Mi sembra strano, sinceramente, perché la violenza è tale da una parte e dall'altra, non solamente a senso unico.

Ciò detto, ci sono cose buone in questo provvedimento, come le norme sulla sosta dei disabili, delle mamme con bambini e delle donne incinte o sul decoro, con multe maggiorate per chi abbandona i rifiuti, altro problema veramente incredibile che abbiamo in alcune zone dell'Italia. Non si capisce come, nel 2021, ci possano essere ancora montagne di immondizia a bordo strada, specialmente in alcune zone e in alcune parti delle nostre isole bellissime, che vengono deturpate in questo modo.

Altre norme condivisibili sono quelle sulla sicurezza alla guida, sull'uso della targa in prova, sugli incentivi per le patenti ai giovani di tipo C e di tipo D, sui monopattini o sulle infrastrutture autostradali e idriche. Ottime sono quelle sulle Olimpiadi o sulle strade della Sardegna, sempre per restare sulle Isole. La Sardegna, peraltro, è un'isola che ancora soffre di un'arretratezza infrastrutturale grave che le impedisce di svilupparsi come dovrebbe per mancanza di strade adeguate e di ferrovie. Sono inoltre previste facilitazioni anche per utilizzo dei fondi del PNRR. Il testo presenta quindi veramente tante luci, tante cose benfatte.

Sicuramente positiva è la misura che prevede l'incentivo per le auto, tuttavia dobbiamo fare un ragionamento e capirci una volta per tutte: in Italia circolano 40 milioni di veicoli e in dieci anni di incentivi, dal 2012 circa, ne abbiamo sostituiti circa 4 milioni. Come possiamo pensare di sostituire totalmente con l'elettrico il parco circolante che c'è in Italia? Abbiamo più di 11 milioni di veicoli con classificazioni da euro 3 a euro 0, 11 milioni di veicoli euro 4 e altri 12 o 13 milioni con classificazione euro 5 o euro 6. Vogliamo cambiare almeno i veicoli più inquinanti euro 0, euro 1, euro 2 ed euro 3? Vogliamo fare incentivi seri o pensiamo che l'elettrico sia la panacea di tutti i mali? *(Applausi)*.

Dico questo perché produciamo l'energia, ma non ne abbiamo abbastanza e la compriamo dall'estero. La produciamo in vario modo e quella da fonti rinnovabili è una minima parte, non arriva neanche alla metà. Abbiamo tempi di ricarica infiniti, le colonnine mancano; in estate abbiamo avuto anche tre o quattro anni fa periodi in cui si verificavano i *blackout* perché il fiume Po era in secca e nelle ore centrali della giornata c'erano problemi con l'energia elettrica. Stiamo scherzando o parliamo sul serio? Andiamo a incentivare le auto che non inquinano e in questo senso va benissimo il provvedimento del ministro Giorgetti con cui si stanziavano fondi sulle auto nuove euro 5 o euro 6, ma cerchiamo di uscire dalla demagogia e di fare qualcosa di veramente utile.

Ciò detto, avviandomi alla conclusione, mi riallaccio all'inizio del mio intervento, cioè al fatto che noi siamo il tramite con i cittadini e con i territori. Signor Presidente, mi appello anche lei affinché si interrompa una certa pratica che non ci consenta di dare il nostro contributo, che è utile e tutte le volte aiuta a migliorare i provvedimenti; considero infatti senza senso il fatto che i nostri tempi vengano continuamente compressi in questo modo. *(Applausi)*.

Sui lavori del Senato

PRESIDENTE. La Conferenza dei Capigruppo ha approvato modifiche al calendario corrente e il calendario dei lavori fino al 12 novembre.

Per il disegno di legge cosiddetto salva mare, già all'ordine del giorno della seduta odierna, la Conferenza dei Capigruppo ha stabilito all'unanimità un breve rinvio in Commissione, mantenendo la sede redigente, per una verifica sul testo e il differimento dell'esame, da parte dell'Assemblea, quale primo punto del calendario della prossima settimana.

Nella seduta di domani, a partire dalle ore 10,30, proseguirà la discussione del decreto-legge in materia di infrastrutture e mobilità sostenibili, approvato dalla Camera dei deputati.

Alle ore 15 avrà luogo il *question time*, con la presenza dei Ministri delle politiche agricole, alimentari e forestali, dello sviluppo economico e della giustizia.

Il calendario della prossima settimana, con sedute a partire da martedì 9 novembre fino a venerdì 12, se necessario, prevede la discussione dei seguenti provvedimenti: il disegno di legge salva mare, dalla sede redigente; il decreto-legge concernente la sicurezza sul lavoro e la certificazione verde Covid-19; il decreto-legge sul contenimento degli aumenti dei prezzi nei settori elettrico e gas.

Inoltre, ove trasmesso dal Governo in tempo utile il disegno di legge di bilancio, il Presidente renderà le comunicazioni all'Assemblea ai sensi dell'articolo 126, commi 3 e 4, del Regolamento. Da quel momento avrà inizio la sessione di bilancio.

La Conferenza dei Capigruppo tornerà a riunirsi mercoledì 10 novembre, dalle ore 15,30 alle ore 16,30.

Calendario dei lavori dell'Assemblea

PRESIDENTE. La Conferenza dei Presidenti dei Gruppi parlamentari, riunitasi oggi, con la presenza dei Vice Presidenti del Senato e con l'intervento del rappresentante del Governo, ha adottato - ai sensi dell'articolo 55 del Regolamento - modifiche al calendario corrente e il calendario dei lavori fino al 12 novembre:

Giovedì	4	novembre	h. 10,30	- Seguito disegno di legge n. 2437 - Decreto-legge n. 121, Infrastrutture e mobilità sostenibili (<i>approvato dalla Camera dei deputati</i>) (<i>scade il 9 novembre</i>) - Interrogazioni a risposta immediata, ai sensi dell'articolo 151- <i>bis</i> del Regolamento (ore 15)
Martedì	9	novembre	h. 16,30-20	- Disegno di legge n. 1571 e connessi - Legge SalvaMare (<i>approvato dalla Camera dei deputati</i>) (<i>dalla sede redigente</i>) - Disegno di legge n. 2394 - Decreto-legge n. 127, Sicurezza lavoro e certificazione verde COVID-19 (<i>scade il 20</i>
Mercoledì	10	"	h. 9,30-20	
Giovedì	11	"	h. 9,30	
Venerdì	12	"	h. 9,30 (<i>se necessaria</i>)	

				<p><i>novembre</i>)</p> <p>- Disegno di legge n. 2401 - Decreto-legge n. 130, Contenimento aumenti prezzi settore elettrico e gas (<i>scade il 26 novembre</i>)</p> <p>- Comunicazioni del Presidente, ai sensi dell'articolo 126, commi 3 e 4, del Regolamento, sul disegno di legge di bilancio (*) (<i>ove trasmesso in tempo utile</i>)</p>
--	--	--	--	---

(*) Dopo le Comunicazioni del Presidente, il disegno di legge di bilancio sarà assegnato alla 5^a Commissione permanente in sede referente e alle altre Commissioni in sede consultiva. Da quel momento avrà inizio la sessione di bilancio. Le Commissioni dovranno trasmettere i propri rapporti alla 5^a Commissione permanente entro giovedì 18 novembre.

Ripartizione dei tempi per la discussione del disegno di legge n. 2437

(Decreto-legge n. 121, Infrastrutture e mobilità sostenibili)

(4 ore, escluse dichiarazioni di voto)

Relatori	20'
Governo	20'
Votazioni	20'
Gruppi 3 ore, di cui	
M5S	32'
L-SP-PSd'Az	29'
FIBP-UDC	25'
Misto	25'+5'
PD	22'
FdI	17'+5'
IV-PSI	16'
Aut (SVP-PATT, UV)	14'
Dissenzienti	da stabilire

Ripartizione dei tempi per la discussione del disegno di legge n. 2394

(Decreto-legge n. 127, Sicurezza lavoro e certificazione verde COVID-19)

(7 ore, escluse dichiarazioni di voto)

Relatori	40'
Governo	40'
Votazioni	40'
Gruppi 5 ore, di cui	
M5S	54'
L-SP-PSd'Az	49'
FIBP-UDC	42'
Misto	41'+5'
PD	37'
FdI	29'+5'
IV-PSI	26'
Aut (SVP- PATT, UV)	23'
Dissenzienti	da stabilire

Ripartizione dei tempi per la discussione del disegno di legge n. 2401

(Decreto-legge n. 130, Contenimento aumenti prezzi settore elettrico e gas)

(7 ore, escluse dichiarazioni di voto)

Relatori	40'
Governo	40'
Votazioni	40'
Gruppi 5 ore, di cui	
M5S	54'
L-SP-PSd'Az	49'
FIBP-UDC	42'
Misto	41'+5'
PD	37'
FdI	29'+5'
IV-PSI	26'
Aut (SVP- PATT, UV)	23'
Dissenzienti	da stabilire

Ripresa della discussione del disegno di legge n. [2437](#) (ore 18)

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Toninelli. Ne ha facoltà.

TONINELLI (M5S). Signor Presidente, è un peccato non vedere oggi il ministro Giovannini in Aula; speriamo che sia a lavorare a Glasgow, alla COP26, per difendere le infrastrutture e la mobilità sostenibile, come il nome del suo Ministero. Vedrà comunque i nostri interventi. Siamo a ricordare che nel decreto-legge al nostro esame ci sono norme condivisibili e positive, ma ci sono altre norme, tra l'altro probabilmente anche le più consistenti, che ci preoccupano non poco. L'argomento *clou* è infatti quello che riguarda le concessioni autostradali, che purtroppo nel provvedimento al nostro esame è trattato in un modo troppo favorevole ai colossi del casello.

Partiamo però dall'inizio perché è fondamentale che chiunque segua il mio intervento, anche al di fuori dall'Aula, abbia la possibilità di inquadrare l'argomento. Che cosa sono le concessioni autostradali? Sono contratti convenzionali tra lo Stato che concede un bene pubblico, in questo caso un'autostrada, ed un soggetto privato che se ne impossessa. Dico impossessa perché ho un po' di cognizione di causa. Questi contratti durano decenni, trenta-quaranta anni, e fino al 2018 erano segreti, ma non nelle parti che si potevano conoscere, quelle più importanti, cioè quelle sui soldi; come guadagnavano e perché non si sapeva. Il fattore K era in un altro allegato dei contratti. Oltre ad essere contratti convenzionali tra lo Stato e il privato, questi contratti decennali si devono aggiornare ogni cinque anni con i cosiddetti piani economico-finanziari, che specificano gli investimenti da fare e le tariffe da pagare. Il tutto deve avvenire ovviamente nel rispetto prima della legge e poi della delibera fatta dall'Autorità di regolazione per i trasporti (ART). In questo caso la legge da rispettare è il cosiddetto decreto Genova e la delibera quella che ha attuato l'articolo 16 del citato provvedimento, che ha apportato una vera rivoluzione in materia di gestione delle autostrade, un ribaltamento ad esclusivo vantaggio degli utenti della strada, con più investimenti soprattutto in manutenzione e pedaggi più bassi. Soprattutto, finalmente, con un controllo che torna, un controllo reale da parte dello Stato sugli investimenti e sui conseguenti pedaggi, nuove regole che si potrebbero, anzi, purtroppo, si sarebbero potute - vi spiego poi le ragioni - riassumere come segue: non hai fatto gli investimenti programmati? Male, devi bloccare l'aumento dei pedaggi o diminuire i pedaggi alla gente che usa le autostrade e contemporaneamente pagare delle penali. Questo è quello che sarebbe dovuto accadere, a partire da quando? Da adesso, da domani, dal 2022? No, dal primo gennaio 2020.

Tutto ciò se solo la politica avesse fatto il proprio dovere. Invece, dal 2012 ad oggi, non ha fatto altro che scudare i colossi del casello dall'applicazione delle nuove regole. Come ha fatto la politica a scudare questi colossi del casello tanto miliardari? Rimandandone l'entrata in vigore, esattamente come fa il provvedimento al nostro esame.

Quindi è bene che oggi gli italiani sappiano che queste condizioni ben più vantaggiose per loro - gli italiani, non i concessionari - non le hanno ancora attuate e che il provvedimento ne proroga l'entrata in vigore per la quarta volta, per il quarto semestre da quando avrebbero dovuto entrare in vigore, il primo gennaio 2020, fino al 2022. Già temiamo che dietro l'angolo ci sia un altro decreto mille proroghe, come lei, presidente Calderoli, sa meglio del sottoscritto, pronto a fare altrettanto, prorogando ulteriormente, così di fatto uccidendo la rivoluzione contenuta nel cosiddetto decreto Genova.

Chiediamo al ministro delle infrastrutture Giovannini e al Governo tutto, nella persona del presidente del Consiglio Draghi, di non prorogare più l'entrata in vigore del decreto Genova. (*Applausi*). È inaccettabile infatti che a distanza di oltre tre anni dal crollo del ponte Morandi, i concessionari tutti stiano gestendo e, posso permettermi di dire spremendo, le nostre autostrade pubbliche in base alle ben più favorevoli condizioni, per loro, precedenti al crollo del ponte Morandi. Questa è la situazione.

Come se non fosse già sufficientemente pesante da digerire quello che ho appena detto, nel provvedimento abbiamo pure la proroga - perché non bisogna far mancare niente a questi colossi - di due anni ai subconcessionari, quelli per cui vai a fare la benzina all'interno della stazione di servizio in autostrada o vai all'Autogrill a mangiarti il panino Camogli. Tendenzialmente c'è ancora la famiglia Benetton dietro la società Autogrill.

Ma soprattutto prorogare di due anni anche le condizioni delle subconcessioni carburante e ristoro negli Autogrill significa addio alla rivoluzione delle colonnine di autoricarica all'interno delle autostrade. (*Applausi*).

E come se non bastasse - perché non basta, anche se abbiamo detto che c'è qualche buona "normetta", ma la ciccia non è buona - in questo decreto-legge viene cancellata la prima concessione autostradale della storia della Repubblica italiana completamente pubblica: l'A22. Era l'estate del 2019 quando il Comitato interministeriale per la programmazione economica deliberò la nascita della nuova convenzione, che affidava l'autostrada a un soggetto completamente pubblico. Ciò non significava solamente avere soci esclusivamente pubblici, ma soprattutto fine di una gestione finalizzata a fare soldi, tanti, tantissimi, da dividersi tra azionisti (pubblici o privati che fossero non cambiava niente) e

inizio della gestione a favore dei cittadini, con più investimenti in manutenzione e sicurezza e pedaggi più bassi. Una vera e propria rivoluzione, che doveva partire dall'estate del 2019, ma che, dopo oltre due anni, è stata lasciata prima ferma e oggi, con questo provvedimento, affossata, morta, *caput*, ammazzata. Una bruttura di cui nessuno parla, perché sono troppi e troppo potenti coloro che ne giovano. Se la nuova concessione fosse partita, come da accordi presi nel 2019, oggi si sarebbero già avviati investimenti importanti e abbassati i pedaggi.

Chi mi attaccò quando nel 2019 dissi che volevo un'autostrada completamente pubblica, la A22, spero che oggi, forse con qualche sinapsi attivata, abbia capito di cosa si trattava; e un po' si dovrebbe vergognare, insieme ai politici che in queste settimane e in questi giorni hanno affossato questo straordinario progetto di prima autostrada completamente pubblica, senza dividendi, ma con tutti gli utili che tornano ai territori. Sapete come l'hanno affossata? Andando al progetto del *project financing*, che la storia - di memoria berlusconiana - della legge obiettivo ha dimostrato essere un totale fallimento. (*Applausi*).

Proseguiamo ad analizzare il decreto-legge per non sforare nel tempo. In mezzo a qualche buona norma - lo dobbiamo dire - c'è anche una chicca, Presidente, che dobbiamo analizzare, perché porta a una confusione che è a dir poco straordinaria. Dopo i pesanti "aiutini" (chiamiamoli così) ai potenti concessionari, appare all'improvviso, quando più nessuno si aspettava nulla, una norma che, vista così, avrebbe del rivoluzionario. Mi riferisco alla creazione di una società pubblica, ANAS Autostrade, creata per consentire una gestione pubblica delle autostrade, con assegnazione diretta, cosiddetta *in house*. Se uno leggesse solo questa norma, dimenticandosi dei favori e degli "aiutini" ai concessionari miliardari, salterebbe dalla felicità, dicendo che finalmente si crea un soggetto pubblico in grado di togliere la gallina dalle uova d'oro dalle mani di alcuni "prenditori" (senza "im") di Stato. (*Applausi*).

Se fosse questo il motivo di questa norma, troverebbe il sottoscritto e tutto il MoVimento 5 Stelle pronto a difendere a spada tratta il Ministro in questa sua coraggiosa e giusta iniziativa di ripubblicizzazione delle autostrade pubbliche. Peccato che, però, abbiamo qualche dubbio che questa rivoluzione trovi le fondamenta negli articoli precedenti e quindi non possa apparire - speriamo di sbagliarci - solo necessaria a una sorta di operazione contabile tra ANAS Autostrade e la restante parte di ANAS, che rimane nella *holding* Ferrovie dello Stato. Ma speriamo di sbagliarci.

Ciò che vi ho raccontato è la vera storia contenuta in questo decreto-legge nell'ambito delle concessioni autostradali e ben pochi ve lo diranno, perché lo può fare solo colui che ancora difende i cittadini dalla logica della massimizzazione del profitto nell'uso delle autostrade italiane, che - ricordo - sono state costruite con i soldi dei nostri padri e dei nostri nonni, soldi pubblici che abbiamo pagato. (*Applausi*).

Il momento non è facile, soprattutto dopo la mancata revoca della concessione ad Aspi della famiglia Benetton. Ma non possiamo smettere di lottare e di denunciare ciò che non va, anche se questo vuol dire andare contro la narrazione nazionale, per cui con questo Governo va sempre tutto a gonfie vele.

Concludo dicendo che è difficilissimo accettare alcune - sottolineo, alcune - parti di questo provvedimento, perché potrebbero (anzi, abbiamo quasi la certezza) rovinare quanto fatto di buono in precedenza.

Per questo chiediamo due precisi interventi, per rimediare agli errori degli ultimi due anni, decreto Giovannini compreso: innanzitutto, lo *stop* alle proroghe dei piani economico-finanziari con la conseguente entrata - finalmente - in vigore del cosiddetto decreto Genova; in secondo luogo, l'utilizzo di ANAS (visto che abbiamo creato ANAS Autostrade come società *in house* pubblica) come gestore delle autostrade italiane, a partire proprio dalla A22. (*Applausi*).

Concludo il mio intervento, signor Presidente. Si governa per tutti i cittadini, per il supremo bene della collettività; si aiutano prima gli ultimi, in questo caso gli utenti della strada, e non chi ha ricevuto più del dovuto gestendo un bene pubblico. E tra questi primi ci sono proprio i potentissimi, i colossi del casello - io ne so qualcosa, anzi ne so tanto - che appaiono, ahimè, essere tornati - e questo decreto-legge lo conferma - più potenti dello Stato stesso. (*Applausi*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Mollame. Ne ha facoltà.

[MOLLAME](#) (*L-SP-PSd'Az*). Signor Presidente, onorevoli colleghi, non posso che condividere quanto

detto in premessa e anche nelle conclusioni dal collega Campari. Questa Assemblea dovrebbe avere il tempo di lavorare un po' di più sui provvedimenti e sui decreti-legge che arrivano dal Governo, perché è sicuramente capace di migliorarli. (*Applausi*).

Detto ciò, voglio affrontare i temi squisitamente dal punto di vista tecnico e guardare sempre al bicchiere mezzo pieno. Parecchi e diversi sono i temi affrontati da questo decreto-legge in materia di infrastrutture. Mi soffermo solo su alcuni temi che ritengo che forse in passato siamo stati trascurati nonché su altri che ritengo di grande rilevanza, a partire dalle modifiche al codice della strada volte a rafforzare il tema della sicurezza. Sono inoltre previsti investimenti e nuove procedure in materia di sicurezza nel settore delle infrastrutture stradali idriche, con particolare riferimento - mi preme evidenziarlo - agli invasi artificiali, creati con la costruzione di sbarramenti o di dighe.

Si tratta di un patrimonio straordinario, che mediamente ha da cinquanta a cento anni di vita e per alcuni sbarramenti si va anche oltre, ma che non è stato interessato negli ultimi anni dai necessari e non più procrastinabili interventi di manutenzione. Viene integrata e modificata la disciplina del progetto di gestione per le operazioni di svaso, sghiaimento e sfangamento degli invasi artificiali. Voglio ricordare che gli interventi di sfangamento sono assolutamente necessari per garantire il funzionamento stesso di un invaso artificiale, il mantenimento della capacità di invaso e anche la qualità dell'acqua.

Nel 60 per cento circa degli invasi che abbiamo, l'acqua viene utilizzata come fonte rinnovabile per la produzione di energia elettrica e, fatto assai importante, come accumulo di energia prodotta da fonte rinnovabile. Il problema più grosso che abbiamo è quello di riuscire ad accumulare l'energia elettrica prodotta. Gli invasi servono anche come bacini di accumulo e quindi anche di accumulo di energia da fonte rinnovabile. Questo è anche il sistema meno impattante come metodo di accumulo. L'acqua viene inoltre utilizzata per consumi idropotabili, ma anche per l'irrigazione dei nostri campi per sostenere il settore della produzione agroalimentare, che è un settore fondamentale della nostra economia. Ciò accade da sempre, ma soprattutto negli ultimi anni, in cui il *brand* Italia continua ad andare a gonfie vele.

Mi soffermo sul tema della manutenzione delle infrastrutture riferendomi anche alla rete stradale e autostradale, costruita con il lavoro e il sacrificio dei nostri avi. Tale rete oggi necessita ovunque di urgente manutenzione straordinaria, proprio perché non si è intervenuto quando lo si poteva fare con quel tipo di manutenzione che si sarebbe chiamata ordinaria. Questi temi vengono affrontati con norme specifiche riguardanti l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali ed autostradali.

Si interviene anche nel settore delle infrastrutture ferroviarie per accelerare l'attuazione del Piano nazionale di implementazione del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (European rail traffic management system). Ci tengo a sottolineare che si tratta di un sistema che dovrà essere esteso a tutte le linee ferroviarie e non solo ai corridoi europei, proprio perché la sicurezza è una prerogativa e un diritto di tutti i cittadini passeggeri. (*Applausi*).

Si interviene e si investe anche nel settore del trasporto marittimo e si migliora e si rende più sostenibile la mobilità di merci e passeggeri, nonché la continuità territoriale da e per la Sicilia. Si istituisce presso il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili il Centro per l'innovazione e la sostenibilità in materia di infrastrutture e mobilità, che affiancherà il glorioso e storico Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Si interviene nel settore del trasporto aereo, anche con modifiche alle procedure relative all'amministrazione straordinaria di Alitalia e alla cessione dei beni aziendali della stessa, cercando di porre fine a un ormai annoso e doloroso problema.

Si interviene anche sulla disciplina delle agevolazioni per l'acquisto di autoveicoli a bassa emissione, ma devo puntualizzare che resto un po' perplesso circa la continua promozione della produzione delle nuove vetture. Ricordiamo - ne abbiamo parlato oggi in Commissione industria, commercio, turismo - che questo è uno dei settori dove si consumano enormi quantità di materie prime. Il tema meriterebbe pertanto un serio approfondimento e una valutazione effettuata con il metodo LCA (*Life Cycle Assessment*).

Il tema più importante trattato dal provvedimento è però quello delle procedure di attuazione del PNRR, su cui ci giochiamo il futuro dell'Italia e degli italiani. Conosciamo l'importanza e il valore straordinario di questo piano di investimenti e dobbiamo costruire degli strumenti che devono funzionare in modo efficace.

Penso che come prima cosa vada fatta una concreta analisi di ciò che nei più recenti decenni non ha funzionato in Italia e reso stagnante la nostra economia, nonostante il grande lavoro di tanti e la straordinaria inventiva, l'impegno e la passione di tantissimi italiani. Certo, il grande debito pubblico accumulato nei due decenni che vanno dai primi anni Settanta ai primi anni Novanta ha fatto probabilmente da zavorra, ma l'occasione è certamente unica in questo primo quarto di secolo ventunesimo. Il senso potremmo dire di averlo anche individuato se parliamo di transizione e passaggio verso un impegno che sia graduale e autenticamente indirizzato al rispetto del nostro pianeta. La strada è irta e piena di ostacoli, ma l'Italia e l'Europa, con grande senso di responsabilità, l'hanno intrapresa.

Al fine di rilanciare il concreto processo di sviluppo territoriale, si prevede anche l'istituzione di un Fondo concorsi, progettazione e idee per la coesione territoriale per i Comuni delle Regioni del Mezzogiorno e delle aree interne del Paese. L'Istituto Resto al Sud, volto a promuovere lo sviluppo di attività imprenditoriali, viene steso anche alle isole minori del Centro-Nord.

Un'altra materia sulla quale voglio soffermarmi riguarda la perequazione infrastrutturale, basata sullo studio e sull'analisi della dotazione infrastrutturale del Paese e sull'analisi dell'atavico divario fra le diverse aree geografiche.

Concludo con ottimismo. Non ci rimane che crederci, nell'interesse di tutti e soprattutto delle future generazioni; non ci rimane che rimboccarci tutti le maniche. *(Applausi)*.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Ripamonti. Ne ha facoltà.

[RIPAMONTI](#) (*L-SP-PSd'Az*). Signor Presidente, intervengo sul provvedimento in esame facendo riferimento a un ordine del giorno che ho presentato e di cui parlerò alla fine dell'intervento.

Vorrei ora raccontare la storia di 68 lavoratori e del loro posto di lavoro. La storia nasce centonove anni fa, quando i nostri nonni (o i loro padri) costruirono la rete funiviaria di Savona, che collega il porto a Val Bormida e in modo particolare al Comune di Cairo Montenotte. Si trattò, all'epoca, della rete aerea più lunga del mondo (18 chilometri) e serviva per trasportare le merci. Fu raddoppiata nel 1936 e resa ancora più efficiente. Paradossalmente all'epoca lo spirito con cui nacque era diverso da quello che oggi potrebbe avere la messa a terra. Non c'era tutto il trasporto su gomma che c'è adesso e, quindi, quella fu una di quelle infrastrutture necessarie per evitare le lungaggini del trasporto delle merci che sbarcavano al porto per andare verso il Nord dell'Italia.

Il nubifragio del 23 e 24 novembre del 2019 ha di fatto causato lo smottamento di un fronte importante, che ha danneggiato anche la rete autostradale della Torino-Savona con il crollo di un ponte e ha fatto crollare anche due pilastri dell'infrastruttura. Dopo due anni questa infrastruttura è ancora giù; non è ancora stata ricostruita. Nel 2020 - il senatore Margiotta non è presente, ma lui all'epoca era Sottosegretario - ci fu una levata di scudi quasi unanime del Parlamento e noi giocammo un ruolo importante per varare un provvedimento che mettesse a disposizione della ricostruzione, e quindi del commissario nominato alla ricostruzione, ben 4 milioni di euro e una cassa integrazione che consentisse ai 68 lavoratori di avere ancora un futuro. È chiaro che all'epoca si pensava di essere un pochino più celeri, ma siamo in Italia e siamo arrivati ai giorni d'oggi.

Forse qualche giorno fa si intravedeva uno spiraglio, che però ha trovato un intoppo. Questo è quasi paradossale perché nella prima lettura di questo provvedimento - ritorno anch'io a lamentare che un'unica lettura, nonostante ci siano due Camere, è una cosa anomala che forse andrebbe rivista - si pensava di aver trovato un minimo di soluzione perché mancava qualche fondo affinché il bando di gara potesse partire. È successo che probabilmente per la voglia di intestarsi qualcosa o di buttare il cuore oltre l'ostacolo - mi piace pensare così - è stato presentato un emendamento che alla fine, nonostante fosse del relatore, non ha trovato la luce perché non aveva la copertura finanziaria. Racconto questa storia perché è della mia terra e la sento molto mia. La riformulazione proponeva di non fare tutto ciò che riguarda il dopo e la ricostruzione e di limitarci a garantire la cassa integrazione,

nonostante fosse garantita da un emendamento precedente della Lega. In questo modo almeno avremmo salvaguardato quei 990.000 euro che sarebbero serviti per cominciare di fatto a bandire la gara. Ebbene non è stato fatto neanche questo. Alcuni Consigli regionali del Partito Democratico hanno manifestato grande gioia e grande sollievo per questo emendamento che non ha visto la luce. Come diceva qualcuno, vale il detto: non dire gatto finché ce l'hai nel sacco e, quindi, ci siamo trovati a essere preoccupati. Questa infrastruttura oggi è, infatti, tecnologicamente all'avanguardia perché è sostenibile dal punto di vista ambientale, perché in qualche modo toglie il camion dalla strada e li fa passare per via aerea con le merci. Devo ringraziare il relatore, senatore Astorre, tutti i membri della Commissione trasporti della Lega a cui si sono accodati tutti, il presidente Coltorti, il senatore Margiotta e tanti altri. Il nostro ordine giorno impegna il Governo finalmente, nelle more dei fondi del Ministero o, semmai, al più tardi nella legge di bilancio, a dare questi soldi affinché la ricostruzione delle funivie possa essere messa in atto. Ringrazio tutti; evviva la funivia di Savona. (*Applausi*).

PRESIDENTE. È iscritta a parlare la senatrice Conzatti. Ne ha facoltà.

[CONZATTI \(IV-PSI\)](#). Signor Presidente, Sottosegretario, il decreto-legge al nostro esame è importante e ricco di provvedimenti utili che rappresentano un acceleratore degli investimenti del PNRR. Al *Ministro* delle infrastrutture e della mobilità sostenibili Giovannini, alla viceministra Castelli e a lei, Sottosegretario, vanno i complimenti per un buon lavoro.

In questo tempo voglio concentrarmi su due emendamenti per ringraziare anche le relatrici e, in particolare, la collega che alla Camera ha fatto un grande lavoro per le infrastrutture e per il rilancio in chiave PNRR dell'Italia.

Il primo emendamento riguarda moltissimo la Commissione sul femminicidio e forse ha poco a che fare con le infrastrutture: mi riferisco al divieto di messaggi offensivi e di messaggi sessisti nei cartelli autostradali. È un messaggio importante, che fa parte della strategia di prevenzione della violenza sulle donne prevista dalla Convenzione di Istanbul. L'oggettivizzazione delle donne impressa sui manifesti non fa altro che alimentare quel modo errato di pensare che è alla base della violenza.

Il secondo lavoro straordinario che è stato fatto dalle relatrici - in questo sono totalmente in discordia con chi mi ha preceduto, in particolare con il senatore Toninelli - riguarda l'autostrada del Brennero. Questa autostrada ha una storia straordinaria: è un asse di collegamento strategico con l'Europa; più del 40 per cento del traffico Italia-Europa passa da lì; è un'opera strategica nel corridoio TNT; è un'opera su cui il PNRR investe affinché venga trasformata in un corridoio *green* digitale, che sperimenta l'idrogeno per l'alimentazione dei mezzi pesanti. Non solo. Ha una storia unica perché è una *in house* del territorio. È nata nel 1959, quando ANAS non voleva un'autostrada lì, ma i territori, la Regione Trentino-Alto Adige, il Trentino, l'Alto Adige, i Comuni di Trento e Bolzano l'hanno fortemente voluta, l'hanno costruita, l'hanno finanziata con risorse proprie. È nato così questo gioiello unico in Italia, gestito benissimo anche dal punto di vista infrastrutturale, con le più moderne attrezzature e sperimentazioni che ci sono nel campo delle infrastrutture.

Questa *in house* così atipica aveva bisogno di un vestito giuridico speciale per poter vedere la sua continuazione e il rinnovo della concessione. Ci sono voluti anni, dal 2014 ad oggi, per trovare il vestito giuridico giusto. Abbiamo visto l'articolo 13-*bis*, con la totalizzazione pubblica, assurda per una società nata dai territori come *in house* atipica. Abbiamo visto la norma quasi antistorica della precedente ministra De Micheli, che voleva l'espropriazione dei soci privati, e, dopo quattro proroghe, abbiamo visto l'intuizione giusta: un partenariato pubblico-privato che è un'operazione *win-win*, è una gara competitiva che permette a questa straordinaria società di investire su tutto il territorio attraversato, mettendo in moto un volano economico che è proprio quello che vuole il PNRR.

Noi a Roma come delegazione parlamentare e io per prima abbiamo fatto una grande battaglia per l'A22. A Roma abbiamo fatto un buon lavoro; ora il testimone passa ai territori, alla società, ai governatori del Trentino-Alto Adige, che spero non siano più divisi tra strategie che guardano al Veneto e strategie che guardano all'Alto Adige, ma pensino davvero a fare un ottimo lavoro per rendere ancora grande questo collegamento, perché il collegamento è cultura e dialogo e soprattutto è PNRR europeo. (*Applausi*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Malan. Ne ha facoltà.

MALAN (*Fdl*). Signor Presidente, abbiamo qui un ennesimo decreto-legge, corposissimo (ci sono 200 pagine). Ma perlomeno, in omaggio a quanto dice la Costituzione e a quanto dicono le sentenze della Corte costituzionale e i messaggi del Presidente della Repubblica, dovrebbe essere omogeneo, perché il titolo è molto chiaro: "Disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale". Poi ci sono alcune norme sulla funzionalità del Ministero competente, ma - si potrebbe pensare - insomma ci siamo, per una volta siamo dentro la Costituzione. E invece no, perché addirittura all'articolo 1, quello che dovrebbe essere dedicato specificamente a disposizioni urgenti per la sicurezza della circolazione di veicoli di specifiche categorie di utenti, alla Camera, con un emendamento delle Presidenti delle Commissioni ambiente e trasporti, entrambe deputate del Partito Democratico, senza illustrazione dell'emendamento, senza discussione, senza analisi alcuna e senza i pareri delle Commissioni che sarebbero più competenti su questi argomenti, si introducono le stesse cose che c'erano nel disegno di legge Zan, bocciato dal Senato con un voto democratico la settimana scorsa. Si tratta, con il pretesto che sono cose che poi magari passano per la strada, di vietare qualunque tipo di cartellone o forma di pubblicità, che ovviamente include anche qualsiasi tipo di annuncio pubblico che può essere fatto da un partito politico, da un'associazione, da un gruppo religioso.

«È vietata sulle strade e sui veicoli» - per cui attenzione a quello che si scrive sulle automobili - «qualsiasi forma di pubblicità il cui contenuto proponga messaggi sessisti o stereotipi di genere offensivi (...)». Chi decide che cos'è sessista, parola di cui per la verità si fa un uso così ampio che può essere qualunque cosa? E che cosa sono gli stereotipi di genere? Che roba è? Chi giudica? Che cosa sono gli stereotipi di genere? La donna che cucina rientra fra gli stereotipi di genere? Suppongo di sì, per cui dovrà per forza esserci sempre un uomo che cucina e un uomo che fa le pulizie? Benissimo, non c'è nulla di male, ma che sia imposto per legge e che sia addirittura revocato il permesso di pubblicità a chi fa affiggere questi manifesti è francamente una cosa grottesca.

L'articolo prosegue prevedendo anche il divieto di messaggi lesivi del credo religioso: siccome esistono diversi credo, se uno sull'auto ha scritto "Gesù Cristo è figlio di Dio" - ci sono tanti che girano con il simbolo del pesce che vuol dire proprio "Gesù Cristo figlio di Dio" e così via - chi non è cristiano può sentirsi offeso e ne abbiamo già visti molti di questi casi. Tutto questo viene inserito in un decreto-legge contenente disposizioni urgenti per rilanciare le infrastrutture.

Infine, stando sempre alla norma, sono vietati i messaggi discriminatori con riferimento all'orientamento sessuale e all'identità di genere, proprio quella che molte voci, anche da sinistra e tra coloro che erano d'accordo sul resto del disegno di legge Zan, hanno detto che sarebbe stato un errore inserirla nel provvedimento perché identità di genere vuol dire auto-attribuzione dell'identità di genere. Sulla base di queste cose ci sono Paesi - non parlo di Paesi strani, ma del Regno Unito, ad esempio - in cui non si può più scrivere che gli assorbenti, tipicamente destinati alle donne per le esigenze particolari che hanno, sono per le donne, perché anche un uomo può avere le mestruazioni: se infatti una donna dice di sentirsi uomo, non le si può dare della donna, perché altrimenti è discriminatorio verso la sua identità di genere ed essendo in realtà una donna può avere necessità degli assorbenti. Potrei aggiungere mille altre cose di questo genere.

Tutto questo viene inserito nel provvedimento che stiamo esaminando.

È questo il modo di fare le leggi, con degli emendamenti presentati a tradimento in Commissioni che non c'entrano nulla con certi temi? (*Applausi*). È una vergogna totale andare in questo modo contro quello che peraltro è stato deciso in Parlamento: tra l'altro, qui non dovremmo discutere di nuovo di questi argomenti perché, essendo stato bocciato il disegno di legge Zan, per sei mesi non dovremmo toccarli.

In ogni caso, nel provvedimento in discussione ci sono anche delle norme che riguardano effettivamente le infrastrutture.

Ho ascoltato l'intervento dell'ex ministro delle infrastrutture e dei trasporti, senatore Toninelli, che ha parlato poco fa: siccome ho un numero limitato di minuti per intervenire, invito chi mi ascolta ad andare a rivedere quello che ha detto l'ex ministro Toninelli, perché ha fatto un attacco pesantissimo al Governo, accusandolo di fare regali alle concessionarie autostradali, specie a quelle grandi, di

prorogare delle norme di giustizia che consentirebbero di ridurre le tariffe e così via. Ho condiviso perfettamente quanto ha detto, anche se temo che poi tutte queste cose le voterà domani, quando arriveremo al voto finale, perché fa parte della maggioranza; comunque vedremo.

Aggiungo che effettivamente c'è una serie di norme che vanno a fare ulteriori regali: due anni di proroga, in sostanza, alle concessionarie degli autogrill, delle stazioni di servizio, sia dal punto di vista carburanti, sia dal punto di vista cibo e ristorazione. Ricordo che la proroga delle concessioni è vietata dall'Unione europea, ma questo Governo è europeista solo a fasi alterne. Quando l'Europa fa comodo, bene; se non fa comodo, noi facciamo le cose per conto nostro, preparando il grande regalo ai Benetton - questi in confronto sono proprio gli spiccioli, neanche la mancia - che consiste nel pagare 8 miliardi (più di quello che la legge consentirebbe) la quota di maggioranza della società Autostrade da parte di Cassa depositi e prestiti, a spese naturalmente dei cittadini, che per diciotto anni si troveranno degli aumenti micidiali sulle tariffe.

Ci sono poi altre cose su cui il Governo regolarmente non risponde: la concessione autostradale della Brescia-Padova è stata prorogata in carico all'attuale gestore sulla base di un documento annullato dal Consiglio di Stato, annullamento confermato dalla Corte di cassazione.

Il Governo non solo non fa nulla, ma non risponde alle interrogazioni.

Se questo è il modo di fare decreti-legge, veramente ne abbiamo abbastanza! (*Applausi*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Berutti. Ne ha facoltà.

BERUTTI (*Misto-I-C-EU*). Signor Presidente, onorevoli colleghi, rappresentanti del Governo, il decreto-legge che ci apprestiamo oggi a convertire presenta indubbiamente contenuti importanti e reca misure che, se ben attuate, possono incidere in modo rilevante nel creare i giusti presupposti per la ripresa del nostro Paese. Giova, però, una doverosa premessa di carattere metodologico. Si tratta, infatti, di un provvedimento le cui disposizioni, fin dalla sua emanazione, si contraddistinguono per una tendenziale eterogeneità nei contenuti: dalle modifiche al codice della strada alle norme in materia di procedure di attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza.

Ciò costituisce la conseguenza del tentativo di rispondere alle numerose istanze che questo Governo si trova ad affrontare in una fase tanto delicata; al contempo, però, si rischia di restituire l'immagine di un legislatore poco attento non solo alle esigenze di una buona tecnica di redazione delle norme, ma soprattutto al dato costituzionale che, con riferimento alla decretazione d'urgenza, impone il rispetto del canone dell'omogeneità. E ancora, non possiamo non evidenziare l'inevitabile contingentamento dei tempi che ha caratterizzato l'esame del disegno di legge di conversione in Senato.

Assistiamo a un'indebita compressione dei lavori in quest'Aula, ereditando così una pessima abitudine dei Governi precedenti: quella del cosiddetto monocameralismo alternato, su cui è auspicabile una netta inversione di tendenza verso un approccio maggiormente rispettoso della centralità del dibattito parlamentare.

Nel merito, il provvedimento contiene diverse novelle al codice della strada, peraltro oggetto di numerose aggiunte nel corso dell'esame alla Camera dei deputati. In primo luogo, si intende ribadire che la sicurezza e la tutela della salute delle persone, nonché la tutela dell'ambiente nella circolazione stradale, rientrano tra le finalità primarie di ordine sociale ed economico perseguite dallo Stato.

Alcune importanti innovazioni vanno segnalate con riferimento alla disciplina per il conseguimento della patente di guida.

Non c'è dubbio che alcuni passi importanti sono stati fatti verso una progressiva e meritoria semplificazione. Tuttavia, in tale sede si sarebbe potuto e dovuto intervenire anche al fine di porre rimedio ai disagi che stanno interessando le scuole di preparazione per il conseguimento delle patenti nautiche, le quali invocano più tempo e maggiore certezza circa l'ambito di operatività della riforma che ha introdotto la nuova patente.

Con il provvedimento in esame vengono finalmente introdotte nuove e stringenti regole sull'uso dei monopattini elettrici, atteso che finora la loro circolazione - in crescita esponenziale in tutti i grandi centri urbani - non era stata oggetto di una disciplina organica.

Le nuove regole, oltre a mettere ordine a un fenomeno a elevato impatto sulla viabilità cittadina, prodotto da una nuova categoria di utenti della strada, sono anche e soprattutto finalizzate ad abbattere

in modo drastico il tasso di incidentistica stradale, che vede coinvolti, talvolta, purtroppo, con esito fatale, gli utenti dalla circolazione. Ancora, in materia di regole di contabilità degli enti locali, viene esteso al 31 dicembre 2021 il termine per deliberare le variazioni di bilancio laddove queste ultime siano riconducibili al novero delle risorse trasferite quale ristoro delle diminuzioni di gettito connesse con l'emergenza epidemiologica, onde garantire ai suddetti enti l'esercizio delle funzioni fondamentali. Guardiamo infine con estremo favore a tutte quelle misure volte a favorire gli investimenti infrastrutturali. Bene, quindi, la norma che estende le aree considerate di interesse strategico nazionale ai fini della realizzazione della tratta ferroviaria Torino-Lione. Con il provvedimento in esame si prevede inoltre la possibilità di individuare ulteriori siti retroportuali nell'ambito della zona logistica semplificata del porto e retroporto di Genova, con l'opportunità di ricomprendere in tal modo le aree dell'astigiano e dell'alessandrino.

Si tratta di un'innovazione normativa di primaria importanza per i territori coinvolti e strategica per l'intera rete dei trasporti nazionale ed europea, in quanto consente una più estesa applicazione di quel regime di semplificazione procedurale nonché delle diverse agevolazioni previste per le Zone economiche speciali. Una scelta fondamentale perché favorisce gli investimenti sull'intermodalità, puntando su collegamenti rapidi ed efficienti tra rete ferroviaria, porti e aeroporti. Ho voluto sottolineare questi passaggi perché mi sembrano segnali importanti di una nuova prospettiva, una visione che riconosce il legame imprescindibile che sussiste tra il rilancio degli investimenti infrastrutturali e lo sviluppo del sistema Paese. Gli investimenti in opere pubbliche costituiscono infatti un volano fondamentale per la ripresa dell'attività economica, ma molto è ancora necessario fare per incrementare quegli insediamenti infrastrutturali che hanno un immediato e positivo impatto sulla realtà locale; interventi troppo spesso qualificati come opere minori e che invece rivestono un'importanza fondamentale anche in un'ottica di valorizzazione del principio di sussidiarietà.

Una rapida ricognizione di alcune importanti realtà del Piemonte consente di individuare interventi indispensabili, quali le opere di adeguamento della stazione ferroviaria di Rivalta Scrivia, ma anche il traforo del Tenda, il completamento della Asti-Cuneo, la tangenziale di Novara, l'elettrificazione della Biella-Santhià, la pedemontana tra Masserano e Ghemme.

Il decreto-legge in fase di conversione non si limita ovviamente agli interventi sopracitati. Meritano una particolare attenzione le innovazioni che si tende ad apportare in materia di gestione delle autostrade statali in regime di concessione. L'approvazione alla Camera di un emendamento governativo apre la strada alla costituzione di una nuova società per l'esercizio della suddetta attività di gestione mediante affidamento *in house*. Alla nuova società verranno trasferite funzioni e competenze al momento attribuite ad ANAS, con esclusivo riguardo alle autostrade statali a pedaggio. Siamo di fronte quindi a un provvedimento complesso che opera su diversi piani, nel tentativo di affrontare le numerose criticità che affliggono il sistema Paese. Nondimeno non sfuggono ad un attento lettore occasioni mancate o interventi che, seppure intrapresi correttamente, avrebbero potuto caratterizzarsi per maggior coraggio e incisività. Il sostegno al tessuto imprenditoriale, oggi duramente colpito dalla crisi pandemica, costituisce uno degli obiettivi centrali delle scelte di politica pubblica. A tal fine, però, la politica deve essere in grado di operare scelte chiare e precise e di darsi delle priorità per il bene del Paese.

L'esame del presente decreto-legge costituisce quindi una preziosa occasione per ribadire come il rafforzamento del sistema infrastrutturale, che richiede *in primis* un intervento serio e puntuale di semplificazione amministrativa e una maggiore capacità di spesa delle amministrazioni, debba rappresentare una delle linee d'azione fondamentali su cui puntare. (*Applausi*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Barboni. Ne ha facoltà.

[BARBONI](#) (*FIBP-UDC*). Signor Presidente, signor Sottosegretario, onorevoli colleghi, in molte delle cose che dirò, ripeterò concetti già espressi da me o da alcuni colleghi in quest'Aula. È inevitabile, perché se andiamo a guardare quanto è accaduto in questi due giorni, dobbiamo rimarcare che alle ore 14 di ieri ci è pervenuto un decreto-legge da convertire entro questo fine settimana - perché i termini tecnici sono quelli - di 250 pagine e 17 articoli. Quello che noi ci apprestiamo a fare è quindi sostanzialmente un atto di fede nei confronti di quello che ha fatto il Governo prima e la Camera dei

deputati dopo.

Ringrazio il Sottosegretario per la disponibilità e i colleghi della Commissione, nonché il relatore, per quello che siamo riusciti a portare a casa in termini di atti di indirizzo, di ordini del giorno (qualcuno ironicamente ha detto che un ordine del giorno non si nega a nessuno). Da un mio ordine del giorno è infatti partita una modifica che il sottosegretario Cancellieri annunciò al Salone della nautica, cioè il fatto che le visite mediche per le idoneità alle patenti nautiche sono state restituite a soggetti privati, dopo il decreto interministeriale del 2008 - ahimè - del Governo Berlusconi. Nell'ambito di questo procedimento, nel quale siamo stati tra ieri e oggi, come membri della Commissione e come parlamentari, chiamati a valutare questo disegno di legge, mi auguro perlomeno che ci sia consentito il diritto al mugugno, il cosiddetto *ius murmurandi*, nel merito e nel metodo. Nel merito, oramai si è consolidato un *modus operandi* in ragione del quale la trattazione dei disegni di legge parte da un ramo del Parlamento e i provvedimenti vengono esaminati nelle Commissioni, in termini di audizioni e di esame degli emendamenti, lì vengono definiti e poi l'Assemblea della Camera e quella del Senato sono sostanzialmente dei ratificatori di quanto già fatto da un ristretto numero di parlamentari. È qualcosa di comprensibile per alcuni atti, quelli urgenti, in particolare per l'epidemia Covid che abbiamo vissuto, ma risulta meno comprensibile e meno digeribile a tutti come norma di prassi che oramai si è consolidata in questi anni.

Il secondo aspetto che vorrei sottolineare, visto che andando avanti negli anni si diventa anche un po' pedanti, è che stranamente i decreti-legge *omnibus* passano sempre alla Camera dei deputati. Non vorrei che in questo incida il fatto che la nostra Presidenza è generalmente molto attenta alle estraneità per materia degli emendamenti e quindi i decreti-legge *omnibus* difficilmente si ipertrofizzano al Senato, ma molto più facilmente alla Camera.

Un altro aspetto che riguarda tecnicamente la Commissione ma anche la mia persona, essendo comunque un "operatore del codice della strada", è il fatto che in questa legislatura, fatto salvo il disegno di legge sui seggiolini, l'8a Commissione non ha praticamente mai trattato la materia del codice della strada, che è di sua competenza e questo francamente mi dispiace per il contributo professionale e tecnico che avremmo potuto fornire. Dico questo perché quando si parla di codice della strada giova sempre ricordare il decreto legislativo 30 aprile 1992. Infatti il codice della strada vigente, nel suo articolato, è una normativa del 1992, che poi nel tempo è stata aggiornata e modificata, talvolta creando anche dei danni.

Faccio due esempi pratici, così ci comprendiamo. L'articolo 119, comma 2-*bis*, del vigente codice della strada riguarda le visite mediche per i pazienti diabetici ed è stato introdotto con la manovra finanziaria del 1996 (a proposito di contenitori *omnibus*). Quella norma ha creato talmente tanti danni che nel 2006 il Ministero della salute ha fatto un'interpretazione autentica, affermando che le visite mediche devono essere svolte dai soggetti monocratici di cui all'articolo 119, comma 2. Tale norma è tuttora vigente ed è stata interpretata da un atto subordinato; pertanto, per il principio della gerarchia delle fonti, semmai vi fosse un contenzioso su quell'atto, non so come il magistrato lo potrebbe risolvere.

Aggiungo un altro esempio più moderno. Con il decreto-legge n. 132 del 2018, il cosiddetto decreto sicurezza del Governo giallo-verde, fu modificato l'articolo 93, comma 1-*ter*, del codice della strada. Non è un indirizzo postale, ma riguarda semplicemente la circolazione sul territorio nazionale dei mezzi con targhe estere, da parte di guidatori con patente italiana. Questa norma, che prevedeva delle deroghe per gli Stati dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo, è stata sanata ieri con la legge di delegazione europea. Dico questo per far capire come si interviene sulla materia del codice della strada.

Concludo questo capitolo per dire semplicemente che in questa legislatura non ce n'è stata possibilità. A futura memoria, per quelli che verranno dopo di noi, preciso che oggi in Commissione abbiamo anche dato delle indicazioni; tuttavia, se nella prossima legislatura si volesse aggiornare e modificare il codice della strada, sarebbe opportuno farlo all'inizio della legislatura con un lavoro serio, concreto, compiuto che impieghi il tempo necessario, al quale tutti possono dare un contributo tecnico e non un contributo di visibilità, come spesso accade. Siccome tutti hanno trattato un piccolo argomento del

provvedimento che domani sarà votato, mi permetto di fare qualche piccola osservazione sui monopattini elettrici, citando qualche numero. Nella fase propedeutica alle modifiche introdotte alla Camera dei deputati, che sono qualcosa, come ha detto anche lei, Presidente, ieri e glielo dico nel dialetto romagnolo, perché io rappresento l'Emilia-Romagna, «piotost che gnint, l'è mej piotost»; questa è la sintesi che è stata fatta dalla Commissione trasporti. Infatti l'associazione di categoria e gli organi della Polizia di Stato, dati alla mano dell'infortunistica stradale sui monopattini elettrici, avevano chiesto ben altre cose. Ci avevano chiesto un contrassegno, codice identificativo o targa che fosse, il possesso del titolo di idoneità alla guida, perlomeno il patentino AM, il casco per tutti, i mezzi ad alta visibilità, il divieto di circolazione nelle ore notturne, l'obbligo delle luci di giorno; non troviamo nulla di tutto questo nella stesura definitiva del testo.

Concludo allora con l'auspicio che nella prossima legislatura si metta mano al codice della strada in maniera seria e articolata, ribadendo ovviamente che, come partito, noi saremo assolutamente favorevoli al provvedimento che domani sarà votato. (*Applausi*).

PRESIDENTE. È iscritta a parlare la senatrice Pergreffi. Ne ha facoltà.

[PERGREFFI](#) (*L-SP-PSd'Az*). Signor Presidente, onorevoli colleghi, membri del Governo, mi preme prima di tutto condividere con gli altri membri della Commissione due temi. Il primo è il ringraziamento al relatore, al sottosegretario Cancelleri e agli altri membri della Commissione per il lavoro svolto. Nemmeno ventiquattro ore di tempo per un provvedimento comunque importante, che alla fine contiene di tutto e di più. È un tempo veramente molto stretto. In Commissione abbiamo però lavorato bene, riuscendo comunque a portare a casa qualcosa, che non è esattamente quello che avremmo voluto. Avremmo voluto infatti entrare meglio nei temi, avremmo voluto anche correggere degli errori verificatisi nell'*iter* del provvedimento. Il lavoro comunque è stato proficuo, pur essendovi solo ordini del giorno, con la promessa da parte del Governo di tenere comunque in considerazione seriamente le proposte approvate.

Penso siano proposte di buon senso, come quelle che noi della Lega siamo abituati a portare avanti. Penso ad esempio all'estensione alle persone disabili, affette da patologie oncologiche o malati gravi, l'esenzione dal pedaggio autostradale per trasferimenti, visite mediche specialistiche e cure o dal pagamento del biglietto ferroviario e la riduzione del 50 per cento per coloro che li accompagnano. Penso ancora agli incentivi per prendere le patenti necessarie per il trasporto merci, così come uscito dalla Camera, senza però dimenticare il trasporto delle persone. È un punto importante, una carenza fondamentale che riguarda gli autisti dei mezzi pesanti. Tale carenza può essere colmata esclusivamente incentivando i giovani ad affrontare questo tipo di lavoro, facendo incontrare la domanda e l'offerta del lavoro. Ci sono altre misure; l'obbligatorietà delle cinture di sicurezza sugli scuolabus, lo stanziamento di risorse per nuove assunzioni presso le motorizzazioni civili. Sappiamo bene, per esempio, nella mia provincia, Bergamo, ma anche nelle Province limitrofe, penso a Como, cosa voglia dire l'attesa fortissima delle patenti e delle revisioni per la mancanza di personale. L'opportunità di estendere le misure al resto e al Sud, oltre che alle isole minori, lagunari e lacustri, anche ai Comuni montani. Non possiamo pensare che i nostri Comuni montani siano abbandonati. (*Applausi*).

Sono proposte di buon senso che ha portato avanti la Lega e che sono state approvate come ordini del giorno; mi auguro veramente che con l'impegno del Governo possano diventare realtà. All'interno di questo provvedimento, che proviene dall'altra Camera, vi sono veramente impegni importanti, che riguardano: la tempestiva realizzazione degli interventi di adeguamento della pista olimpica di bob e slittino di Cortina d'Ampezzo, con uno stanziamento di 24,5 milioni di euro; agevolazioni per la società Infrastrutture Milano Cortina 2020-2026; semplificazioni dell'*iter* procedurale e accelerazione delle opere previste dal Piano. Non possiamo comunque perdere questa occasione. Le Olimpiadi rappresentano una sfida entusiasmante, un'occasione per tutto il Paese, importante per risolvere gli snodi dei collegamenti tra le nostre Regioni, che serviranno, sì, per le gare, ma anche in futuro per tutti i nostri cittadini. Tenere insieme più realtà è una buona occasione per coinvolgere i territori e fare in modo che non si perda questa preziosissima opportunità che ci viene offerta.

Sono state approvate tantissime altre norme, ricordate anche da altri miei colleghi, come i parcheggi

per le donne in gravidanza e per i genitori di bambini fino a due anni, i famosi "stalli rosa", che fino adesso non erano completamente normati.

Vi è anche il regolamento sull'uso dei monopattini. Probabilmente quanto è stato approvato non basterà. Se è vero che, da una parte, i monopattini sono la rivoluzione verde (c'è tutta questa ideologia sul fatto che comunque è un mezzo di trasporto semplice e verde), dall'altro punto di vista dobbiamo stare attenti che questo *green new* non diventi maleducazione stradale, perché per adesso quello che abbiamo visto è questo. (*Applausi*).

È stata finalmente risolta la questione delle revisioni dei veicoli pesanti, anche per i rimorchi e per i semirimorchi.

Ci sono novità per comprendere nella categoria dei veicoli d'epoca di interesse e collezionismo anche i ciclomotori e le macchine agricole.

Vi è l'area di sosta gratuita per i veicoli dei disabili nei parcheggi a pagamento, qualora i loro stalli siano occupati.

Insomma, ci sono veramente tantissime cose importanti. Era un'occasione, però, per poter lavorare anche come Senato. Noi, con buon senso, abbiamo accettato di poter lavorare anche in tempi così stretti. Questo è ciò che ci contraddistingue: il buon senso che mettiamo in tutte le occasioni che servono ai nostri cittadini. Concludo il mio intervento, Presidente, ricordando però che non penso sia più accettabile lavorare così. (*Applausi*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Coltorti. Ne ha facoltà.

COLTORTI (M5S). Signor Presidente, il testo del decreto-legge contiene vari provvedimenti utili al Paese, ma il mio intervento intende concentrarsi sull'articolo 2, nella parte riguardante la A22, l'autostrada del Brennero, una delle autostrade meglio gestite di Italia, che ogni anno assicura ai concedenti dividendi importanti. Autostrada del Brennero è una società che ha investito e continua a investire importanti risorse in manutenzione e sicurezza, pur dovendo mantenere anche tratti alpini con versanti estremamente acclivi e frane di grandi e piccole dimensioni. È uno dei tracciati protetti nel modo migliore per quello che riguarda il dissesto idrogeologico.

Ma a questa struttura si collegano due tratti ancora da realizzare, che hanno subito un *iter* travagliato. Si tratta dell'autostrada Campogalliano-Sassuolo e della Cispadana. In particolare, la Cispadana è un'opera che dovrebbe collegare Ferrara e Modena e che, nell'idea originaria del 1986, avrebbe dovuto essere una strada extraurbana secondaria a una corsia per senso di marcia, poi pensata come una strada a scorrimento veloce gratuita, ma che nel 2006, cioè vent'anni dopo, diviene un'autostrada a pedaggio e se ne prospetta la realizzazione con la finanza di progetto, dato che la previsione di spesa iniziale è di circa un miliardo e 158 milioni di euro, con il contributo massimo regionale di 350 milioni. Infatti, la Regione Emilia Romagna ha stanziato 150 milioni nel 2007 e 200 milioni tra aprile e novembre del 2019.

È principalmente per questa infrastruttura - credo - che nel decreto-legge si parla di finanza di progetto. Devo dire che quando sento parlare di *project financing* mi scatta sempre un campanello d'allarme. Nel Paese una lunga serie di infrastrutture hanno utilizzato la finanza di progetto ed è facile verificarne i risultati, che in genere consistono nell'allungamento dei tempi di realizzazione e in quello, spesso ancora più cospicuo, dei costi. Un esempio eclatante è la Brebemi (Brescia-Bergamo-Milano), lunga sessantadue chilometri, realizzata nella previsione che l'autostrada A4, che giungeva nelle medesime località, non fosse sufficiente a sostenere un traffico di circa 100.000 autoveicoli al giorno, con punte fino a 140.000, tra cui 40.000 veicoli pesanti. Lo studio di prefattibilità è del 1996, quello di fattibilità è del 1999-2000 e l'approvazione del progetto definitivo con inizio lavori risale al 2009; i lavori sono finiti nel 2014. Il costo stimato inizialmente era di 800 milioni di euro, ma all'inaugurazione era giunto a 2,439 miliardi, di cui 700 milioni pagati dalla Banca europea degli investimenti e 820 milioni dalla Cassa depositi e prestiti.

Il costo del pedaggio della Brebemi è di 15 centesimi di euro per chilometro, contro i 7 centesimi dell'autostrada A4, richiesto per sostenere investimenti ma che ne hanno impedito l'utilizzo. Al posto dei 60.000 veicoli ritenuti necessari per sostenere l'investimento, si hanno mediamente 20.000 veicoli. Per sostenere i costi, lo Stato ha finanziato 300 milioni di euro sotto la denominazione «Fondo

interconnessione tratte autostradali» (20 milioni dal 2017 fino al 2031). È evidente che l'autostrada, che avrebbe dovuto essere interamente finanziata da privati, è stata pagata dallo Stato e a tutt'oggi non si sostiene con gli introiti delle tariffe, che sono il doppio rispetto a quelle della vicina A4.

Viene da chiedere sulla base di quali valutazioni siano stati approvati i progetti sia da parte della società di progetto Brebemi, controllata da Autostrade lombarde per quasi l'87 per cento, che si era occupata della progettazione, della gestione e della realizzazione dell'opera, come anche da parte della Cassa depositi e prestiti per la concessione di parte del finanziamento.

Un'ulteriore opera estremamente problematica per cui si è utilizzata la finanza di progetto è la pedemontana veneta. Inserita nel piano regionale trasporti del Veneto del lontano 1990, ha visto l'inizio dei lavori nel 2011. L'opera sarebbe dovuta costare 2,4 miliardi di euro, ma sono saliti a 3 miliardi nel 2018; alcune testate giornalistiche ipotizzano che si possa giungere addirittura a 13 miliardi di euro. I lavori sarebbero dovuti terminare nel 2020, ma dei novantacinque chilometri del progetto originario, finora ne sono stati realizzati solo dodici. Le cronache, anche giudiziarie, hanno evidenziato irregolarità pesantissime nella realizzazione di tratti soprattutto in galleria, dove tra Malo e Castel Gomberto nel 2016 perse la vita un operaio per il crollo della volta dovuto all'uso di materiali non idonei. Intanto, nel 2013 la Regione Veneto ha stanziato 615 milioni di euro e altri 300 milioni nel 2018. Alla faccia del *project financing*!

Un altro fulgido esempio che spesso assurge agli onori della cronaca è la pedemontana lombarda, che costituisce un ulteriore caso di come a pagare sia spesso lo Stato. L'opera, che prevede un tragitto di novantasette chilometri, è partita nel 2009 e sinora ne è stato realizzato solo il 30 per cento. Il progetto, approvato dal CIPE, prevedeva un costo complessivo di 4 miliardi, di cui 1,2 a carico dello Stato, ma il concessionario ha fornito solo 500 milioni. Dopo l'inizio dei lavori, la percentuale di finanziamento in capo allo Stato è salita all'80 per cento, e ora si prevede un prestito ponte di 200 milioni da parte delle banche socie, al modico tasso del 7 per cento.

Una delle principali criticità, oltre a un investimento finora non finalizzato, è stata che nel 2009 sono partiti gli espropri dei terreni, che hanno interessato oltre 12.000 cittadini; un esproprio vero e proprio anche dei diritti, perché la legge imporrebbe che non si possa tenere sospeso un esproprio per oltre sette anni. Ma la società Concessioni autostradali lombarde (CAL) ha prorogato di oltre due anni il termine, e poi, con l'arrivo del Covid, di altri due anni: un atto di gravità assoluta, perché a pagare le conseguenze di questa gestione piratesca sono i cittadini lombardi.

Lo sviluppo del partenariato pubblico-privato e dunque del *project financing*, è legato soprattutto ai grandi progetti infrastrutturali, in particolare a quelli di trasporto. Ma tirando le somme, in Italia fino ad oggi questo strumento non ha funzionato o ha funzionato molto poco. Lo strumento, nato per agevolare la costruzione di opere pubbliche affidando l'investimento a privati e remunerandoli attraverso concessioni e riscossioni di canone, non ha raggiunto gli obiettivi previsti. Lo Stato, infatti, è sempre stato costretto ad aumentare i propri impegni finanziari, mentre i privati sono spesso rimasti bloccati dalle lungaggini burocratiche, e il contenzioso, che puntualmente si origina, allunga ulteriormente i tempi.

Occorre applicare la formula della finanza di progetto agli interventi infrastrutturali pubblici che risultano essere realmente fattibili, che rivestono un elevato interesse pubblico e che possono garantire un'adeguata redditività del progetto. Nelle prassi operative si riscontrano spesso contratti nei quali l'intervento pubblico è elevato, superando anche la metà del valore dell'opera. Si tratta di un uso improprio del contratto, anche in relazione ai parametri stabiliti in sede comunitaria.

La Corte dei conti ha rilevato che quando l'apporto pubblico è superiore alla metà del valore i contratti posti in essere non possono più considerarsi riconducibili alla specie tipicizzata dal legislatore, finendo per avere il solo nome del *project financing*, ma natura giuridica del tutto diversa, finendo similmente nel caso in cui l'ente locale si renda garante presso il soggetto finanziatore, normalmente un istituto bancario, rispetto al concesso credito al promotore. In tal modo, infatti, si svuota la funzione del *project financing*, la quale non può ridursi esclusivamente a una tecnica di finanziamento delle opere pubbliche, ma deve anche consentire il trasferimento in capo ai privati, quantomeno in parte, dei rischi relativi al buon esito del progetto. (*Applausi*).

Si raccomanda dunque al Ministero di valutare oculatamente i percorsi realizzativi di questa, come di tante altre opere nel Paese. Il MoVimento 5 Stelle seguirà con attenzione questi procedimenti per cercare di evitare opere incompiute e soprattutto spreco di denari pubblici. (*Applausi*).

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione generale.

Il relatore e il rappresentante del Governo non intendono intervenire in sede di replica.

In attesa dei pareri della Commissione bilancio, rinvio il seguito della discussione del disegno di legge in titolo ad altra seduta.

Interventi su argomenti non iscritti all'ordine del giorno

MAUTONE (M5S). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MAUTONE (M5S). Signor Presidente, onorevoli colleghi, in Commissione igiene e sanità è stato approvato in sede deliberante, all'unanimità, il disegno di legge n. 2255, recante disposizioni per la cura delle malattie rare e il sostegno della ricerca e della produzione dei farmaci orfani.

Il testo unificato è il risultato di un lavoro lungo, articolato e sinergico della Commissione e del Governo. Ringrazio la relatrice, senatrice Binetti, per il proficuo lavoro svolto e tutti i commissari appartenenti alle diverse forze politiche per il contributo dato per il raggiungimento di un obiettivo atteso da tanto tempo.

Le malattie rare, raggruppate tutti insieme, riguardano solo in Italia circa 2 milioni di pazienti. Il concetto di rarità è quindi relativo. Voglio ricordare che le malattie rare rappresentano un gruppo eterogeneo di patologie complesse nel riconoscimento diagnostico, multiformi nelle manifestazioni cliniche e difficili nell'approccio terapeutico. La problematica rappresenta una priorità politica e una necessità da affrontare per il nostro Servizio sanitario nazionale. Occorre fornire finalmente delle risposte concrete alle persone affette da malattie rare e un adeguato sostegno alle loro famiglie.

Il testo approvato, frutto di un importante lavoro e di uno sforzo di sintesi, pone un tassello importante per contribuire più e meglio alla cura delle malattie rare e a sostegno della ricerca e della produzione dei farmaci orfani, recependo i suggerimenti e gli *input* delle associazioni e delle società scientifiche. Esso prevede l'ampliamento degli *screening* diagnostici neonatali, piani regionali organizzativi collegati al Piano nazionale delle malattie rare e una più omogenea e migliore organizzazione su tutto il nostro territorio nazionale.

È chiaro che ogni cosa può essere migliorata. La legge approvata oggi rappresenta solo l'inizio di un percorso, sì, difficile, ma capace di creare uniformità assistenziale e risposte concrete ai cittadini fragili e alle loro famiglie. (*Applausi*).

BOTTO (Misto). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BOTTO (Misto). Signor Presidente, onorevoli colleghi, questa mattina abbiamo appreso la notizia sconcertante del sequestro del ponte Morandi di Catanzaro nell'ambito dell'operazione denominata «Brooklyn» della procura antimafia guidata dal procuratore della Repubblica Nicola Gratteri, cui vanno i miei ringraziamenti per l'impegno eccezionale al servizio del nostro Paese.

L'indagine ha portato all'arresto di quattro persone, più al sequestro con la facoltà d'uso del viadotto Bisantis e della galleria Sansinato. Il sequestro sul ponte già interdetto al traffico pesante è stato necessario per eseguire degli accertamenti indispensabili a garantirne la sicurezza in seguito a quanto emerso dalle intercettazioni. Da queste, infatti, emergono frasi scioccanti e gravi che denunciano l'utilizzo di materiali scadenti come malta al posto di calcestruzzo, oltre a lagnanze per i ridotti margini di guadagno e per i controlli antimafia cui la ditta appaltante e i suoi titolari erano stati sottoposti.

I vari soggetti, indagati a vario titolo, secondo le intercettazioni, avrebbe utilizzato un materiale così di pessima qualità da far crollare tutto e questo vale a proposito anche del decreto-legge che stiamo ora trattando in Senato.

Gli arresti e il sequestro del ponte Morandi si inseriscono in un quadro più ampio e preoccupante, legato a controlli e monitoraggi e alle verifiche che le società concessionarie dovrebbero costantemente prevedere su tutto il territorio nazionale. Emerge uno stato gestionale davvero allarmante della cosa pubblica ed è sotto gli occhi di tutti come le condizioni attuali della maggior

parte della rete nazionale autostradale ogni giorno che passa diventano sempre più preoccupanti in termini di sicurezza, di servizio e di viabilità. In particolar modo, mi riferisco alla rete ligure, protagonista di cantieri infiniti, spesso fermi, interruzioni stradali che danneggiano sia gli operatori economici che la vita dei cittadini che quelle autostrade devono percorrere comunque ogni giorno in mezzo a disagi di ogni genere e impossibilità di programmare gli spostamenti quotidiani che dovrebbero essere un elemento scontato nella vita di tutti noi.

In un Paese che si pone nel panorama internazionale come uno tra i più sviluppati del mondo, tanto da aver appena ospitato il G20, ritengo che sia inaccettabile che trovino ancora spazio questo tipo di affari. Da genovese e da senatrice, però, non posso non pensare alla questione della revoca, a quanto sarebbe stato importante rispettare in modo pieno l'impegno politico preso e ripristinare quel rapporto di fiducia tra cittadini e politica che si sta deteriorando e interrompendo proprio come avviene alle nostre infrastrutture. Tuttavia, mi pare che proprio adesso, con la proroga all'applicazione al decreto Genova, la proroga delle subconcessionarie autostradali e la cancellata concessione all'autostrada A22, ciò non stia accadendo.

Concludo dicendo che presenterò un'interrogazione proprio per fare luce su questi fatti. *(Applausi)*.

[TRENTACOSTE](#) (M5S). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TRENTACOSTE (M5S). Signor Presidente, in Sicilia il prezzo del latte riconosciuto ai produttori è di molto inferiore a quello dell'acqua e, in particolare, in provincia di Enna, dove, come ho denunciato più volte, si paga il costo della risorsa idrica più alta d'Italia (circa 4 euro al metro cubo).

Gli allevatori sono allo stremo. Oggi il latte viene pagato 38 centesimi al litro, ma il rincaro dei costi dell'energia e l'aumento dei prezzi delle materie prime stanno mettendo in ginocchio parecchi produttori, azzerando i guadagni e creando una costante perdita strutturale. Paradossalmente più producono e più si indebitano. Nei primi sei mesi di quest'anno la perdita media sul comparto nazionale ammonta a circa 250 milioni di euro. Lo denunciano da tempo le associazioni di categoria impegnate nel tavolo tecnico istituito presso il Ministero delle politiche agricole dei cui lavori auspichiamo un esito rapido e positivo.

Il ministro Patuanelli, intervenuto alla Camera dei deputati sulle iniziative a sostegno degli allevatori, ha affermato che il tema del prezzo di vendita non è elemento che può sfuggire alle politiche del Governo. Chiediamo alla filiera un gesto di corresponsabilità per aumentare il costo al litro alla stalla. Riteniamo che ci sia lo spazio, fin dalla riduzione dei costi dei mangimi per l'innalzamento di 3 centesimi del prezzo alla stalla. Le aziende casearie e la grande distribuzione organizzata sulle quali grava il rincaro dell'energia non sembrano purtroppo disposte ad accettare aumenti sul prezzo della materia prima e ciò sta creando alcuni ritardi sui lavori del tavolo ministeriale.

Questo atteggiamento tiene sotto scacco gli allevatori la cui condizione è aggravata dall'importazione di latte e prodotti semilavorati dall'Europa orientale a scapito della qualità e di una sana concorrenza, danneggiando irrimediabilmente le eccellenze alimentari del *made in Italy*. Da settimane la situazione è immutata, tanto da far rischiare la crisi all'intero settore, soprattutto nel Meridione d'Italia. Ad esempio in Puglia, nell'ultimo anno, hanno cessato la loro attività circa 121 allevamenti.

È fondamentale che i produttori facciano sistema e che le associazioni di categoria svolgano il loro ruolo con determinazione e autorevolezza. Governo e Parlamento faranno la loro parte, intervenendo sul piano normativo, destinando maggiori risorse attraverso i contratti di filiera e con interventi a sostegno del comparto già dalla prossima legge di bilancio. Ma rimango convinto che sia necessario definire un prezzo minimo di produzione, nel rispetto del libero mercato, che riconosca un compenso equo agli allevatori italiani, dando dignità al loro lavoro e senza gravare sul costo finale al consumatore. *(Applausi)*.

Atti e documenti, annuncio

[PRESIDENTE](#). Le mozioni, le interpellanze e le interrogazioni pervenute alla Presidenza, nonché gli atti e i documenti trasmessi alle Commissioni permanenti ai sensi dell'articolo 34, comma 1, secondo periodo, del Regolamento sono pubblicati nell'allegato B al Resoconto della seduta odierna.

Ordine del giorno

per la seduta di giovedì 4 novembre 2021

PRESIDENTE. Il Senato tornerà a riunirsi in seduta pubblica domani, giovedì 4 novembre, alle ore 10,30, con il seguente ordine del giorno:

([Vedi ordine del giorno](#))

La seduta è tolta (ore 19,16).

Allegato A

DISEGNO DI LEGGE NEL TESTO PROPOSTO DALLA COMMISSIONE

Disposizioni per l'adempimento degli obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia all'Unione europea - Legge europea 2019-2020 ([2169](#))

N.B. Cfr. anche Elenco cronologico dei Resoconti, seduta n. 373.

EMENDAMENTI TENDENTI AD INSERIRE ARTICOLI AGGIUNTIVI DOPO L'ARTICOLO 20
20.0.100

Il Relatore

Inammissibile

Dopo l' articolo , inserire il seguente:

«**Art. 20-bis.**

(Disposizioni per l'adeguamento alla direttiva 2013/48/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 ottobre 2013, relativa al diritto di avvalersi di un difensore nel procedimento penale e nel procedimento di esecuzione del mandato di arresto europeo, al diritto di informare un terzo al momento della privazione della libertà personale e al diritto delle persone private della libertà personale di comunicare con terzi e con le autorità consolari - Procedura di infrazione n. 2021/2075)

1. All'articolo 18 del decreto del Presidente della Repubblica 22 settembre 1988, n. 448, dopo il primo periodo, è inserito il seguente: "Quando risulta necessario a salvaguardare il superiore interesse del minorenne, in luogo dell'esercente la responsabilità genitoriale, dell'arresto o del fermo è informata altra persona idonea maggiorenne".»

20.0.101

[Giammanco](#), [Cantù](#), [Masini](#), [Cesaro](#), [De Siano](#), [Sbrollini](#)

Respinto

Dopo l' articolo inserire il seguente:

«Art. 20-bis.

(Disposizioni di attuazione del regolamento (UE) n. 2016/679 in materia di videosorveglianza in alcuni casi di interesse pubblico)

1. Al fine di assicurare l'applicazione degli articoli 35, 36 e 58 del regolamento (UE) n. 2016/679, del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 aprile 2016, in materia di videosorveglianza in alcuni casi di interesse pubblico, il Garante per la protezione dei dati personali, entro 60 giorni dall'entrata in vigore della presente legge, con provvedimento di carattere generale, ai sensi dell'articolo 2-*quinquiesdecies* del decreto legislativo 30 giugno 2003, n. 196 e successive modificazioni, definisce gli adempimenti e le prescrizioni da applicare in relazione alla tutela e al trattamento dei dati personali, a garanzia dell'interessato, per l'installazione di sistemi di videosorveglianza a circuito chiuso con registrazione audio-video a colori nei servizi educativi per l'infanzia, nelle scuole dell'infanzia statali e paritarie e nelle strutture socio-sanitarie e socio-assistenziali per anziani e disabili.

2. Fermo restando quanto previsto dall'articolo 4 della legge 20 maggio 1970, n. 300, sulle garanzie in materia di controllo a distanza, i servizi educativi per l'infanzia, le scuole dell'infanzia statali e paritarie e le strutture socio-sanitarie e socio-assistenziali per anziani e disabili possono procedere all'installazione, nei casi di effettiva necessità, dei sistemi di videosorveglianza nel rispetto del regolamento (UE) n. 2016/679, del decreto legislativo 30 giugno 2003, n. 196, e delle prescrizioni fissate dal Garante per la protezione dei dati personali ai sensi del comma 1.

3. Le registrazioni audio-video effettuate dai sistemi di videosorveglianza sono automaticamente criptate e cifrate al momento dell'acquisizione e sono conservate per ventiquattro mesi. L'accesso alle registrazioni è vietato, salva la loro acquisizione da parte dell'autorità giudiziaria quando necessarie ai fini dell'accertamento, in sede penale, delle condotte di violenza, minaccia, maltrattamento o abuso a danno dei minori, anziani e disabili poste in all'interno dei servizi, delle scuole e delle strutture di cui al comma 1. Dall'attuazione delle disposizioni di cui al presente comma non devono derivare nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica. Le amministrazioni interessate provvedono agli adempimenti previsti con l'utilizzo delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

4. La presenza dei sistemi di cui al comma 2 è adeguatamente segnalata a tutti i soggetti che accedono all'area videosorvegliata. Gli utenti e il personale dei servizi, delle scuole e delle strutture di cui ai commi 1 e 2 hanno diritto a una informativa sulla raccolta delle registrazioni dei sistemi di cui al comma 3, sulla loro conservazione nonché sulle modalità e sulle condizioni per accedervi ai sensi del regolamento (UE) 2016/679, del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 aprile 2016. Il titolare del trattamento dei dati personali, ai sensi dell'articolo 4 del medesimo regolamento (UE) 2016/679, corrisponde al responsabile legale di ogni singola struttura.

5. Nell'ambito dell'attuazione del Programma nazionale di ripresa e resilienza (PNRR), ai sensi del regolamento (UE) n. 2021/241, del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 febbraio 2021, sono garantite, nel rispetto delle competenze regionali, iniziative di formazione qualificata a favore del personale dei servizi, delle scuole e delle strutture di cui al presente articolo, secondo quanto stabilito dalla legge 8 marzo 2017, n. 24, nonché dall'articolo 12, comma 2, lettera c), e comma 4, lettere a), b), d), e) ed f), del decreto legislativo 13 aprile 2017, n. 65. Dall'attuazione delle disposizioni di cui al primo periodo del presente comma non devono derivare nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica. Le amministrazioni interessate provvedono agli adempimenti previsti con l'utilizzo delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

6. Con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, da adottare, ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, previo parere della Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281 e acquisito il parere del Garante per la protezione dei dati personali, entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono stabiliti:

- a) i criteri in base ai quali valutare l'effettiva necessità dell'installazione ai fini di cui al comma 2, tenuto conto, in ogni caso, dei fattori di rischio propri del contesto di riferimento, in ragione delle caratteristiche delle persone ospitate, della durata della permanenza e della specificità della struttura stessa;
- b) le modalità e i termini per sostenere l'attuazione delle disposizioni di cui al presente articolo;
- c) i requisiti, le caratteristiche e gli standard di qualità dei sistemi di videosorveglianza;
- d) i requisiti e gli obblighi dei soggetti installatori nonché gli obblighi di manutenzione e di verifica periodica del funzionamento dei sistemi;
- e) le modalità attuative per l'utilizzo delle risorse finanziarie stanziare dall'articolo 5-septies del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito in legge con la legge 14 giugno 2019, n. 55.

7. Agli oneri derivanti dall'installazione dei sistemi di videosorveglianza di cui al presente articolo, si provvede nei limiti delle risorse stanziare dall'articolo 5-septies del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito in legge con la legge 14 giugno 2019, n. 55.

8. Le disposizioni del presente articolo si applicano nelle regioni a statuto speciale e nelle province autonome di Trento e di Bolzano compatibilmente con le disposizioni dei rispettivi statuti e le relative norme di attuazione, anche con riferimento alla legge costituzionale 18 ottobre 2001, n. 3.»

Capo III

DISPOSIZIONI IN MATERIA DI FISCALITÀ, DOGANE E RAVVICINAMENTO DELLE
LEGISLAZIONI

ARTICOLI 21 E 22 NEL TESTO PROPOSTO DALLA COMMISSIONE

Art. 21.

Approvato

(Attuazione della direttiva (UE) 2018/1910 del Consiglio, del 4 dicembre 2018, che modifica la direttiva 2006/112/CE per quanto concerne l'armonizzazione e la semplificazione di determinate norme nel sistema dell'imposta sul valore aggiunto di imposizione degli scambi tra Stati membri. Procedura di infrazione n. 2020/0070)

1. Al decreto-legge 30 agosto 1993, n. 331, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 ottobre 1993, n. 427, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) dopo l'articolo 38 è inserito il seguente:

« Art. 38.1. - *(Acquisti intracomunitari in regime cosiddetto di "call off stock") - 1.* In deroga all'articolo 38, comma 3, lettera b), il soggetto passivo che trasferisce beni della sua impresa da un altro Stato membro nel territorio dello Stato non effettua un acquisto intracomunitario se sono soddisfatte le seguenti condizioni:

a) i beni sono spediti o trasportati nel territorio dello Stato dal soggetto passivo, o da un terzo che agisce per suo conto, per essere ivi ceduti, in una fase successiva e dopo il loro arrivo, a un altro soggetto passivo che ha il diritto di acquistarli in conformità a un accordo preesistente tra i due soggetti passivi;

b) il soggetto passivo che spedisce o trasporta i beni non ha stabilito la sede della propria attività economica né dispone di una stabile organizzazione nello Stato;

c) il soggetto passivo destinatario della cessione è identificato ai fini dell'imposta sul valore aggiunto nello Stato e la sua identità e il numero di identificazione attribuito dallo Stato sono noti al soggetto passivo di cui alla lettera b) nel momento in cui ha inizio la spedizione o il trasporto.

2. Se le condizioni di cui al comma 1 sono soddisfatte, l'acquisto intracomunitario si considera effettuato dal soggetto passivo destinatario della cessione, purché esso acquisti i beni entro dodici mesi dal loro arrivo nel territorio dello Stato.

3. Il soggetto passivo di cui al comma 1 che trasferisce i beni nel territorio dello Stato effettua un acquisto intracomunitario ai sensi dell'articolo 38, comma 3, lettera b):

a) il giorno successivo alla scadenza del periodo di dodici mesi dall'arrivo dei beni nel territorio dello Stato, se entro tale periodo i beni non sono stati ceduti al soggetto passivo destinatario della cessione o al soggetto passivo che lo ha sostituito ai sensi del comma 5;

b) nel momento in cui, entro dodici mesi dall'arrivo dei beni nel territorio dello Stato, viene meno una delle condizioni di cui al comma 1;

c) prima della cessione se, entro dodici mesi dall'arrivo dei beni nel territorio dello Stato, i beni sono ceduti a un soggetto diverso dal destinatario della cessione o dal soggetto che lo ha sostituito ai sensi del comma 5;

d) prima che abbia inizio la spedizione o il trasporto se, entro dodici mesi dall'arrivo dei beni nel territorio dello Stato, i beni sono spediti o trasportati in un altro Stato;

e) il giorno in cui i beni sono stati effettivamente distrutti, rubati o perduti oppure ne è accertata la distruzione, il furto o la perdita se, entro dodici mesi dall'arrivo dei beni nel territorio dello Stato, i beni sono stati oggetto di distruzione, furto o perdita.

4. Non si realizza alcun acquisto intracomunitario in relazione ai beni non ceduti che sono rispediti nello Stato membro di partenza, entro dodici mesi dal loro arrivo nel territorio dello Stato, se il soggetto passivo destinatario della cessione o il soggetto passivo che lo ha sostituito ai sensi del comma 5 del presente articolo annota la rispedizione nel registro di cui all'articolo 50, comma 5-bis.

5. Se, entro dodici mesi dall'arrivo dei beni nel territorio dello Stato, il soggetto passivo destinatario della cessione è sostituito da un altro soggetto passivo, l'acquisto intracomunitario è effettuato da quest'ultimo purché, al momento della sostituzione, siano soddisfatte tutte le altre condizioni di cui al comma 1 e il soggetto passivo che spedisce o trasporta i beni annoti la sostituzione nel registro di cui all'articolo 50, comma 5-bis »;

b) all'articolo 41, dopo il comma 2-bis è inserito il seguente:

« 2-ter. Le cessioni di cui al comma 1, lettera a), e al comma 2, lettera c), del presente articolo

costituiscono cessioni non imponibili a condizione che i cessionari abbiano comunicato il numero di identificazione agli stessi attribuito da un altro Stato membro e che il cedente abbia compilato l'elenco di cui all'articolo 50, comma 6, o abbia debitamente giustificato l'incompleta o mancata compilazione dello stesso »;

c) dopo l'articolo 41 sono inseriti i seguenti:

« Art. 41-bis. - (*Cessioni intracomunitarie in regime cosiddetto di "call off stock"*) - 1. In deroga all'articolo 41, comma 2, lettera c), il soggetto passivo che trasferisce i beni della sua impresa dal territorio dello Stato verso quello di un altro Stato membro effettua una cessione intracomunitaria ai sensi dell'articolo 41, comma 1, lettera a), se sono soddisfatte le seguenti condizioni:

a) i beni sono spediti o trasportati nel predetto Stato membro dal soggetto passivo, o da un terzo che agisce per suo conto, per essere ivi ceduti, in una fase successiva e dopo il loro arrivo, a un altro soggetto passivo che ha il diritto di acquistarli in conformità a un accordo preesistente tra i due soggetti passivi;

b) il soggetto passivo che spedisce o trasporta i beni non ha stabilito la sede della propria attività economica né dispone di una stabile organizzazione nel predetto Stato membro;

c) il soggetto passivo destinatario della cessione è identificato ai fini dell'imposta sul valore aggiunto nel predetto Stato membro e la sua identità e il suo numero di identificazione sono noti al soggetto passivo che spedisce o trasporta i beni nel momento in cui ha inizio la spedizione o il trasporto;

d) il soggetto passivo che spedisce o trasporta i beni annota il loro trasferimento nel registro di cui all'articolo 50, comma 5-bis, e inserisce nell'elenco riepilogativo di cui all'articolo 50, comma 6, l'identità e il numero di identificazione attribuito ai fini dell'imposta sul valore aggiunto al soggetto destinatario dei beni.

2. Se le condizioni di cui al comma 1 sono soddisfatte, la cessione intracomunitaria si considera effettuata al momento della cessione dei beni, qualora la cessione avvenga entro dodici mesi dall'arrivo degli stessi nel territorio dello Stato membro di destinazione.

3. Il soggetto passivo di cui al comma 1 che trasferisce beni della sua impresa nel territorio di un altro Stato membro effettua una cessione ai sensi dell'articolo 41, comma 2, lettera c):

a) il giorno successivo alla scadenza dei dodici mesi dall'arrivo dei beni nel territorio dello Stato membro, se entro tale periodo i beni non sono stati ceduti al soggetto passivo destinatario della cessione o al soggetto passivo che lo ha sostituito ai sensi del comma 5;

b) nel momento in cui, entro dodici mesi dall'arrivo dei beni nel territorio dello Stato membro, viene meno una delle condizioni di cui al comma 1;

c) prima della cessione se, entro dodici mesi dall'arrivo nel territorio dello Stato membro, i beni sono ceduti a una persona diversa dal soggetto passivo destinatario della cessione o dal soggetto che lo ha sostituito ai sensi del comma 5;

d) prima che abbia inizio la spedizione o il trasporto se, entro dodici mesi dall'arrivo nel territorio dello Stato membro, i beni sono spediti o trasportati in un altro Stato;

e) il giorno in cui i beni sono stati effettivamente distrutti, rubati o perduti oppure ne è accertata la distruzione, il furto o la perdita se, entro dodici mesi dall'arrivo nel territorio dello Stato membro, i beni sono stati oggetto di distruzione, furto o perdita.

4. Non si realizza alcuna cessione intracomunitaria in relazione ai beni non ceduti che sono rispediti nello Stato, entro dodici mesi dal loro arrivo nel territorio dello Stato membro, se il soggetto che ha spedito o trasportato i beni annota il ritorno degli stessi nel registro di cui all'articolo 50, comma 5-bis.

5. Se, entro dodici mesi dall'arrivo dei beni nel territorio dell'altro Stato membro, il soggetto passivo destinatario della cessione è sostituito da un altro soggetto passivo, continua ad applicarsi la disposizione di cui al comma 1, purché, al momento della sostituzione, siano soddisfatte tutte le condizioni ivi previste e il soggetto passivo che ha spedito o trasportato i beni indichi la sostituzione nel registro di cui all'articolo 50, comma 5-bis.

Art. 41-ter. - (*Cessioni a catena*) - 1. Ai fini del presente articolo:

a) si considerano cessioni a catena le cessioni successive di beni che sono oggetto di un unico trasporto da uno a un altro Stato membro direttamente dal primo cedente all'ultimo acquirente;

b) si considera operatore intermedio un cedente, diverso dal primo, che trasporta o spedisce i beni direttamente o tramite un terzo che agisce per suo conto.

2. Nelle cessioni a catena in cui il trasporto o la spedizione iniziano nel territorio dello Stato e sono effettuati da un operatore intermedio, si considera cessione intracomunitaria non imponibile ai sensi dell'articolo 41 solo la cessione effettuata nei confronti dell'operatore intermedio. Tuttavia, se l'operatore intermedio comunica al proprio cedente il numero di identificazione attribuitogli dallo Stato agli effetti dell'imposta sul valore aggiunto, si considera cessione intracomunitaria quella effettuata dall'operatore intermedio. Non si considerano effettuate in Italia le cessioni successive a quella che costituisce cessione intracomunitaria.

3. Nelle cessioni a catena in cui il trasporto o la spedizione terminano nel territorio dello Stato e sono effettuati da un operatore intermedio, si considera acquisto intracomunitario ai sensi dell'articolo 38 solo l'acquisto effettuato dall'operatore intermedio. Tuttavia, se l'operatore intermedio comunica al proprio cedente il numero di identificazione attribuitogli dallo Stato di inizio del trasporto o della spedizione, si considera acquisto intracomunitario quello effettuato dall'acquirente dell'operatore intermedio. Si considerano effettuate in Italia la cessione posta in essere dal soggetto che effettua l'acquisto intracomunitario e le cessioni successive.

4. Le disposizioni del presente articolo non si applicano alle vendite a distanza effettuate tramite le piattaforme elettroniche che si considerano aver acquistato e rivenduto i beni stessi »;

d) all'articolo 50:

1) il comma 1 è abrogato;

2) al comma 2, le parole: « Agli effetti della disposizione del comma 1 » sono sostituite dalle seguenti: « Agli effetti dell'articolo 41, comma 2-ter, »;

3) dopo il comma 5 è inserito il seguente:

« 5-bis. Le cessioni e gli acquisti di beni effettuati ai sensi degli articoli 38-bis e 41-bis del presente decreto devono essere annotati dal destinatario della cessione e dal cedente in un apposito registro tenuto e conservato a norma dell'articolo 39 del decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 633 »;

4) al comma 6, primo periodo, dopo le parole: « da questi ultimi ricevuti » sono aggiunte le seguenti: « indicando separatamente le cessioni e gli acquisti intracomunitari effettuati, rispettivamente, ai sensi degli articoli 41-bis e 38-bis del presente decreto ».

Art. 22.

Approvato

(Razionalizzazione della normativa sanzionatoria applicabile ai casi di introduzione nel territorio dello Stato di piccoli quantitativi di merce contraffatta da parte del consumatore finale. Attuazione del regolamento (UE) n. 608/2013)

1. Dopo il comma 7 dell'articolo 1 del decreto-legge 14 marzo 2005, n. 35, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 maggio 2005, n. 80, sono inseriti i seguenti:

« 7-bis. È punito con la sanzione amministrativa pecuniaria da 100 euro fino a 7.000 euro l'acquirente finale che, all'interno degli spazi doganali, introduce con qualsiasi mezzo nel territorio dello Stato beni provenienti da Paesi non appartenenti all'Unione europea che violano le norme in materia di origine e provenienza dei prodotti, in materia di proprietà industriale e di diritto d'autore, a condizione che i beni introdotti siano pari o inferiori a venti pezzi ovvero abbiano un peso lordo pari o inferiore a 5 chili e che l'introduzione dei beni non risulti connessa a un'attività commerciale.

7-ter. L'onere economico della custodia e della distruzione delle merci è posto a carico dell'acquirente finale o, ove questi non provveda, del vettore e la distruzione deve avvenire nel termine di trenta giorni dalla confisca di cui al comma 7.

7-quater. La sanzione amministrativa di cui al comma 7-bis è irrogata dall'ufficio dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli competente per il luogo dove è stato accertato il fatto. La sanzione è applicata ai sensi della legge 24 novembre 1981, n. 689 ».

EMENDAMENTI

22.100

[Fazzolari](#)

Respinto

Al comma 1, capoverso «7-bis», sostituire le parole: «peso lordo pari o inferiore a 5 chili» con le seguenti: «peso lordo pari o inferiore a 2 chili».

22.101

[Fazzolari](#)

Respinto

Al comma 1, capoverso «7-bis», dopo le parole: «a condizione che i beni introdotti siano pari o inferiori a venti pezzi ovvero abbiano un peso lordo pari o inferiore a 5 chili» aggiungere le seguenti: « o inferiori a dieci pezzi o 2 chili di peso lordo quando si tratta di prodotti finiti o semilavorati riconducibili all'artigianato o alla produzione di gioielli il cui valore deriva dalla qualità del materiale o al marchio a essi riconducibile».

ARTICOLI 23 E 24 NEL TESTO PROPOSTO DALLA COMMISSIONE

Art. 23.

Approvato

(Disposizioni in materia di agenti in attività finanziaria e mediatori creditizi. Attuazione della direttiva 2014/17/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 febbraio 2014, in merito ai contratti di credito ai consumatori relativi a beni immobili residenziali e recante modifica delle direttive 2008/48/CE e 2013/36/UE e del regolamento (UE) n. 1093/2010)

1. Al testo unico delle leggi in materia bancaria e creditizia, di cui al decreto legislativo 1° settembre 1993, n. 385, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 7, dopo il comma 10 è aggiunto il seguente:

« 10-bis. La Banca d'Italia è il punto di contatto per la ricezione delle richieste di informazioni o di collaborazione provenienti dalle autorità di altri Stati membri dell'Unione europea in relazione ai contratti di credito disciplinati dal capo I-bis del titolo VI »;

b) dopo l'articolo 128-novies è inserito il seguente:

« Art. 128-novies.1. - (Operatività transfrontaliera) - 1. Gli agenti in attività finanziaria e i mediatori creditizi possono svolgere le attività alle quali sono abilitati, relative ai contratti di credito disciplinati dal capo I-bis del titolo VI, in un altro Stato membro dell'Unione europea, anche senza stabilirvi succursali, previa comunicazione all'Organismo di cui all'articolo 128-undecies.

2. Con riguardo ai contratti di credito disciplinati dal capo I-bis del titolo VI, i soggetti abilitati dall'autorità competente di un altro Stato membro dell'Unione europea a svolgere una o più delle attività previste dall'articolo 120-quinquies, comma 1, lettera g), possono svolgere le stesse attività nel territorio della Repubblica, anche senza stabilirvi succursali, dopo che l'autorità competente dello Stato membro di origine ne ha dato comunicazione all'Organismo di cui all'articolo 128-undecies. L'avvio dell'attività è consentito decorso un mese dalla data in cui il soggetto abilitato è stato informato della comunicazione.

3. I soggetti di cui al comma 2 del presente articolo sono iscritti in un apposito elenco tenuto dall'Organismo di cui all'articolo 128-undecies. L'Organismo procede all'iscrizione entro un mese dalla ricezione della comunicazione di cui al comma 2 »;

c) all'articolo 128-decies, dopo il comma 4-bis è inserito il seguente:

« 4-ter. Con riguardo ai soggetti di cui all'articolo 128-novies.1, comma 2, l'autorità competente dello Stato membro di origine, dopo aver informato l'Organismo di cui all'articolo 128-undecies, può effettuare ispezioni presso le succursali stabilite nel territorio della Repubblica »;

d) all'articolo 128-undecies, dopo il comma 4 è aggiunto il seguente:

« 4-bis. L'Organismo collabora con le autorità di altri Stati membri dell'Unione europea competenti sui soggetti di cui all'articolo 128-novies.1, comma 2; a tale fine può scambiare informazioni con queste autorità, entro i limiti e nel rispetto delle procedure previsti dal diritto dell'Unione europea »;

e) all'articolo 128-duodecies, dopo il comma 1-ter sono inseriti i seguenti:

« 1-quater. L'Organismo, entro un mese dalla ricezione della comunicazione di cui all'articolo 128-

novies.1, comma 1, comunica l'intenzione dell'agente in attività finanziaria o del mediatore creditizio di svolgere in un altro Stato membro dell'Unione europea le attività relative ai contratti di credito disciplinati dal capo *I-bis* del titolo VI all'autorità competente dell'altro Stato membro; la comunicazione all'autorità competente comprende l'indicazione delle banche o degli intermediari finanziari previsti dal titolo V su mandato dei quali l'agente in attività finanziaria svolge la propria attività. L'Organismo definisce le modalità della comunicazione di cui all'articolo 128-*novies.1*, comma 1, e della successiva comunicazione all'autorità competente dell'altro Stato membro.

I-quinquies. Con riguardo alle attività diverse da quelle alle quali si applicano le disposizioni sull'operatività transfrontaliera di cui all'articolo 128-*novies.1*, l'Organismo informa i soggetti di cui all'articolo 128-*novies.1*, comma 2, delle condizioni previste per il loro svolgimento in Italia. L'informazione è fornita prima dell'avvio dell'operatività della succursale o comunque entro due mesi dalla comunicazione di cui all'articolo 128-*novies.1*, comma 2.

I-sexies. L'Organismo verifica il rispetto delle disposizioni applicabili ai soggetti di cui all'articolo 128-*novies.1*, comma 2. A questo fine può:

a) chiedere loro di fornire informazioni e di trasmettere atti e documenti secondo le modalità e i termini stabiliti dall'Organismo stesso, nonché procedere ad audizione personale;

b) effettuare ispezioni presso le succursali dopo averne informato l'autorità competente dello Stato membro di origine;

c) ordinare ai soggetti che operano attraverso una succursale di porre termine alla violazione delle disposizioni previste dagli articoli 120-*septies*, 120-*octies*, 120-*novies*, 120-*decies*, 120-*undecies*, comma 2, 120-*terdecies* e 120-*noviesdecies*, comma 2, del presente testo unico e dell'articolo 13, comma 1-*bis*, lettera b), numero 1), del decreto legislativo 13 agosto 2010, n. 141; se il destinatario dell'ordine non pone termine alla violazione, l'Organismo può adottare le ulteriori misure necessarie, compreso il divieto di intraprendere nuove operazioni, dopo averne informato l'autorità competente dello Stato membro di origine; della misura è data tempestiva comunicazione alla Commissione europea;

d) chiedere ai medesimi soggetti di apportare alla struttura organizzativa della succursale le modifiche necessarie per assicurare il rispetto delle disposizioni di cui alla lettera c) o per consentire all'autorità competente dello Stato membro di origine di assicurare il rispetto delle disposizioni sulla remunerazione del personale;

e) informare l'autorità competente dello Stato membro di origine della violazione delle disposizioni previste ai sensi del capo *I-bis* del titolo VI diverse da quelle indicate alla lettera c), commesse da soggetti che operano attraverso una succursale; se l'autorità competente dello Stato membro di origine non adotta misure adeguate entro un mese dalla comunicazione o il soggetto comunque persiste nell'agire in modo tale da mettere a repentaglio gli interessi dei consumatori o l'ordinato funzionamento dei mercati, l'Organismo può vietare di intraprendere nuove operazioni, dopo averne informato l'autorità competente dello Stato membro di origine; della misura è data tempestiva comunicazione alla Commissione europea e all'ABE; l'Organismo può chiedere alla Banca d'Italia di ricorrere all'ABE ai sensi dell'articolo 6, comma 4;

f) procedere ai sensi di quanto previsto dalla lettera e), quando un soggetto che opera in regime di libera prestazione dei servizi ha commesso una violazione delle disposizioni previste ai sensi del capo *I-bis* del titolo VI del presente testo unico e dell'articolo 13, comma 1-*bis*, lettera b), numero 1), del decreto legislativo 13 agosto 2010, n. 141.

I-septies. Con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze sono stabilite, sentita la Banca d'Italia, le forme e le modalità con le quali l'Organismo esercita i poteri previsti dal comma 1-*sexies* »;

f) all'articolo 128-*terdecies*, dopo il comma 4 è aggiunto il seguente:

« 4-*bis*. La Banca d'Italia e l'Organismo, nel rispetto delle proprie competenze, collaborano anche mediante lo scambio di informazioni necessarie per lo svolgimento delle rispettive funzioni e in particolare per consentire all'Organismo l'esercizio dei poteri ad esso conferiti. La trasmissione di informazioni all'Organismo per le suddette finalità non costituisce violazione del segreto d'ufficio da parte della Banca d'Italia ».

2. Il comma 1-*sexies* dell'articolo 128-*duodecies* del testo unico di cui al decreto legislativo 1° settembre 1993, n. 385, introdotto dal comma 1 del presente articolo, si applica a decorrere dalla data di entrata in vigore del decreto previsto dal comma 1-*septies* del medesimo articolo 128-*duodecies*, introdotto dal citato comma 1 del presente articolo.

3. Al decreto legislativo 13 agosto 2010, n. 141, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 20, comma 1-*bis*, dopo le parole: « n. 385, » sono inserite le seguenti: « e, nel rispetto del diritto dell'Unione europea, dai soggetti di cui all'articolo 128-*novies*.1, comma 2, del citato testo unico di cui al decreto legislativo n. 385 del 1993 »;

b) all'articolo 22, dopo il comma 4 è aggiunto il seguente:

« 4-*bis*. In caso di cancellazione dagli elenchi di soggetti che svolgono, ai sensi dell'articolo 128-*novies* s.1, comma 1, del testo unico di cui al decreto legislativo 1° settembre 1993, n. 385, attività relative ai contratti di credito disciplinati dal capo I-*bis* del titolo VI del medesimo testo unico in altri Stati membri dell'Unione europea, l'Organismo ne dà comunicazione con ogni mezzo adeguato alle autorità competenti degli altri Stati membri tempestivamente e, in ogni caso, non oltre quattordici giorni dalla cancellazione »;

c) all'articolo 23:

1) al comma 3:

1.1) alla lettera a), dopo il numero 7) è aggiunto il seguente:

« 7-*bis*) gli Stati membri dell'Unione europea in cui l'agente in attività finanziaria può svolgere le attività relative ai contratti di credito disciplinati dal capo I-*bis* del titolo VI del testo unico di cui al decreto legislativo 1° settembre 1993, n. 385 »;

1.2) alla lettera b), dopo il numero 7) è aggiunto il seguente:

« 7-*bis*) gli Stati membri dell'Unione europea in cui l'agente in attività finanziaria può svolgere, anche senza stabilirvi succursali, le attività relative ai contratti di credito disciplinati dal capo I-*bis* del titolo VI del testo unico di cui al decreto legislativo 1° settembre 1993, n. 385 »;

2) al comma 4, dopo la lettera f-*bis*) è aggiunta la seguente:

« f-*ter*) gli Stati membri dell'Unione europea in cui il mediatore creditizio può svolgere, anche senza stabilirvi succursali, le attività relative ai contratti di credito disciplinati dal capo I-*bis* del titolo VI del testo unico di cui al decreto legislativo 1° settembre 1993, n. 385 »;

3) dopo il comma 6 è aggiunto il seguente:

« 6-*bis*. Nell'elenco dei soggetti di cui all'articolo 128-*novies*.1, comma 2, del testo unico di cui al decreto legislativo 1° settembre 1993, n. 385, sono indicate le informazioni contenute nella comunicazione inviata dall'autorità competente dello Stato membro di origine, compresi almeno:

a) la denominazione del soggetto;

b) l'indirizzo della sede amministrativa e, se del caso, della succursale con sede in Italia;

c) l'indirizzo, anche di posta elettronica, o un altro recapito ».

Capo IV

DISPOSIZIONI IN MATERIA DI AFFARI ECONOMICI E MONETARI

Art. 24.

Approvato

(Disposizioni in materia di bilancio di esercizio e consolidato. Attuazione della direttiva 2013/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 giugno 2013, relativa ai bilanci d'esercizio, ai bilanci consolidati e alle relative relazioni di talune tipologie di imprese, recante modifica della direttiva 2006/43/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e abrogazione delle direttive 78/660/CEE e 83/349/CEE del Consiglio)

1. All'articolo 111-*duodecies* delle disposizioni per l'attuazione del codice civile e disposizioni transitorie, di cui al regio decreto 30 marzo 1942, n. 318, è aggiunto, in fine, il seguente comma:

« Il primo comma si applica anche qualora i soci illimitatamente responsabili siano società di capitali soggette al diritto di un altro Stato membro dell'Unione europea o società soggette al diritto di un altro Stato assimilabili giuridicamente alle imprese a responsabilità limitata disciplinate dal diritto di uno Stato membro dell'Unione europea ».

2. Al codice civile sono apportate le seguenti modificazioni:

- a) all'articolo 2423-*ter*, sesto comma, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « Nei casi in cui la compensazione è ammessa dalla legge, sono indicati nella nota integrativa gli importi lordi oggetto di compensazione »;
- b) all'articolo 2435-*bis*, quarto comma, le parole: « e quinto comma dell'articolo 2423-*ter*, » sono sostituite dalle seguenti: « , quinto e sesto comma dell'articolo 2423-*ter*, »;
- c) all'articolo 2435-*ter*, dopo il quarto comma è aggiunto il seguente:
« Agli enti di investimento e alle imprese di partecipazione finanziaria non si applicano le disposizioni previste dal presente articolo, dal sesto comma dell'articolo 2435-*bis* e dal secondo comma dell'articolo 2435-*bis* con riferimento alla facoltà di comprendere la voce D dell'attivo nella voce CII e la voce E del passivo nella voce D »;
- d) all'articolo 2361, secondo comma, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: « , indicando la denominazione, la sede legale e la forma giuridica di ciascun soggetto partecipato ».

3. Al decreto legislativo 9 aprile 1991, n. 127, sono apportate le seguenti modificazioni:

- a) all'articolo 26, dopo il comma 3 sono aggiunti i seguenti:
« 3-*bis*. Ai medesimi fini dei commi 1 e 2, la totalità dei diritti di voto dei soci dell'impresa partecipata è ridotta dei diritti di voto inerenti alle azioni o alle quote proprie detenute dall'impresa partecipata stessa, o da una sua controllata, o detenute da terzi per conto di tali imprese.
3-*ter*. Le imprese controllate sono oggetto di consolidamento indipendentemente dal luogo in cui sono costituite »;
 - b) all'articolo 27:
 - 1) al comma 1, alinea, dopo le parole: « non abbiano superato, » sono inserite le seguenti: « su base consolidata, »;
 - 2) dopo il comma 1 è inserito il seguente:
« 1-*bis*. La verifica del superamento dei limiti numerici indicati al comma 1 può essere effettuata su base aggregata senza effettuare le operazioni di consolidamento. In tale caso, i limiti numerici indicati al comma 1, lettere a) e b), sono maggiorati del 20 per cento »;
 - 3) al comma 2, le parole: « comma precedente » sono sostituite dalle seguenti: « comma 1 »;
 - c) all'articolo 39, dopo il comma 1 è inserito il seguente:
« 1-*bis*. L'elenco previsto dall'articolo 38, comma 2, lettera d), deve altresì indicare, per ciascuna impresa, l'importo del patrimonio netto e dell'utile o della perdita risultante dall'ultimo bilancio approvato. Tali informazioni possono essere omesse quando l'impresa controllata non è tenuta a pubblicare il suo stato patrimoniale in base alle disposizioni della legge nazionale applicabile ».
4. Le disposizioni di cui al presente articolo si applicano per la prima volta al bilancio dell'impresa e al bilancio consolidato relativi al primo esercizio successivo a quello chiuso o in corso al 31 dicembre 2019.

5. Dalle disposizioni di cui al presente articolo non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

ORDINE DEL GIORNO

G24.100

La Commissione

V. testo 2

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge recante "Disposizioni per l'adempimento degli obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia all'Unione europea - Legge europea 2019-2020",

premesso che:

l'articolo 29 della legge 22 aprile 2021, n. 53 reca principi e criteri direttivi per l'attuazione della direttiva (UE) 2019/1151, recante modifica della direttiva (UE) 2017/1132 per quanto concerne l'uso di strumenti e processi digitali nel diritto societario;

considerato che:

la norma dispone che il Governo, nell'esercizio della delega per l'attuazione della direttiva (UE) 2019/1151, osservi, oltre ai principi e criteri direttivi generali di cui all'articolo 32 della legge n. 234 del 2012, anche il seguente principio e criterio direttivo specifico: "prevedere che la costituzione *on line* delle società sia relativa alla società a responsabilità limitata e alla società a responsabilità limitata semplificata con sede in Italia, con capitale versato mediante conferimenti in danaro e sia stipulata, anche in presenza di un modello *standard* di statuto, con atto pubblico formato mediante l'utilizzo di una piattaforma che consenta la videoconferenza e la sottoscrizione dell'atto con firma elettronica riconosciuta";

tenuto conto che:

la direttiva (UE) 2019/1151 del Parlamento e del Consiglio si propone di operare una semplificazione delle modalità di costituzione e registrazione delle società a responsabilità limitata, nonché la riduzione dei costi, delle tempistiche e degli oneri amministrativi connessi a tali processi per micro, piccole e medie imprese, anche attraverso l'uso di modelli di cui all'articolo 13 nonies;

la medesima direttiva prevede che gli Stati membri provvedano, entro il 1° agosto 2021, affinché la costituzione delle società - in Italia, ai sensi dell'allegato II bis della direttiva, delle SRL e SRLS - possa essere completamente svolta online, senza che i richiedenti debbano comparire di persona, utilizzando i mezzi di identificazione elettronica emessi nell'ambito di un regime di identificazione elettronica approvato dal loro Stato membro o in un altro Stato membro e riconosciuti ai fini dell'autenticazione transfrontaliera a norma dell'articolo 6 del regolamento (UE) n. 910/2014;

la medesima direttiva in particolare, all'articolo 13 nonies, dispone che quando i richiedenti utilizzano modelli predefiniti messi a disposizione dai singoli Stati membri, l'obbligo di disporre degli atti costitutivi delle società redatti e certificati in forma di atto pubblico, qualora non sia previsto un controllo preventivo o amministrativo o giudiziario come stabilito dall'articolo 10 della direttiva (UE) 2017/1132 si considera soddisfatto,

impegna, quindi, il Governo:

1) a prevedere che la costituzione online delle società, sia relativa alle società a responsabilità limitata che alle società a responsabilità limitata semplificate, con sede in Italia, con capitale versato mediante conferimenti in danaro, possa essere effettuata secondo una delle seguenti modalità, oggi praticate negli Stati membri dell'Unione Europea:

a) atto pubblico notarile, anche informatico ai sensi dell'articolo 47-*bis* della legge notarile, nonché telematico, formato mediante l'utilizzo di una piattaforma che consenta la videoconferenza e la sottoscrizione da remoto dell'atto con firma digitale ai sensi del decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82 o altro tipo di firma elettronica qualificata;

b) procedure telematiche che, previa identificazione elettronica del richiedente mediante uno degli strumenti di cui all'articolo 64, comma 2-*quater*, del decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82 ovvero altro mezzo di identificazione elettronica di cui all'articolo 6 del regolamento (UE) n. 910/2014, consentano l'utilizzo di modelli standard predefiniti e validati dal Ministero dello Sviluppo Economico e dal Ministero della Giustizia, in conformità agli articoli 13-*octies* e 13-*nonies* della direttiva (UE) 2019/1151 del Parlamento e del Consiglio, da sottoscrivere con firma digitale ai sensi del decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82 o altro tipo di firma elettronica qualificata.

2) Prevedere che, fermi restando gli obiettivi di massima semplificazione perseguiti dalla direttiva, siano assicurati i controlli richiesti dall'articolo 10 della direttiva (UE) 2019/1152 del Parlamento e del Consiglio, conferendo ai Conservatori del Registro delle Imprese uno specifico potere di controllo amministrativo.

G24.100 (testo 2)

La Commissione

Non posto in votazione (*)

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge recante "Disposizioni per l'adempimento degli obblighi

derivanti dall'appartenenza dell'Italia all'Unione europea - Legge europea 2019-2020",

premessi che:

l'articolo 29 della legge 22 aprile 2021, n. 53 reca principi e criteri direttivi per l'attuazione della direttiva (UE) 2019/1151, recante modifica della direttiva (UE) 2017/1132 per quanto concerne l'uso di strumenti e processi digitali nel diritto societario;

considerato che:

la norma dispone che il Governo, nell'esercizio della delega per l'attuazione della direttiva (UE) 2019/1151, osservi, oltre ai principi e criteri direttivi generali di cui all'articolo 32 della legge n. 234 del 2012, anche il seguente principio e criterio direttivo specifico: "prevedere che la costituzione *on line* delle società sia relativa alla società a responsabilità limitata e alla società a responsabilità limitata semplificata con sede in Italia, con capitale versato mediante conferimenti in danaro e sia stipulata, anche in presenza di un modello *standard* di statuto, con atto pubblico formato mediante l'utilizzo di una piattaforma che consenta la videoconferenza e la sottoscrizione dell'atto con firma elettronica riconosciuta";

tenuto conto che:

la direttiva (UE) 2019/1151 del Parlamento e del Consiglio si propone di operare una semplificazione delle modalità di costituzione e registrazione delle società a responsabilità limitata, nonché la riduzione dei costi, delle tempistiche e degli oneri amministrativi connessi a tali processi per micro, piccole e medie imprese, anche attraverso l'uso di modelli di cui all'articolo 13-*nonies*;

la medesima direttiva prevede che gli Stati membri provvedano, entro il 1° agosto 2021, affinché la costituzione delle società - in Italia, ai sensi dell'allegato II bis della direttiva, delle SRL e SRLS - possa essere completamente svolta online, senza che i richiedenti debbano comparire di persona, utilizzando i mezzi di identificazione elettronica emessi nell'ambito di un regime di identificazione elettronica approvato dal loro Stato membro o in un altro Stato membro e riconosciuti ai fini dell'autenticazione transfrontaliera a norma dell'articolo 6 del regolamento (UE) n. 910/2014;

la medesima direttiva in particolare, all'articolo 13-*nonies*, dispone che quando i richiedenti utilizzano modelli predefiniti messi a disposizione dai singoli Stati membri, l'obbligo di disporre degli atti costitutivi delle società redatti e certificati in forma di atto pubblico, qualora non sia previsto un controllo preventivo o amministrativo o giudiziario come stabilito dall'articolo 10 della direttiva (UE) 2017/1132 si considera soddisfatto,

impegna, quindi, il Governo a valutare l'opportunità di:

1) prevedere che la costituzione online delle società, sia relativa alle società a responsabilità limitata che alle società a responsabilità limitata semplificate, con sede in Italia, con capitale versato mediante conferimenti in danaro, possa essere effettuata secondo una delle seguenti modalità, oggi praticate negli Stati membri dell'Unione Europea:

a) atto pubblico notarile, anche informatico ai sensi dell'articolo 47-*bis* della legge notarile, nonché telematico, formato mediante l'utilizzo di una piattaforma che consenta la videoconferenza e la sottoscrizione da remoto dell'atto con firma digitale ai sensi del decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82 o altro tipo di firma elettronica qualificata;

b) procedure telematiche che, previa identificazione elettronica del richiedente mediante uno degli strumenti di cui all'articolo 64, comma 2-*quater*, del decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82 ovvero altro mezzo di identificazione elettronica di cui all'articolo 6 del regolamento (UE) n. 910/2014, consentano l'utilizzo di modelli standard predefiniti e validati dal Ministero dello Sviluppo Economico e dal Ministero della Giustizia, in conformità agli articoli 13-*octies* e 13-*nonies* della direttiva (UE) 2019/1151 del Parlamento e del Consiglio, da sottoscrivere con firma digitale ai sensi del decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82 o altro tipo di firma elettronica qualificata.

2) prevedere che, fermi restando gli obiettivi di massima semplificazione perseguiti dalla direttiva, siano assicurati i controlli richiesti dall'articolo 10 della direttiva (UE) 2019/1152 del Parlamento e del Consiglio, conferendo ai Conservatori del Registro delle Imprese uno specifico

potere di controllo amministrativo.

(*) Accolto dal Governo

ARTICOLI 25 E 26 NEL TESTO PROPOSTO DALLA COMMISSIONE

Art. 25.

Approvato

(Disposizioni in materia di marcatura e formato elettronico unico di comunicazione delle relazioni finanziarie annuali. Attuazione del regolamento delegato (UE) 2019/ 815 della Commissione, del 17 dicembre 2018, che integra la direttiva 2004/109/CE del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda le norme tecniche di regolamentazione relative alla specificazione del formato elettronico unico di comunicazione)

1. All'articolo 154-ter del testo unico delle disposizioni in materia di intermediazione finanziaria, di cui al decreto legislativo 24 febbraio 1998, n. 58, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) dopo il comma 1 sono inseriti i seguenti:

« 1.1. Gli amministratori curano l'applicazione delle disposizioni del regolamento delegato (UE) 2019/815 della Commissione, del 17 dicembre 2018, alle relazioni finanziarie annuali che gli emittenti quotati aventi l'Italia come Stato membro d'origine pubblicano conformemente al comma 1.

1.2. Il revisore legale o la società di revisione legale, nella relazione di revisione di cui all'articolo 14 del decreto legislativo 27 gennaio 2010, n. 39, esprime altresì un giudizio sulla conformità del progetto di bilancio d'esercizio e del bilancio consolidato, compresi nella relazione finanziaria annuale, alle disposizioni del regolamento delegato di cui al comma 1.1 del presente articolo, sulla base di un principio di revisione elaborato, a tale fine, ai sensi dell'articolo 11, comma 2, del citato decreto legislativo n. 39 del 2010 »;

b) al comma 6, dopo la lettera a) è inserita la seguente:

« a-bis) le eventuali disposizioni di attuazione del comma 1.1 ».

Art. 26.

Approvato

(Disposizioni sanzionatorie in materia di abusi di mercato. Procedura di infrazione n. 2019/2130)

1. Al testo unico di cui al decreto legislativo 24 febbraio 1998, n. 58, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) l'articolo 182 è sostituito dal seguente:

« Art. 182. - (Ambito di applicazione) - 1. Le disposizioni degli articoli 184, 185, 187-bis e 187-ter si applicano ai fatti concernenti:

a) strumenti finanziari ammessi alla negoziazione o per i quali è stata presentata una richiesta di ammissione alla negoziazione in un mercato regolamentato italiano o di altro Paese dell'Unione europea;

b) strumenti finanziari ammessi alla negoziazione o per i quali è stata presentata una richiesta di ammissione alla negoziazione in un sistema multilaterale di negoziazione italiano o di altro Paese dell'Unione europea;

c) strumenti finanziari negoziati su un sistema organizzato di negoziazione;

d) strumenti finanziari non previsti dalle lettere a), b) e c), il cui prezzo o valore dipende dal prezzo o dal valore di uno strumento finanziario menzionato nelle stesse lettere ovvero ha un effetto su tale prezzo o valore, compresi, ma non in via esclusiva, i *credit default swap* e i contratti differenziali;

e) condotte od operazioni, comprese le offerte, relative alle aste su una piattaforma d'asta autorizzata, come un mercato regolamentato di quote di emissioni o di altri prodotti oggetto d'asta correlati, anche quando i prodotti oggetto d'asta non sono strumenti finanziari, ai sensi del regolamento (UE) n. 1031/2010 della Commissione, del 12 novembre 2010.

2. Le disposizioni degli articoli 185 e 187-ter si applicano altresì ai fatti concernenti:

a) i contratti a pronti su merci che non sono prodotti energetici all'ingrosso, idonei a provocare una sensibile alterazione del prezzo o del valore degli strumenti finanziari di cui all'articolo 180, comma 1,

lettera a);

b) gli strumenti finanziari, compresi i contratti derivati o gli strumenti derivati per il trasferimento del rischio di credito, idonei a provocare una sensibile alterazione del prezzo o del valore di un contratto a pronti su merci, qualora il prezzo o il valore dipendano dal prezzo o dal valore di tali strumenti finanziari;

c) gli indici di riferimento (*benchmark*).

3. Le disposizioni del presente titolo si applicano a qualsiasi operazione, ordine o altra condotta relativi agli strumenti finanziari di cui ai commi 1 e 2, indipendentemente dal fatto che tale operazione, ordine o condotta avvenga in una sede di negoziazione.

4. I reati e gli illeciti previsti dal presente titolo sono sanzionati secondo la legge italiana, anche se commessi in territorio estero, quando attengono a strumenti finanziari ammessi o per i quali è stata presentata una richiesta di ammissione alla negoziazione in un mercato regolamentato italiano o in un sistema multilaterale di negoziazione italiano o a strumenti finanziari negoziati su un sistema organizzato di negoziazione italiano »;

b) all'articolo 183, comma 1, dopo la lettera b) è aggiunta la seguente:

« *b-bis*) alle negoziazioni di valori mobiliari o strumenti collegati di cui all'articolo 3, paragrafo 2, lettere a) e b), del regolamento (UE) n. 596/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 aprile 2014, per la stabilizzazione di valori mobiliari, quando tali negoziazioni sono effettuate conformemente all'articolo 5, paragrafi 4 e 5, del medesimo regolamento »;

c) l'articolo 184 è sostituito dal seguente:

« Art. 184. - (*Abuso o comunicazione illecita di informazioni privilegiate. Raccomandazione o induzione di altri alla commissione di abuso di informazioni privilegiate*) - 1. È punito con la reclusione da due a dodici anni e con la multa da euro ventimila a euro tre milioni chiunque, essendo in possesso di informazioni privilegiate in ragione della sua qualità di membro di organi di amministrazione, direzione o controllo dell'emittente, della partecipazione al capitale dell'emittente ovvero dell'esercizio di un'attività lavorativa, di una professione o di una funzione, anche pubblica, o di un ufficio:

a) acquista, vende o compie altre operazioni, direttamente o indirettamente, per conto proprio o per conto di terzi, su strumenti finanziari utilizzando le informazioni medesime;

b) comunica tali informazioni ad altri, al di fuori del normale esercizio del lavoro, della professione, della funzione o dell'ufficio o di un sondaggio di mercato effettuato ai sensi dell'articolo 11 del regolamento (UE) n. 596/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 aprile 2014;

c) raccomanda o induce altri, sulla base di tali informazioni, al compimento di taluna delle operazioni indicate nella lettera a).

2. La stessa pena di cui al comma 1 si applica a chiunque, essendo in possesso di informazioni privilegiate a motivo della preparazione o dell'esecuzione di attività delittuose, commette taluno dei fatti di cui al medesimo comma 1.

3. Fuori dei casi di concorso nei reati di cui ai commi 1 e 2, è punito con la reclusione da un anno e sei mesi a dieci anni e con la multa da euro ventimila a euro due milioni e cinquecentomila chiunque, essendo in possesso di informazioni privilegiate per ragioni diverse da quelle indicate ai commi 1 e 2 e conoscendo il carattere privilegiato di tali informazioni, commette taluno dei fatti di cui al comma 1.

4. Nei casi di cui ai commi 1, 2 e 3, la pena della multa può essere aumentata fino al triplo o fino al maggior importo di dieci volte il prodotto o il profitto conseguito dal reato quando, per la rilevante offensività del fatto, per le qualità personali del colpevole o per l'entità del prodotto o del profitto conseguito dal reato, essa appare inadeguata anche se applicata nel massimo.

5. Le disposizioni del presente articolo si applicano anche quando i fatti di cui ai commi 1, 2 e 3 riguardano condotte od operazioni, comprese le offerte, relative alle aste su una piattaforma d'asta autorizzata, come un mercato regolamentato di quote di emissioni o di altri prodotti oggetto d'asta correlati, anche quando i prodotti oggetto d'asta non sono strumenti finanziari, ai sensi del regolamento (UE) n. 1031/2010 della Commissione, del 12 novembre 2010 »;

d) all'articolo 185, i commi 2-*bis* e 2-*ter* sono abrogati;

e) all'articolo 187, il comma 1 è sostituito dal seguente:

« 1. In caso di condanna per uno dei reati previsti dal presente capo è sempre ordinata la confisca dei beni che ne costituiscono il profitto ».

EMENDAMENTO

26.100

[Fazzolari](#)

Respinto

Al comma 1, lettera c), capoverso «Art. 184», comma 1, dopo la lettera c) inserire la seguente:

«c-bis) cede ad aziende concorrenti, istituzioni, Stati esteri o a persone ad essi connesse, dati o informazioni sensibili relative all'infrastruttura digitale di interesse nazionale, di aziende strategiche partecipate, o facenti parte di settori soggetti alla disciplina della cosiddetta Golden Power.».

ARTICOLI DA 27 A 29 NEL TESTO PROPOSTO DALLA COMMISSIONE

Art. 27.

Approvato

(Attuazione della direttiva (UE) 2020/1504 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 ottobre 2020, che modifica la direttiva 2014/65/UE relativa ai mercati degli strumenti finanziari)

1. All'articolo 4-terdecies, comma 1, del testo unico di cui al decreto legislativo 24 febbraio 1998, n. 58, dopo la lettera p) è aggiunta la seguente:

« p-bis) ai soggetti autorizzati a prestare servizi di *crowdfunding* ai sensi del regolamento (UE) 2020/1503 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 ottobre 2020 ».

2. Le disposizioni del presente articolo hanno effetto a decorrere dal 10 novembre 2021.

Art. 28.

Approvato

(Modifiche al codice delle assicurazioni private. Attuazione della direttiva (UE) 2019/2177 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 dicembre 2019, che modifica la direttiva 2009/138/CE, in materia di accesso ed esercizio delle attività di assicurazione e di riassicurazione (solvibilità II), la direttiva 2014/65/UE, relativa ai mercati degli strumenti finanziari, e la direttiva (UE) 2015/849, relativa alla prevenzione dell'uso del sistema finanziario a fini di riciclaggio o finanziamento del terrorismo)

1. Al codice delle assicurazioni private, di cui al decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 14-bis, dopo il comma 2 è aggiunto il seguente:

« 2-bis. Qualora il programma di attività indichi che una parte rilevante dell'attività dell'impresa sarà esercitata in regime di stabilimento o di libera prestazione dei servizi in altro Stato membro e che tale attività è potenzialmente rilevante per il mercato dello Stato membro ospitante, l'IVASS, con adeguato livello di dettaglio, informa l'AEAP e l'autorità di vigilanza dello Stato membro interessato in merito »;

b) all'articolo 46-bis, dopo il comma 5 è inserito il seguente:

« 5-bis. L'IVASS informa l'AEAP in merito alla richiesta di autorizzazione all'utilizzo o alla modifica di un modello interno. L'IVASS può chiedere all'AEAP assistenza tecnica per la decisione sulla domanda »;

c) all'articolo 59, dopo il comma 2 è inserito il seguente:

« 2-bis. Qualora il programma di attività indichi che una parte rilevante dell'attività dell'impresa sarà esercitata in regime di stabilimento o di libera prestazione dei servizi in altro Stato membro e che tale attività è potenzialmente rilevante per il mercato dello Stato membro ospitante, l'IVASS, con adeguato livello di dettaglio, informa l'AEAP e l'autorità di vigilanza dello Stato membro interessato in merito »;

d) all'articolo 192, dopo il comma 4 è aggiunto il seguente:

« 4-bis. Qualora l'IVASS individui, nell'impresa che svolga attività rilevante nel territorio di un altro Stato membro ai sensi dell'articolo 14-bis, comma 2-bis, un deterioramento delle condizioni finanziarie

- o altri rischi emergenti derivanti da tale attività che possano avere un effetto transfrontaliero, informa con adeguato livello di dettaglio l'AEAP e l'autorità di vigilanza dello Stato membro ospitante »;
- e) all'articolo 193, dopo il comma 1-*bis* è inserito il seguente:
« *1-ter.* L'IVASS informa l'autorità di vigilanza dello Stato membro di origine qualora abbia motivo di ritenere che l'impresa di altro Stato membro che svolge attività rilevante nel territorio della Repubblica desta preoccupazioni gravi e giustificate sugli interessi di tutela dei consumatori. Nei casi in cui non sia possibile giungere ad una soluzione congiunta tra l'IVASS e l'autorità dello Stato membro, l'IVASS può rinviare la questione all'AEAP e chiederne l'assistenza »;
- f) all'articolo 195, comma 3, le parole: « commi 3 e 4 » sono sostituite dalle seguenti: « commi 3, 4 e 4-*bis* »;
- g) all'articolo 195-*bis*, dopo il comma 1-*bis* è inserito il seguente:
« *1-ter.* L'IVASS informa l'autorità di vigilanza dello Stato di origine qualora abbia motivo di ritenere che l'impresa di riassicurazione di altro Stato membro che svolge attività rilevante nel territorio della Repubblica possa destare preoccupazioni gravi e giustificate sugli interessi di tutela dei consumatori. Nei casi in cui non sia possibile giungere ad una soluzione congiunta tra l'IVASS e l'autorità dello Stato membro, l'IVASS può rinviare la questione all'AEAP e chiederne l'assistenza »;
- h) all'articolo 207-*octies*:
- 1) al comma 2, le parole: « e presenta loro immediatamente la domanda completa » sono sostituite dalle seguenti: « , inclusa l'AEAP, e trasmette loro tempestivamente la domanda completa, comprensiva della documentazione presentata. L'IVASS può chiedere l'assistenza tecnica all'AEAP per la decisione sulla domanda, secondo quanto previsto all'articolo 8, paragrafo 1, lettera *b*), del regolamento (UE) n. 1094/2010 »;
- 2) al comma 5, il terzo periodo è sostituito dal seguente: « L'IVASS decide in via definitiva se l'AEAP non adotta la decisione conformemente all'articolo 19, paragrafo 3, del regolamento (UE) n. 1094/2010 »;
- i) dopo l'articolo 208-*ter* è inserito il seguente:
« Art. 208-*quater.* - (*Piattaforme di collaborazione costituite dall'AEAP*) - 1. L'IVASS fornisce tempestivamente, su richiesta dell'AEAP, tutte le informazioni necessarie per consentire il corretto funzionamento delle piattaforme di collaborazione costituite presso l'AEAP.
2. L'IVASS può richiedere la creazione, richiedendone la relativa costituzione, di piattaforme di collaborazione con le autorità di vigilanza degli altri Stati membri o aderire a piattaforme esistenti »;
- l) all'articolo 217-*ter*, comma 4, il terzo periodo è sostituito dal seguente: « L'autorità di vigilanza sul gruppo decide in via definitiva se l'AEAP non adotta la decisione di cui al comma 3 del presente articolo conformemente all'articolo 19, paragrafo 3, del regolamento (UE) n. 1094/2010 ».

Capo V

DISPOSIZIONI IN MATERIA DI SANITÀ

Art. 29.

Approvato nel testo emendato

(Disposizioni relative alla vendita di medicinali veterinari per via telematica. Attuazione della direttiva 2004/28/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 31 marzo 2004, che modifica la direttiva 2001/82/CE recante un codice comunitario relativo ai medicinali veterinari)

1. Al decreto legislativo 6 aprile 2006, n. 193, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 92, dopo il comma 5 sono aggiunti i seguenti:

« *5-bis.* Al fine di garantire la sicurezza dei medicinali veterinari offerti a distanza al pubblico mediante i servizi della società dell'informazione, di cui all'articolo 2, comma 1, lettera *a*), del decreto legislativo 9 aprile 2003, n. 70, il Ministero della salute è l'autorità alla quale compete emanare disposizioni per impedire l'accesso agli indirizzi *internet* corrispondenti ai siti *web* individuati come promotori di pratiche illegali da parte degli utenti mediante richieste di connessione alla rete *internet* provenienti dal territorio italiano, ai sensi degli articoli 14, comma 3, 15, comma 2, e 16, comma 3, del medesimo decreto legislativo n. 70 del 2003.

5-ter. Il Ministero della salute indice periodicamente la conferenza di servizi di cui all'articolo 14,

comma 1, della legge 7 agosto 1990, n. 241, per l'esame dei casi segnalati o riscontrati nella sorveglianza svolta d'intesa con il Comando dei carabinieri per la tutela della salute, finalizzata all'identificazione delle violazioni della disciplina sulla vendita a distanza dei medicinali veterinari al pubblico mediante i servizi della società dell'informazione. Alla conferenza di servizi partecipano, come amministrazioni interessate, il Ministero dello sviluppo economico e il Comando dei carabinieri per la tutela della salute e, come osservatori, l'Autorità garante della concorrenza e del mercato e l'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni.

5-quater. Il Ministero della salute, anche a seguito dell'istruttoria della conferenza di servizi di cui al comma *5-ter*, dispone con provvedimento motivato in via d'urgenza la cessazione di pratiche commerciali consistenti nell'offerta, attraverso i mezzi della società dell'informazione, di medicinali veterinari non conformi ai requisiti previsti dal presente decreto.

5-quinquies. I provvedimenti di cui ai commi *5-bis* e *5-quater* sono eseguiti dal Comando dei carabinieri per la tutela della salute »;

b) all'articolo 108, dopo il comma 18 è aggiunto il seguente:

« *18-bis.* In caso di mancata ottemperanza ai provvedimenti di cui ai commi *5-bis* e *5-quater* dell'articolo 92 entro il termine indicato nei medesimi provvedimenti, si applica la sanzione amministrativa pecuniaria di cui al comma 8 ».

EMENDAMENTO

29.100

[Fazzolari](#)

Approvato

Al comma 1, lettera a), capoverso «5-quinquies», aggiungere, infine, il seguente periodo: «I medesimi provvedimenti sono pubblicati in apposita sotto sezione afferente alla sezione "Amministrazione trasparente" del sito internet istituzionale del Ministero della salute».

ARTICOLO 30 NEL TESTO PROPOSTO DALLA COMMISSIONE

Art. 30.

Approvato

(Modifica all'articolo 1, comma 536, della legge 30 dicembre 2018, n. 145. Caso NIF n. 2020/4008. Pubblicità nel settore sanitario)

1. All'articolo 1, comma 536, della legge 30 dicembre 2018, n. 145, il secondo periodo è sostituito dai seguenti: « Le strutture sanitarie private di cura si dotano di un direttore sanitario che comunica il proprio incarico all'ordine territoriale competente per il luogo in cui ha sede la struttura. A tale ordine territoriale compete l'esercizio del potere disciplinare nei confronti del direttore sanitario limitatamente alle funzioni connesse all'incarico ».

EMENDAMENTI TENDENTI AD INSERIRE ARTICOLI AGGIUNTIVI DOPO L'ARTICOLO 30
30.0.100/1

[Fregolent, Marin](#)

Decaduto

All'emendamento 30.0.100, comma 1, sopprimere, in fine, le parole: «, che possa determinare il ricorso improprio a trattamenti sanitari».

30.0.100

Il Relatore

Inammissibile

Dopo l' articolo , inserire il seguente:

«**Art. 30-bis.**

(Pubblicità sanitaria)

1. All'articolo 1, comma 525, della legge 30 dicembre 2018, n. 145, le parole: "funzionali a garantire la sicurezza dei trattamenti", fino alla fine del periodo, sono sostituite con le seguenti: "funzionali a garantire il diritto a una corretta informazione sanitaria, restando escluso, nel rispetto

della libera e consapevole determinazione dell'assistito, della dignità della persona e del principio di appropriatezza delle prestazioni sanitarie, qualsiasi elemento di carattere attrattivo e suggestivo, tra cui comunicazioni contenenti offerte, sconti e promozioni, che possa determinare il ricorso improprio a trattamenti sanitari".»

ARTICOLI DA 31 A 33 NEL TESTO PROPOSTO DALLA COMMISSIONE

Art. 31.

Approvato

(Disposizioni relative alla vendita di prodotti cosmetici per via telematica. Attuazione del regolamento (CE) n. 1223/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 novembre 2009, sui prodotti cosmetici)

1. Al decreto legislativo 4 dicembre 2015, n. 204, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 13, dopo il comma 2 sono aggiunti i seguenti:

« 2-bis. Al fine di garantire la sicurezza dei prodotti cosmetici offerti a distanza al pubblico mediante i servizi della società dell'informazione, di cui all'articolo 2, comma 1, lettera a), del decreto legislativo 9 aprile 2003, n. 70, il Ministero della salute è l'autorità alla quale compete emanare disposizioni per impedire l'accesso agli indirizzi *internet* corrispondenti ai siti *web* individuati come promotori di pratiche illegali da parte degli utenti mediante richieste di connessione alla rete *internet* provenienti dal territorio italiano, ai sensi degli articoli 14, comma 3, 15, comma 2, e 16, comma 3, del medesimo decreto legislativo n. 70 del 2003.

2-ter. Il Ministero della salute indice periodicamente la conferenza di servizi di cui all'articolo 14, comma 1, della legge 7 agosto 1990, n. 241, per l'esame dei casi segnalati o riscontrati nella sorveglianza effettuata d'intesa con il Comando dei carabinieri per la tutela della salute, finalizzata all'identificazione delle violazioni alla disciplina sulla vendita a distanza dei prodotti cosmetici al pubblico mediante i servizi della società dell'informazione. Alla conferenza di servizi partecipano, come amministrazioni interessate, il Ministero dello sviluppo economico e il Comando dei carabinieri per la tutela della salute e, come osservatori, l'Autorità garante della concorrenza e del mercato e l'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni.

2-quater. Il Ministero della salute, anche a seguito dell'istruttoria della conferenza di servizi di cui al comma 2-ter, dispone con provvedimento motivato, in via d'urgenza, la cessazione di pratiche commerciali consistenti nell'offerta, attraverso i mezzi della società dell'informazione, di prodotti cosmetici non conformi ai requisiti previsti dal regolamento (CE) n. 1223/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 novembre 2009.

2-quinquies. I provvedimenti di cui ai commi 2-bis e 2-quater sono eseguiti dal Comando dei carabinieri per la tutela della salute. I medesimi provvedimenti sono pubblicati in apposita sottosezione afferente alla sezione "Amministrazione trasparente" del sito *internet* istituzionale del Ministero della salute.

2-sexies. In caso di mancata ottemperanza ai provvedimenti di cui ai commi 2-bis e 2-quater entro il termine indicato nei medesimi provvedimenti, si applica una sanzione amministrativa pecuniaria da euro 20.000 a euro 250.000 »;

b) all'articolo 18, dopo il comma 1 sono aggiunti i seguenti:

« 1-bis. Qualora dall'analisi di campioni risulti un illecito amministrativo, si applicano le disposizioni dell'articolo 15 della legge 24 novembre 1981, n. 689. L'Istituto superiore di sanità è l'autorità competente ad effettuare le analisi di revisione.

1-ter. In caso di pagamento della sanzione in misura ridotta ai sensi dell'articolo 16 della legge 24 novembre 1981, n. 689, competente a ricevere il pagamento medesimo è l'organo regionale di cui al comma 1 del presente articolo ».

Art. 32.

Approvato

(Disposizioni relative alla vendita di biocidi per via telematica. Attuazione del regolamento (UE) n. 528/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 maggio 2012, relativo alla messa a disposizione sul mercato e all'uso dei biocidi)

1. Dopo il comma 2 dell'articolo 15 della legge 6 agosto 2013, n. 97, sono inseriti i seguenti:
« *2-bis.* Al fine di garantire la sicurezza dei biocidi offerti a distanza al pubblico mediante i servizi della società dell'informazione, di cui all'articolo 2, comma 1, lettera *a)*, del decreto legislativo 9 aprile 2003, n. 70, il Ministero della salute è l'autorità alla quale compete emanare disposizioni per impedire l'accesso agli indirizzi *internet* corrispondenti ai siti *web* individuati come promotori di pratiche illegali da parte degli utenti mediante richieste di connessione alla rete *internet* provenienti dal territorio italiano, ai sensi degli articoli 14, comma 3, 15, comma 2, e 16, comma 3, del medesimo decreto legislativo n. 70 del 2003.
- 2-ter.* Il Ministero della salute indice periodicamente la conferenza di servizi istruttoria per l'esame dei casi segnalati o riscontrati nella sorveglianza effettuata d'intesa con il Comando dei carabinieri per la tutela della salute, finalizzata all'identificazione delle violazioni della disciplina sulla vendita a distanza dei biocidi al pubblico mediante i servizi della società dell'informazione. Alla conferenza di servizi partecipano, come amministrazioni interessate, il Ministero dello sviluppo economico e il Comando dei carabinieri per la tutela della salute e, come osservatori, l'Autorità garante della concorrenza e del mercato e l'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni.
- 2-quater.* Il Ministero della salute, anche a seguito dell'istruttoria della conferenza di servizi di cui al comma *2-ter*, dispone con provvedimento motivato, in via d'urgenza, la cessazione di pratiche commerciali consistenti nell'offerta, attraverso i mezzi della società dell'informazione, di biocidi non conformi ai requisiti previsti dal regolamento (UE) n. 528/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 maggio 2012.
- 2-quinquies.* I provvedimenti di cui ai commi *2-bis* e *2-quater* sono eseguiti dal Comando dei carabinieri per la tutela della salute. I medesimi provvedimenti sono pubblicati in apposita sottosezione afferente alla sezione "Amministrazione trasparente" del sito *internet* istituzionale del Ministero della salute.
- 2-sexies.* In caso di mancata ottemperanza ai provvedimenti di cui ai commi *2-bis* e *2-quater* entro il termine indicato nei medesimi provvedimenti, si applica una sanzione amministrativa pecuniaria da euro 20.000 a euro 250.000 ».

Art. 33.

Approvato

(Disposizioni sulla protezione degli animali utilizzati a fini scientifici. Procedura di infrazione n. 2016/2013)

1. All'articolo 6, comma 3, del decreto legislativo 4 marzo 2014, n. 26, dopo le parole: « Il comma 1 » sono inserite le seguenti: « , ad eccezione delle prescrizioni di cui alla lettera *a)* del medesimo comma 1, ».
2. All'articolo 14, comma 1, del decreto legislativo 4 marzo 2014, n. 26, le parole: « , ad eccezione delle procedure per la sperimentazione di anestetici ed analgesici » sono soppresse.
3. All'articolo 20 del decreto legislativo 4 marzo 2014, n. 26, il comma 3 è sostituito dal seguente: « 3. L'autorizzazione è concessa solo se l'allevatore, il fornitore o l'utilizzatore e i rispettivi stabilimenti sono conformi ai requisiti del presente decreto ».
4. All'articolo 31, comma 4, lettera *i)*, del decreto legislativo 4 marzo 2014, n. 26, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: « e del rispetto dell'obbligo di sostituzione ».
5. All'articolo 42, comma 1, del decreto legislativo 4 marzo 2014, n. 26, le parole: « 1° gennaio 2022 » sono sostituite dalle seguenti: « 30 giugno 2022 ».
6. All'articolo 1, comma 756, della legge 30 dicembre 2020, n. 178, dopo le parole: « Gli animali » sono inserite le seguenti: « di cui alla legge 7 febbraio 1992, n. 150, e sottoposti a particolari forme di protezione in attuazione di convenzioni e accordi internazionali ».

ORDINI DEL GIORNO

G33.100

La Commissione

V. testo 2

Il Senato,

in sede d'esame del disegno di legge recante disposizioni per l'adempimento degli obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia all'Unione europea - Legge europea 2019-2020.

premesse che:

con il decreto legislativo 4 marzo 2014, n. 26, l'Italia ha recepito la direttiva europea n. 2010/63/UE relativa alla protezione degli animali usati a fini scientifici, che ha portato al superamento del precedente decreto legislativo n. 116 del 1992;

il Parlamento italiano, nella delega conferita al Governo, con legge 6 agosto 2013, n. 96, ha introdotto dei limiti non presenti nella direttiva, prevedendo l'introduzione di alcuni divieti relativi a procedure di sperimentazione sugli animali a fini scientifici, con particolare riferimento: all'autorizzazione di procedure relative a xenotrapianti e alle ricerche sulle sostanze d'abuso;

la Commissione europea ha attivato una procedura di infrazione nei confronti dell'Italia, invitandola a conformare la propria legislazione, in quanto più restrittiva, a quella prevista dalla direttiva;

nel decreto legislativo n. 26 del 2014, all'articolo 42, comma 1, il legislatore aveva previsto, in assenza di metodi alternativi all'impiego di animali, la proroga per tale divieto fino al 31 dicembre 2016. Successivamente, attraverso l'inserimento di atti normativi all'interno dei decreti c.d. "Milleproroghe", l'entrata in vigore del divieto è stata, da ultimo, posticipata al 1 gennaio 2021;

ai sensi dell'articolo 37 del decreto legislativo n. 26 del 2014, il Ministero della salute è chiamato a promuovere lo sviluppo e la ricerca di approcci alternativi, che non prevedono l'uso di animali o che utilizzano un minor numero di animali o che comportano procedure meno dolorose, nonché la formazione e l'aggiornamento per gli operatori degli stabilimenti autorizzati;

per il triennio 2020-2022, la legge del 22 febbraio 2020, n. 8, ha previsto finanziamenti per lo sviluppo e la convalida di metodi alternativi e per la formazione del personale con un importo annuale pari a 2 milioni di euro;

tale situazione di incertezza normativa, coniugata alla mancanza di adeguati fondi per la sperimentazione alternativa, ha conseguenze negative sulla programmazione degli esperimenti e sulla capacità del nostro Paese di innovare e di attrarre fondi per la ricerca, andando così a porre l'Italia in una posizione di svantaggio rispetto agli altri Paesi europei;

la presente tematica sottende due interessi contrapposti e non allineati, da un lato il diritto alla ricerca e dall'altro il sentimento nei confronti degli animali. Tale contrapposizione porta a dover prevedere uno sviluppo di quelle metodologie di ricerca alternativa che riescano a bilanciare questi contrapposti interessi,

impegna il Governo:

ad adottare tutte le misure che favoriscano la ricerca scientifica in Italia, comprese eventuali proroghe, incentivando metodi di ricerca che siano alternativi ai test sugli animali, prevedendo, inoltre, un fondo annuale con risorse, maggiori di quelle già stanziare, per la ricerca alternativa.

G33.100 (testo 2)

La Commissione

Non posto in votazione (*)

Il Senato,

in sede d'esame del disegno di legge recante disposizioni per l'adempimento degli obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia all'Unione europea - Legge europea 2019-2020.

premesse che:

con il decreto legislativo 4 marzo 2014, n. 26, l'Italia ha recepito la direttiva europea n. 2010/63/UE relativa alla protezione degli animali usati a fini scientifici, che ha portato al superamento del precedente decreto legislativo n. 116 del 1992;

il Parlamento italiano, nella delega conferita al Governo, con legge 6 agosto 2013, n. 96, ha introdotto dei limiti non presenti nella direttiva, prevedendo l'introduzione di alcuni divieti relativi a procedure di sperimentazione sugli animali a fini scientifici, con particolare riferimento: all'autorizzazione di procedure relative a xenotrapianti e alle ricerche sulle sostanze d'abuso;

la Commissione europea ha attivato una procedura di infrazione nei confronti dell'Italia, invitandola a conformare la propria legislazione, in quanto più restrittiva, a quella prevista dalla direttiva;

nel decreto legislativo n. 26 del 2014, all'articolo 42, comma 1, il legislatore aveva previsto, in assenza di metodi alternativi all'impiego di animali, la proroga per tale divieto fino al 31 dicembre 2016. Successivamente, attraverso l'inserimento di atti normativi all'interno dei decreti c.d. "Milleproroghe", l'entrata in vigore del divieto è stata, da ultimo, posticipata al 1 gennaio 2021;

ai sensi dell'articolo 37 del decreto legislativo n. 26 del 2014, il Ministero della salute è chiamato a promuovere lo sviluppo e la ricerca di approcci alternativi, che non prevedono l'uso di animali o che utilizzano un minor numero di animali o che comportano procedure meno dolorose, nonché la formazione e l'aggiornamento per gli operatori degli stabilimenti autorizzati;

per il triennio 2020-2022, la legge del 22 febbraio 2020, n. 8, ha previsto finanziamenti per lo sviluppo e la convalida di metodi alternativi e per la formazione del personale con un importo annuale pari a 2 milioni di euro;

tale situazione di incertezza normativa, coniugata alla mancanza di adeguati fondi per la sperimentazione alternativa, ha conseguenze negative sulla programmazione degli esperimenti e sulla capacità del nostro Paese di innovare e di attrarre fondi per la ricerca, andando così a porre l'Italia in una posizione di svantaggio rispetto agli altri Paesi europei;

la presente tematica sottende due interessi contrapposti e non allineati, da un lato il diritto alla ricerca e dall'altro il sentimento nei confronti degli animali. Tale contrapposizione porta a dover prevedere uno sviluppo di quelle metodologie di ricerca alternativa che riescano a bilanciare questi contrapposti interessi,

impegna il Governo:

ad adottare, compatibilmente con i vincoli di finanza pubblica, tutte le misure che favoriscano la ricerca scientifica in Italia, comprese eventuali proroghe, incentivando metodi di ricerca che siano alternativi ai test sugli animali, prevedendo, inoltre, un fondo annuale con risorse, maggiori di quelle già stanziare, per la ricerca alternativa.

(*) Accolto dal Governo

G33.101

La Commissione

V. testo 2

Il Senato,

in sede di discussione del disegno di legge recante "Disposizioni per l'adempimento degli obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia all'Unione europea - Legge europea 2019-2020",
premessi che:

al fine di armonizzare le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative degli Stati membri sulla protezione degli animali usati a scopi scientifici, l'Unione europea ha adottato la direttiva 2010/63/UE, che si applica nei casi in cui gli animali siano utilizzati o siano destinati a essere impiegati nelle procedure a fini scientifici ed educativi;

l'obiettivo finale della direttiva - che rappresenta un'equa conciliazione tra le esigenze della scienza e le questioni etiche poste dalle associazioni animaliste - è la completa sostituzione delle procedure su animali a fini scientifici ed educativi non appena ciò sia scientificamente possibile, come enunciato al considerando n. 10 della stessa;

a tale scopo, l'articolo 47 della direttiva prevede che la Commissione europea e gli Stati membri contribuiscano allo sviluppo e alla convalida di approcci alternativi idonei a fornire un livello pari o più alto d'informazione di quello ottenuto nelle procedure che usano animali;

per ottemperare a tale previsione, il Ministero della Salute ha inaugurato nell'aprile 2013 il Tavolo tecnico sui metodi alternativi alla sperimentazione animale, rinnovato con decreto del Ministro della Salute del 7 giugno 2019, che tuttavia risulta attualmente inattivo;

in relazione al recepimento, l'articolo 2 della direttiva 2010/63/UE ha stabilito espressamente che gli Stati membri potessero mantenere misure più rigorose di quelle unionali, esclusivamente se già previste nell'ordinamento nazionale alla data dell'entrata in vigore della direttiva stessa fissata al 9 novembre 2010;

in violazione dell'articolo 2, nel decreto legislativo 4 marzo 2014, n. 26, di recepimento della direttiva, il legislatore italiano ha introdotto *ex novo* una serie di misure più restrittive, precedentemente assenti nell'ordinamento nazionale, tra cui i divieti di utilizzo di animali negli studi su xenotrapianti d'organo e sostanze d'abuso (articolo 5, comma 2, lettere d) ed e) del decreto legislativo n. 26 del 2014);

nonostante l'entrata in vigore dei suddetti divieti sia stata finora differita più volte con un meccanismo di proroghe normative annuali, la loro permanenza nell'ordinamento nazionale penalizza gravemente i ricercatori italiani, ponendoli in una condizione di precarietà e svantaggio rispetto ai colleghi europei, soprattutto nell'accesso ai bandi e ai finanziamenti internazionali di durata pluriennale;

le difformità esistenti tra direttiva europea 2010/63/UE e il decreto legislativo di recepimento n. 26 del 2014 - inclusi i citati divieti di sperimentazione animale - hanno condotto la Commissione europea a inviare all'Italia, con la nota C(2016)2361 del 28 aprile 2016, una lettera di messa in mora, avviando la procedura d'infrazione 2016/2013;

in risposta ai rilievi della Commissione europea, il Governo ha rappresentato che la maggior parte delle criticità derivano dai limiti imposti dalla delega contenuta nell'articolo 13 della legge 6 agosto 2013 n. 96, recante «Delega al Governo per il recepimento delle direttive europee e l'attuazione di altri atti dell'Unione europea - legge di delegazione europea 2013»;

non soddisfatta delle motivazioni del Governo italiano e in mancanza di un impegno concreto a modificare il decreto legislativo, la Commissione europea, con nota del 15 febbraio 2017, ha inviato all'Italia un parere motivato per non aver ancora recepito correttamente la direttiva 2010/63/UE, rilevando come l'applicazione del criterio di delega non giustificasse un non corretto recepimento;

con riferimento ai divieti di sperimentazione animale negli studi su sostanze d'abuso e xenotrapianti d'organo, l'ultimo intervento normativo di proroga è contenuto all'articolo 28 del disegno di legge europea 2019-2020, che ne posticipa l'entrata in vigore al 30 giugno 2022, al fine di consentire al Governo un margine temporale congruo per sanare le difformità esistenti tra la direttiva 2010/63/UE e il decreto legislativo di recepimento n. 26 del 2014;

a tal fine, lo scorso 1° aprile, durante l'esame in prima lettura del presente disegno di legge presso la Camera dei deputati, il Governo ha accolto l'ordine del giorno 9/2670-A/3 - presentato dagli onn. Boldi, De Filippo, Carnevali, Noja, Bagnasco, Sportiello, Bologna, Ianaro, De Lorenzo, Galizia - impegnandosi, da un lato, a risolvere la procedura di infrazione n. 2016/2013 nel prossimo disegno di legge europea 2021, superando definitivamente le criticità evidenziate dalla Commissione europea, inclusi i divieti richiamati, dall'altro lato, a prevedere a regime congrue forme di finanziamento da destinare allo sviluppo di nuovi approcci metodologici (NAM) per la ricerca senza uso di animali,

impegna il Governo:

a dare seguito all'ordine del giorno 9/2670-A/3 citato in premessa, inserendo nel disegno di legge europea 2021 da presentare alle Camere, specifiche disposizioni volte a risolvere la procedura di infrazione n. 2016/2013, nonché a stanziare adeguate misure di finanziamento per lo sviluppo di nuovi approcci metodologici che non prevedano l'uso di animali.

G33.101 (testo 2)

La Commissione

Non posto in votazione (*)

Il Senato,

in sede di discussione del disegno di legge recante "Disposizioni per l'adempimento degli obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia all'Unione europea - Legge europea 2019-2020",

premesso che:

al fine di armonizzare le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative degli Stati membri sulla protezione degli animali usati a scopi scientifici, l'Unione europea ha adottato la direttiva 2010/63/UE, che si applica nei casi in cui gli animali siano utilizzati o siano destinati a essere impiegati nelle procedure a fini scientifici ed educativi;

l'obiettivo finale della direttiva - che rappresenta un'equa conciliazione tra le esigenze della scienza e le questioni etiche poste dalle associazioni animaliste - è la completa sostituzione delle procedure su animali a fini scientifici ed educativi non appena ciò sia scientificamente possibile, come enunciato al considerando n. 10 della stessa;

a tale scopo, l'articolo 47 della direttiva prevede che la Commissione europea e gli Stati membri contribuiscano allo sviluppo e alla convalida di approcci alternativi idonei a fornire un livello pari o più alto d'informazione di quello ottenuto nelle procedure che usano animali;

per ottemperare a tale previsione, il Ministero della Salute ha inaugurato nell'aprile 2013 il Tavolo tecnico sui metodi alternativi alla sperimentazione animale, rinnovato con decreto del Ministro della Salute del 7 giugno 2019, che tuttavia risulta attualmente inattivo;

in relazione al recepimento, l'articolo 2 della direttiva 2010/63/UE ha stabilito espressamente che gli Stati membri potessero mantenere misure più rigorose di quelle unionali, esclusivamente se già previste nell'ordinamento nazionale alla data dell'entrata in vigore della direttiva stessa fissata al 9 novembre 2010;

in violazione dell'articolo 2, nel decreto legislativo 4 marzo 2014, n. 26, di recepimento della direttiva, il legislatore italiano ha introdotto *ex novo* una serie di misure più restrittive, precedentemente assenti nell'ordinamento nazionale, tra cui i divieti di utilizzo di animali negli studi su xenotrapianti d'organo e sostanze d'abuso (articolo 5, comma 2, lettere d) ed e) del decreto legislativo n. 26 del 2014);

nonostante l'entrata in vigore dei suddetti divieti sia stata finora differita più volte con un meccanismo di proroghe normative annuali, la loro permanenza nell'ordinamento nazionale penalizza gravemente i ricercatori italiani, ponendoli in una condizione di precarietà e svantaggio rispetto ai colleghi europei, soprattutto nell'accesso ai bandi e ai finanziamenti internazionali di durata pluriennale;

le difformità esistenti tra direttiva europea 2010/63/UE e il decreto legislativo di recepimento n. 26 del 2014 - inclusi i citati divieti di sperimentazione animale - hanno condotto la Commissione europea a inviare all'Italia, con la nota C(2016)2361 del 28 aprile 2016, una lettera di messa in mora, avviando la procedura d'infrazione 2016/2013;

in risposta ai rilievi della Commissione europea, il Governo ha rappresentato che la maggior parte delle criticità derivano dai limiti imposti dalla delega contenuta nell'articolo 13 della legge 6 agosto 2013 n. 96, recante «Delega al Governo per il recepimento delle direttive europee e l'attuazione di altri atti dell'Unione europea - legge di delegazione europea 2013»;

non soddisfatta delle motivazioni del Governo italiano e in mancanza di un impegno concreto a modificare il decreto legislativo, la Commissione europea, con nota del 15 febbraio 2017, ha inviato all'Italia un parere motivato per non aver ancora recepito correttamente la direttiva 2010/63/UE, rilevando come l'applicazione del criterio di delega non giustificasse un non corretto recepimento;

con riferimento ai divieti di sperimentazione animale negli studi su sostanze d'abuso e

xenotrapianti d'organo, l'ultimo intervento normativo di proroga è contenuto all'articolo 28 del disegno di legge europea 2019-2020, che ne posticipa l'entrata in vigore al 30 giugno 2022, al fine di consentire al Governo un margine temporale congruo per sanare le difformità esistenti tra la direttiva 2010/63/UE e il decreto legislativo di recepimento n. 26 del 2014;

a tal fine, lo scorso 1° aprile, durante l'esame in prima lettura del presente disegno di legge presso la Camera dei deputati, il Governo ha accolto l'ordine del giorno 9/2670-A/3 - presentato dagli onn. Boldi, De Filippo, Carnevali, Noja, Bagnasco, Sportiello, Bologna, Ianaro, De Lorenzo, Galizia - impegnandosi, da un lato, a risolvere la procedura di infrazione n. 2016/2013 nel prossimo disegno di legge europea 2021, superando definitivamente le criticità evidenziate dalla Commissione europea, inclusi i divieti richiamati, dall'altro lato, a prevedere a regime congrue forme di finanziamento da destinare allo sviluppo di nuovi approcci metodologici (NAM) per la ricerca senza uso di animali, impegna il Governo:

a dare seguito, compatibilmente con i vincoli di finanza pubblica, all'ordine del giorno 9/2670-A/3 citato in premessa, inserendo nel disegno di legge europea 2021 da presentare alle Camere, specifiche disposizioni volte a risolvere la procedura di infrazione n. 2016/2013, nonché a stanziare adeguate misure di finanziamento per lo sviluppo di nuovi approcci metodologici che non prevedano l'uso di animali.

(*) Accolto dal Governo

Capo VI

DISPOSIZIONI IN MATERIA DI PROTEZIONE DEI CONSUMATORI

ARTICOLI DA 34 A 48 NEL TESTO PROPOSTO DALLA COMMISSIONE

Art. 34.

Approvato

(Designazione dell'autorità competente per l'esecuzione del regolamento (UE) 2017/ 1128 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 giugno 2017, relativo alla portabilità transfrontaliera di servizi di contenuti online nel mercato interno)

1. Dopo il comma 7 dell'articolo 1 della legge 31 luglio 1997, n. 249, è inserito il seguente:
« 7-bis. Per l'esecuzione del regolamento (UE) 2017/1128 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 giugno 2017, relativo alla portabilità transfrontaliera di servizi di contenuti *online* nel mercato interno, l'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni è designata quale autorità competente ai sensi dell'articolo 5 del regolamento (UE) 2017/2394 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 dicembre 2017. L'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni svolge le relative funzioni, ai sensi dell'articolo 3, numero 6), del citato regolamento (UE) 2017/2394, con i poteri di indagine e di esecuzione di cui all'articolo 9 dello stesso regolamento, esercitati conformemente all'articolo 10 del medesimo regolamento, nonché con i poteri previsti dalla presente legge e dall'articolo 2, comma 20, della legge 14 novembre 1995, n. 481 ».

Art. 35.

Approvato

(Modifica all'articolo 7-bis del decreto legislativo 21 marzo 2005, n. 66, in materia di emissioni di gas ad effetto serra. Caso ARES (2019) 7142023)

1. All'articolo 7-bis, comma 1, del decreto legislativo 21 marzo 2005, n. 66, le parole: « nell'anno 2020 e, dell'elettricità fornita nel 2020, » sono sostituite dalle seguenti: « nell'anno di riferimento e dell'elettricità fornita nell'anno di riferimento ».

Art. 36.

Approvato

(Modifiche al decreto legislativo 9 giugno 2020, n. 47, in materia di sistema europeo per lo scambio di quote di emissione dei gas a effetto serra)

1. Al decreto legislativo 9 giugno 2020, n. 47, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) l'articolo 37 è abrogato;

b) alla rubrica dell'allegato I, le parole: « la presente direttiva » sono sostituite dalle seguenti: « il presente decreto legislativo ».

Art. 37.

Approvato

(Designazione delle autorità competenti per l'esecuzione del regolamento (UE) 2017/ 2394 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 dicembre 2017, sulla cooperazione tra le autorità nazionali responsabili dell'esecuzione della normativa che tutela i consumatori e che abroga il regolamento (CE) n. 2006/2004, e loro poteri minimi)

1. Al codice del consumo, di cui al decreto legislativo 6 settembre 2005, n. 206, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 27:

1) al comma 1, le parole: « regolamento 2006/2004/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 ottobre 2004, sulla cooperazione tra le autorità nazionali responsabili dell'esecuzione della normativa che tutela i consumatori » sono sostituite dalle seguenti: « regolamento (UE) 2017/2394 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 dicembre 2017, sulla cooperazione tra le autorità nazionali responsabili dell'esecuzione della normativa che tutela i consumatori e che abroga il regolamento (CE) n. 2006/2004 »;

2) al comma 2, le parole: « regolamento 2006/2004/CE » sono sostituite dalle seguenti: « regolamento (UE) 2017/2394 »;

b) all'articolo 37-bis, comma 1, dopo le parole: « L'Autorità garante della concorrenza e del mercato » sono inserite le seguenti: « è designata, ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2017/2394, quale autorità competente responsabile dell'applicazione della direttiva 93/13/CEE del Consiglio, del 5 aprile 1993, concernente le clausole abusive nei contratti stipulati con i consumatori. In materia di accertamento e di sanzione delle violazioni della citata direttiva 93/13/CEE, si applica l'articolo 27 del presente codice. L'Autorità »;

c) all'articolo 66, comma 4, le parole: « ai sensi dell'articolo 3, lettera c), del regolamento (CE) n. 2006/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 ottobre 2004 » sono sostituite dalle seguenti: « ai sensi dell'articolo 3, numero 6), del regolamento (UE) 2017/2394 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 dicembre 2017 »;

d) all'articolo 144-bis:

1) al comma 1, alinea, le parole: « dell'articolo 3, lettera c), del regolamento (CE) n. 2006/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 ottobre 2004, nonché le disposizioni vigenti nelle ulteriori materie per le quali è prevista la competenza di altre autorità nazionali, svolge le funzioni di autorità competente, ai sensi del medesimo articolo 3, lettera c), del citato regolamento (CE) n. 2006/2004 » sono sostituite dalle seguenti: « dell'articolo 3, numero 6), del regolamento (UE) 2017/2394 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 dicembre 2017, nonché le disposizioni vigenti nelle ulteriori materie per le quali è prevista la competenza di altre autorità nazionali, svolge le funzioni di autorità competente, ai sensi del medesimo articolo 3, numero 6), del regolamento (UE) 2017/2394 »;

2) il comma 2 è sostituito dal seguente:

« 2. Il Ministero dello sviluppo economico e le altre autorità competenti ai sensi dell'articolo 3, numero 6), del regolamento (UE) 2017/2394, che dispongono di tutti i poteri minimi di cui all'articolo 9 dello stesso regolamento e li esercitano conformemente all'articolo 10 del medesimo regolamento, conservano gli ulteriori e più ampi poteri loro attribuiti dalla normativa vigente. Con riferimento alle infrazioni lesive degli interessi collettivi dei consumatori in ambito nazionale, escluse dall'applicazione del citato regolamento (UE) 2017/2394, le autorità di cui al primo periodo del presente comma, fermi restando gli ulteriori e più ampi poteri loro attribuiti dalla normativa vigente, esercitano i medesimi poteri di indagine e di esecuzione di cui all'articolo 9 del citato regolamento, in conformità all'articolo 10 del medesimo regolamento, con facoltà di avvalersi anche di soggetti appositamente incaricati, che acquisiscono i dati, le notizie e le informazioni secondo le competenze e le modalità stabilite dai rispettivi regolamenti »;

3) ai commi 4 e 9, le parole: « regolamento (CE) n. 2006/2004 » sono sostituite dalle seguenti: «

regolamento (UE) 2017/2394 »;

4) al comma 8, le parole: « degli articoli 3, lettera c), e 4, del citato regolamento (CE) n. 2006/2004 » sono sostituite dalle seguenti: « degli articoli 3, numero 6), 5, 9 e 10 del regolamento (UE) 2017/2394 »;

5) al comma 9-bis, secondo periodo, le parole: « svolge le funzioni di autorità competente ai sensi dell'articolo 3, lettera c), del regolamento (CE) n. 2006/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 ottobre 2004, sulla cooperazione tra le autorità nazionali responsabili dell'esecuzione della normativa che tutela i consumatori » sono sostituite dalle seguenti: « è designata autorità competente ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2017/2394 ».

2. Dopo il comma 1 dell'articolo 51-octies del codice della normativa statale in tema di ordinamento e mercato del turismo, di cui all'allegato 1 annesso al decreto legislativo 23 maggio 2011, n. 79, è aggiunto il seguente:

« I-bis. L'Autorità garante della concorrenza e del mercato è designata, ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2017/2394 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 dicembre 2017, quale autorità competente responsabile dell'applicazione della direttiva (UE) 2015/2302 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 novembre 2015, relativa ai pacchetti turistici e ai servizi turistici collegati, che modifica il regolamento (CE) n. 2006/2004 e la direttiva 2011/83/UE del Parlamento europeo e del Consiglio e che abroga la direttiva 90/314/CEE del Consiglio. In materia di accertamento e di sanzione delle violazioni della citata direttiva (UE) 2015/2302, si applica l'articolo 27 del codice del consumo, di cui al decreto legislativo 6 settembre 2005, n. 206 ».

3. Al comma 2 dell'articolo 3 del decreto legislativo 4 novembre 2014, n. 169, le parole: « regolamento (CE) 2006/2004 » sono sostituite dalle seguenti: « regolamento (UE) 2017/2394 ».

4. Al comma 2 dell'articolo 3 del decreto legislativo 29 luglio 2015, n. 129, le parole: « regolamento (CE) n. 2006/2004 » sono sostituite dalle seguenti: « regolamento (UE) 2017/2394 ».

Capo VII

DISPOSIZIONI IN MATERIA DI ENERGIA

Art. 38.

Approvato

(Disposizioni sulla metodologia di calcolo da utilizzare per la determinazione di energia prodotta dai biocarburanti e dai bioliquidi. Procedura di infrazione n. 2019/2095)

1. Al decreto legislativo 3 marzo 2011, n. 28, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 38, comma 1, le parole: « di cui al provvedimento di attuazione della direttiva 2009/30/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009 » sono sostituite dalle seguenti: « di cui al decreto legislativo 21 marzo 2005, n. 66 »;

b) all'articolo 39, comma 1, le parole: « di cui al provvedimento di attuazione della direttiva 2009/30/CE » sono sostituite dalle seguenti: « di cui al decreto legislativo 21 marzo 2005, n. 66 »;

c) all'allegato 1, parte 2, recante « Calcolo della quota di energia da fonti rinnovabili in tutte le forme di trasporto », punto 1:

1) alla lettera b), dopo le parole: « lettera c-bis) del presente paragrafo » sono aggiunte le seguenti: « e dalla parte 1, punto 2, primo periodo, del presente allegato »;

2) alla lettera c-bis):

2.1) la lettera b) è sostituita dalla seguente:

« b) i biocarburanti sostenibili prodotti a partire da colture coltivate su superfici agricole come colture principali soprattutto a fini energetici, diverse dai cereali e da altre colture amidacee, zuccherine e oleaginose, a condizione che sia dimostrato che tali colture sono state coltivate su terreni di cui all'allegato V-bis, parte C, paragrafo 8, lettera b), del decreto legislativo 21 marzo 2005, n. 66 »;

2.2) la lettera c) è abrogata.

2. La rubrica dell'articolo 10 del decreto legislativo 21 marzo 2017, n. 51, è sostituita dalla seguente: « Modifiche all'allegato V-bis al decreto legislativo 21 marzo 2005, n. 66, in attuazione degli allegati I e II della direttiva (UE) 2015/1513 ».

Capo VIII

ALTRE DISPOSIZIONI

Art. 39.

Approvato

(Modifiche all'articolo 2 della legge 24 dicembre 2012, n. 234, concernente il Comitato interministeriale per gli affari europei)

1. All'articolo 2 della legge 24 dicembre 2012, n. 234, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 7, le parole: « di venti unità, di personale appartenente alla terza area o qualifiche equiparate, » sono sostituite dalle seguenti: « di ventotto unità, di cui ventiquattro appartenenti alla terza area o qualifiche equiparate e quattro appartenenti alla seconda area o qualifiche equiparate, di personale »;

b) al comma 8, le parole: « appartenente alla terza area o qualifiche equiparate, » sono sostituite dalle seguenti: « , di cui tre unità appartenenti alla terza area o qualifiche equiparate e tre unità appartenenti alla seconda area o qualifiche equiparate, ».

Art. 40.

Approvato

(Modifiche alla legge 24 dicembre 2012, n. 234, sulla partecipazione dell'Italia alla formazione e all'attuazione della normativa europea, concernenti il ruolo del Parlamento nel processo decisionale relativo alla posizione da assumere in sede europea)

1. Alla legge 24 dicembre 2012, n. 234, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 4:

1) al comma 1, secondo periodo, le parole: « Su loro richiesta, » sono soppresse e dopo le parole: « riunioni del Consiglio dell'Unione europea » sono inserite le seguenti: « e dell'Eurogruppo e delle riunioni informali nelle loro diverse formazioni »;

2) dopo il comma 1 è inserito il seguente:

« *1-bis.* Le competenti Commissioni parlamentari, secondo le disposizioni dei Regolamenti delle Camere, prima di ogni riunione del Consiglio dell'Unione europea, possono adottare atti di indirizzo volti a delineare i principi e le linee dell'azione del Governo nell'attività preparatoria di adozione degli atti dell'Unione europea »;

b) all'articolo 7, comma 1, le parole: « coerente con gli » sono sostituite dalle seguenti: « conforme agli ».

Art. 41.

Approvato

(Modifica all'articolo 29 della legge 24 dicembre 2012, n. 234, concernente la legge di delegazione europea e la legge europea)

1. All'articolo 29 della legge 24 dicembre 2012, n. 234, il comma 8 è sostituito dal seguente:

« 8. Al fine di consentire la celere entrata in vigore dei disegni di legge di cui ai commi 4 e 5, nel caso di ulteriori esigenze di adempimento di obblighi di cui all'articolo 1, il Presidente del Consiglio dei ministri o il Ministro per gli affari europei, di concerto con il Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale e con gli altri Ministri interessati, può presentare alle Camere, entro il 31 luglio di ogni anno, previo parere della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, un ulteriore disegno di legge di delegazione europea e un ulteriore disegno di legge europea, i cui titoli sono completati dalla dicitura: "secondo semestre". Per il disegno di legge di delegazione europea di cui al presente comma non è prescritta la relazione illustrativa di cui al comma 7 ».

Art. 42.

Approvato

(Modifica all'articolo 43 della legge 24 dicembre 2012, n. 234, concernente il diritto di rivalsa dello Stato nei confronti di regioni o di altri enti pubblici responsabili di violazioni del diritto dell'Unione europea)

1. Al comma 6 dell'articolo 43 della legge 24 dicembre 2012, n. 234, è premesso il seguente periodo: «

Il Ministro dell'economia e delle finanze, con uno o più decreti da adottare di concerto con i Ministri competenti per materia, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, per le materie di competenza delle regioni, delle province autonome di Trento e di Bolzano e degli enti locali, può definire i criteri e le procedure riguardanti i procedimenti istruttori propedeutici all'esercizio dell'azione di rivalsa di cui al presente comma ».

Art. 43.

Approvato

(Monitoraggio parlamentare sull'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza)

1. Il Governo trasmette al Parlamento, su base semestrale, relazioni periodiche sullo stato di avanzamento dell'attuazione del programma di riforme e investimenti contenuti nel Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR), approvato in base al regolamento (UE) 2021/241 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 febbraio 2021, che istituisce il dispositivo per la ripresa e la resilienza.
2. Le Commissioni parlamentari competenti per l'esame del PNRR esaminano le relazioni semestrali di cui al comma 1 e svolgono ogni opportuna attività conoscitiva, secondo le disposizioni dei rispettivi regolamenti, finalizzata al monitoraggio del corretto utilizzo delle risorse dell'Unione europea assegnate all'Italia, alla verifica del conseguimento soddisfacente dei traguardi e degli obiettivi intermedi, anche in considerazione delle regole fissate dall'articolo 24 del regolamento (UE) 2021/241 sull'erogazione dei contributi finanziari, nonché alla valutazione dell'impatto economico, sociale e territoriale derivante dall'attuazione delle riforme e dalla realizzazione dei progetti finanziati.
3. Nell'esercizio dell'attività di cui al comma 2, le Commissioni parlamentari svolgono in particolare audizioni dei soggetti responsabili e attuatori dei progetti e sopralluoghi nei luoghi in cui sono in corso di realizzazione i progetti del PNRR aventi ricadute sui territori.
4. Al termine dell'esame di ogni relazione semestrale, possono essere adottati atti di indirizzo al Governo che indicano le eventuali criticità riscontrate nel programma di adozione delle riforme concordate in sede europea e nello stato di avanzamento dei singoli progetti.

Art. 44.

Approvato

(Rafforzamento delle strutture del Ministero dell'economia e delle finanze preposte alle attività di gestione, monitoraggio e controllo degli interventi dell'Unione europea per il periodo di programmazione 2021-2027)

1. Ai fini del rafforzamento delle attività di gestione, monitoraggio e controllo degli interventi cofinanziati dall'Unione europea per il periodo di programmazione 2021-2027 nonché di adeguamento dell'ordinamento interno alla normativa europea, il Ministero dell'economia e delle finanze è autorizzato ad assumere a tempo indeterminato, per le esigenze delle strutture del Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato del medesimo Ministero, con corrispondente incremento della vigente dotazione organica, un contingente di personale nel numero massimo di cinquanta unità da inquadrare nel livello iniziale della terza area, attraverso l'indizione di appositi concorsi pubblici, anche avvalendosi della Commissione per l'attuazione del Progetto di Riqualficazione delle Pubbliche Amministrazioni, di cui all'articolo 35, comma 5, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165.
2. Agli oneri derivanti dall'attuazione del comma 1 del presente articolo, pari a euro 2.205.000 annui a decorrere dall'anno 2021, si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo per il recepimento della normativa europea, di cui all'articolo 41-bis della legge 24 dicembre 2012, n. 234.

Art. 45.

Approvato

(Assunzione di personale presso l'Autorità nazionale anticorruzione)

1. Ai fini del rafforzamento dei compiti istituzionali dell'Autorità nazionale anticorruzione (ANAC), in particolare per quanto disposto dal PNRR con riferimento alla digitalizzazione delle procedure di affidamento dei contratti pubblici di lavori, servizi e forniture, la medesima Autorità è autorizzata ad assumere personale a tempo indeterminato, con corrispondente modifica della dotazione organica vigente, nel numero massimo di ventotto unità, di cui venticinque con la qualifica di funzionari e tre con la qualifica di impiegati, da inquadrare nel livello iniziale della qualifica di riferimento.

2. Ai fini di cui al comma 1 è autorizzata la spesa di euro 587.833 per l'anno 2021, euro 2.625.278 per l'anno 2022, euro 2.678.135 per l'anno 2023, euro 2.738.467 per l'anno 2024, euro 2.840.306 per l'anno 2025, euro 2.990.711 per l'anno 2026, euro 3.163.030 per l'anno 2027, euro 3.339.026 per l'anno 2028, euro 3.520.826 per l'anno 2029, euro 3.705.663 per l'anno 2030, euro 3.887.854 per l'anno 2031 ed euro 4.254.378,38 annui a decorrere dall'anno 2032. Ai relativi oneri si provvede, quanto a euro 587.833 per l'anno 2021, euro 2.625.278 per l'anno 2022, euro 2.678.135 per l'anno 2023, euro 2.738.467 per l'anno 2024, euro 2.840.306 per l'anno 2025 ed euro 2.990.711 per l'anno 2026, mediante corrispondente riduzione del fondo per il recepimento della normativa europea, di cui all'articolo 41-*bis* della legge 24 dicembre 2012, n. 234, e, quanto a euro 3.163.030 per l'anno 2027, euro 3.339.026 per l'anno 2028, euro 3.520.826 per l'anno 2029, euro 3.705.663 per l'anno 2030, euro 3.887.854 per l'anno 2031 ed euro 4.254.378,38 annui a decorrere dall'anno 2032, a carico del bilancio dell'ANAC. Alla compensazione in termini di indebitamento e fabbisogno, pari a euro 1.628.961 per l'anno 2027, euro 1.719.599 per l'anno 2028, euro 1.813.226 per l'anno 2029, euro 1.908.417 per l'anno 2030, euro 2.002.245 per l'anno 2031 ed euro 2.191.006 annui a decorrere dall'anno 2032, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per la compensazione degli effetti finanziari non previsti a legislazione vigente conseguenti all'attualizzazione di contributi pluriennali, di cui all'articolo 6, comma 2, del decreto-legge 7 ottobre 2008, n. 154, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 dicembre 2008, n. 189.

Art. 46.

Approvato

(Sviluppo della funzione consultiva)

1. In attuazione del regolamento (UE) 2021/241 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 febbraio 2021, che istituisce il dispositivo per la ripresa e la resilienza, e al fine di un efficace monitoraggio e controllo degli interventi dell'Unione europea per il periodo di programmazione 2021-2027, il presente articolo reca disposizioni in merito allo sviluppo della funzione consultiva.
2. Limitatamente alle risorse stanziare dal PNRR e ai fondi complementari al PNRR, le sezioni riunite della Corte dei conti in sede consultiva, a richiesta delle amministrazioni centrali e degli altri organismi di diritto pubblico nazionali, rendono pareri nelle materie di contabilità pubblica, su fattispecie di valore complessivo non inferiore a un milione di euro, e assicurano la funzione nomofilattica sull'esercizio della funzione consultiva da parte delle sezioni regionali di controllo. I medesimi pareri sono resi dalle sezioni regionali di controllo della Corte dei conti, a richiesta dei comuni, delle province, delle città metropolitane e delle regioni, sulle condizioni di applicabilità della normativa di contabilità pubblica all'esercizio delle funzioni e alle attività finanziate con le risorse stanziare dal PNRR e con i fondi complementari al PNRR. È esclusa, in ogni caso, la gravità della colpa qualora l'azione amministrativa si sia conformata ai pareri resi dalla Corte dei conti in via consultiva ai sensi del presente comma nel rispetto dei presupposti generali per il rilascio dei medesimi.
3. Dall'attuazione del presente articolo non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Le amministrazioni interessate provvedono all'attuazione dei compiti derivanti dal presente articolo con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

Art. 47.

Approvato

(Disposizioni relative al versamento delle risorse proprie dell'Unione europea. Anticipazione del fondo di rotazione e reintegro sui capitoli di bilancio dello Stato)

1. Al fine di assicurare il tempestivo versamento all'Unione europea dei contributi a carico dell'Italia per il finanziamento del bilancio generale dell'Unione europea, il fondo di rotazione di cui all'articolo 5 della legge 16 aprile 1987, n. 183, è autorizzato ad anticipare le occorrenti risorse a valere sulle proprie disponibilità.
2. Al reintegro delle anticipazioni di cui al comma 1 si provvede tempestivamente a valere sugli stanziamenti dei corrispondenti capitoli di bilancio dello Stato iscritti nello stato di previsione della spesa del Ministero dell'economia e delle finanze.

Art. 48.

Approvato

(Clausola di invarianza finanziaria)

1. Dall'attuazione delle disposizioni di cui alla presente legge, ad eccezione degli articoli 1, 3, 44 e 45, non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Le amministrazioni e le autorità interessate provvedono agli adempimenti previsti dalla presente legge con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

DOCUMENTI

Relazione programmatica sulla partecipazione dell'Italia all'Unione europea per l'anno 2021 ([Doc. LXXXVI, n. 4](#))

Relazione consuntiva sulla partecipazione dell'Italia all'Unione europea, relativa all'anno 2020 (Doc. LXXXVII, n. 4)

PROPOSTE DI RISOLUZIONE NN. 1 E 2

(6-00199) n. 1 (02 novembre 2021)

[Stefano](#), [Candiani](#), [Lorefice](#), [Nannicini](#), [Giammanco](#), [Ginetti](#), [Bonino](#), [De Petris](#), [Steger](#).

Approvata nel testo emendato

Il Senato,

esaminate la Relazione consuntiva sulla partecipazione dell'Italia all'Unione europea riferita all'anno 2020 (Doc. LXXXVII, n. 4) e la Relazione programmatica sulla partecipazione dell'Italia all'Unione europea per l'anno 2021 (Doc. LXXXVI, N. 4)

premessi che:

le Relazioni consuntiva e programmatica annuali rappresentano, secondo la legge 24 dicembre 2012, n. 234, un importante strumento per l'esercizio della funzione di partecipazione del Parlamento sulla funzione di governo nelle sedi decisionali dell'Unione europea;

entrambe le relazioni in esame presentano una struttura complessivamente coerente con le previsioni legislative della sopra citata legge n. 234 del 2012;

considerato che:

la Relazione programmatica sulla partecipazione dell'Italia all'Unione europea per l'anno 2020 è stata presentata al Parlamento il 24 giugno 2021;

la pandemia, ancora in corso, e gli eventi internazionali continuano ad imporre profondi cambiamenti nell'agenda politica nazionale, ma soprattutto europea con la necessità di mettere in campo nuovi strumenti per poter affrontare le crisi sopravvenute e tutelare i nostri cittadini dalle conseguenze economiche e sociali;

le suddette relazioni, elaborate e poi trasmesse al Parlamento non potevano tenere in considerazione alcuni scenari, come la crisi in Afghanistan, quella dei prezzi dell'energia e gli ultimi sviluppi della pandemia Covid-19;

rilevato che, risultano da integrare le azioni politiche adottate nel corso degli ultimi mesi sia dal Governo italiano sia dalla Commissione europea, e si ritiene pertanto necessario, al fine di migliorare la capacità di risposta ai problemi strutturali e alle crisi persistenti, implementare gli obiettivi che l'Italia deve conseguire in sede europea, tra i quali:

1) avanzare iniziative per far fronte alle asimmetrie nel contrasto al Covid-19 in alcuni Paesi UE e accelerare la condivisione dei vaccini per i Paesi bisognosi, adoperandosi in tutte le sedi europee e multilaterali affinché si possa derogare temporaneamente per i vaccini anti-Covid 19 al regime ordinario dell'accordo TRIPS sui brevetti o altri diritti di proprietà intellettuale, prevedendo anche il trasferimento del know-how necessario, con l'obiettivo di fornire una risposta robusta e rapida alla pandemia;

2) in tema energetico, attuare il toolbox proposto dalla Commissione europea per affrontare anche con strumenti europei l'aumento dei prezzi dell'energia;

3) con riguardo alle politiche agricole, adottare interventi volti a favorire il monitoraggio dell'andamento dei prezzi delle materie prime sul mercato, al fine di arginare azioni speculative che destabilizzano il mercato e generano un disequilibrio nella remunerazione dei fattori produttivi a danno

della competitività delle eccellenze agroalimentari "*made in Italy*";

4) in tema istituzionale, adottare ogni iniziativa utile affinché la Conferenza sul futuro dell'UE diventi la sede in cui coinvolgere cittadini, comunità e la società civile nella costruzione del progetto europeo, avviando insieme - Consiglio, Commissione, Parlamento Europeo e Parlamenti Nazionali - le riforme a Trattati costanti o meno che rendano più efficace e democratica l'azione dell'UE per affrontare le sfide del futuro in uno spirito di rafforzata solidarietà;

5) nel processo di riforma delle regole fiscali europee, valutare l'opportunità di farsi portatore di una proposta di revisione della regola del debito e dei criteri di rientro che ne preveda la differenziazione tra Paesi, in considerazione delle diverse posizioni di partenza e delle peculiarità socio economiche di ciascun Stato membro, nonché lo scorporo dal calcolo del debito degli investimenti pubblici, con specifico riferimento a quelli indirizzati alla transizione ecologica e digitale e di quelli derivanti dai loans del RRF;

6) in tema di sostenibilità ambientale e crescita economica, prevedere che sia applicato il principio della neutralità tecnologica nel definire le politiche e nel promuovere lo sviluppo delle diverse tecnologie per il raggiungimento dei target climatici al 2030 e al 2050, attraverso una tassonomia verde che individui chiaramente gli investimenti sostenibili, escludendo le forme di energia fortemente impattanti;

7) anche al fine di favorire la necessaria ripresa economica dell'Europa e dei singoli Stati membri, prevedere che alla definizione di obiettivi sempre più ambizioni dell'UE si affianchino scelte e criteri che puntino ad una transizione ecologica graduale, condivisa e sostenibile, coniugando sostenibilità ambientale, economica e sociale;

8) far sì che venga definita una concreta strategia in ordine a disponibilità, costi, e approvvigionamento di metalli e minerali critici (con attenzione alla dipendenza da paesi extra europei e riguardo alla COM(2020) 474 final) necessari nella transizione basata sull'elettrificazione spinta dei consumi, della mobilità e sull'impiego di impianti di produzione di energia elettrica da fonti rinnovabili, quali fotovoltaico ed eolico;

9) in tema di relazioni transatlantiche, nella definizione del futuro Strategic Compass, sostenere la necessità di conservare un forte e privilegiato legame con gli Stati Uniti e l'Alleanza atlantica, assicurando che progetti di autonomia strategica europea rafforzino tale legame;

10) riguardo la dimensione esterna, ribadire l'importanza sviluppo della partnership con i Paesi del Vicinato meridionale, e conseguentemente appare fondamentale rafforzare le allocazioni finanziarie dei fondi per la dimensione esterna dell'Unione Europea concentrate nello scacchiere meridionale, in particolare nei confronti dei Paesi del Nord-Africa, per cui occorre adottare Piani d'Azione UE adeguatamente sostenuti dai fondi dello strumento di vicinato, cooperazione allo sviluppo e cooperazione internazionale (NDICI);

11) assumere tutte le iniziative utili per promuovere un rafforzamento della gestione europea delle frontiere esterne dell'Unione, dando attuazione a tutti gli impegni assunti in Parlamento in tema di contrasto dell'immigrazione illegale,

tutto ciò considerato:

approva il contenuto dei due documenti in esame e impegna il Governo a presentare al Parlamento la Relazione consuntiva per l'anno 2021 e programmatica per il 2022 sulla partecipazione dell'Italia all'Unione Europea nel rispetto dei termini previsti dalla Legge 24 dicembre 2012, n. 234. (6-00200) n. 2 (02 novembre 2021)

[Fazzolari](#), [Ciriani](#), [Rauti](#), [Balboni](#), [Barbaro](#), [Calandrini](#), [de Bertoldi](#), [De Carlo](#), [Drago](#), [Garnero Santanchè](#), [Iannone](#), [La Pietra](#), [La Russa](#), [Maffoni](#), [Malan](#), [Nastri](#), [Petrenga](#), [Ruspanini](#), [Totaro](#), [Urso](#), [Zaffini](#).

Preclusa
Il Senato,

esaminate la Relazione consuntiva sulla partecipazione dell'Italia all'Unione europea per l'anno 2020 (DOC. LXXXVII, n. 4) e la Relazione programmatica sulla partecipazione dell'Italia all'Unione europea per l'anno 2021 (Doc. LXXXVI, n. 4),

premessi che:

la Relazione consuntiva sulla partecipazione dell'Italia all'Unione europea, giusto quanto previsto dall'articolo 13, comma 2, della Legge 24 dicembre 2012, n. 234, fornisce alle Camere gli elementi conoscitivi necessari a valutare la partecipazione dell'Italia alla formazione ed attuazione delle politiche dell'Unione europea;

detta Relazione illustra la linea politica di azione seguita dal Governo sulle principali aree di intervento esaminate nelle sedi decisionali europee, e ne evidenzia in diversi casi l'evoluzione a fronte di profili di criticità. La relazione, inoltre, evocati gli atti di indirizzo adottati dalla Camera e dal Senato con riferimento a specifici progetti o questioni, si limita ad un generico richiamo alla coerenza della posizione del Governo con le posizioni espresse in sede parlamentare;

la stessa Relazione consuntiva, in riferimento agli obiettivi delineati nella Relazione programmatica dell'anno precedente, sottolinea come in diversi casi gli stessi non siano stati raggiunti, imputando all'eccezionalità dell'anno trascorso l'impossibilità o la difficoltà riscontrate nel conseguire le finalità ivi delineate e proposte, evidenziando quindi gli scostamenti riscontrati e i nuovi obiettivi assunti nel corso dell'anno; a tal proposito sembra utile sottolineare come la precedente relazione programmatica, presentata il 24 gennaio 2020 ma votata definitivamente addirittura lo scorso aprile, essendo antecedente al diffondersi della pandemia da Covid 19 ha indotto le Camere ad approvare un documento totalmente distante dalla realtà, per i mutati scenari politici e socioeconomici innescati dalla pandemia, nonostante l'invito rivolto da Fratelli d'Italia al Governo a presentare una nuova Relazione, per non umiliare il Parlamento e indebolire l'Italia con l'approvazione di un atto che non tenesse conto della crisi e dei provvedimenti assunti dalle autorità per farvi fronte;

premessi che:

la Relazione programmatica sulla partecipazione dell'Italia all'Unione Europea per l'anno 2021 (Doc. LXXXVI, n. 4) nella sua prima parte illustra lo sviluppo del processo di integrazione europea e le questioni istituzionali, riportando l'azione che il Governo intende assumere per un rilancio dell'integrazione politica europea e un rilancio dei rapporti con le istituzioni dell'Unione europea;

appare quanto meno discutibile che la relazione programmatica, che dovrebbe informare il Parlamento e dallo stesso ricevere mandato in merito alle azioni che il Governo intenda intraprendere nel 2021 per implementare e indirizzare il processo di integrazione europea, venga proposta alle Camere a soli due mesi dalla fine dell'anno, in spregio alle prerogative e alle funzioni del Parlamento;

è sotto gli occhi di tutti che sia le Relazioni consuntiva e programmatica che la legge europea vengono visti come semplici passaggi formali, da sbrigare in ossequio alle indicazioni delle burocrazie europee, senza che il Parlamento possa far valere la propria prerogativa di analisi e vaglio delle norme, di fatto recependo passivamente disposizioni che, in molti casi, hanno un forte impatto sull'ordinamento interno, con ovvie conseguenze per gli italiani, per le nostre attività commerciali e imprenditoriali, per il nostro tessuto produttivo;

considerato che:

la diffusione della pandemia da coronavirus ha stravolto le dinamiche sociali ed economiche in Europa e nel resto del mondo, facendo emergere nuovi assetti, nuove convergenze, nuove dinamiche tra stati e tra organizzazioni sovranazionali; la stessa Europa, coinvolta nelle dinamiche innescate dalla crisi pandemica, ha rimesso in discussione ogni riferimento interno all'UE e, conseguentemente, anche i rapporti tra UE e altri Stati, europei e non;

dall'inizio della pandemia, per fronteggiare la crisi sanitaria e l'inevitabile e conseguente crisi economica, l'Unione europea ha spesso "rinnegato" alcuni suoi capisaldi: sospensione dei vincoli di bilancio imposti dai trattati, sospensione del divieto degli aiuti di stato, addirittura sospensione del trattato di Schengen e ridefinizione dei criteri sulla circolazione delle persone;

lo stesso Ministro Amendola, in audizione presso la Commissione Politiche dell'Unione europea alla Camera, in occasione della discussione sulle Relazioni consuntiva e programmatica lo scorso anno, non ha potuto non sottolineare come "l'avvento della pandemia ha con tutta evidenza messo sotto pressione elementi cruciali nella programmazione delle linee di azione per il 2020, come la libera circolazione delle persone, l'integrazione economica e il funzionamento del mercato unico";

la pandemia ha portato alla luce i limiti e le criticità dell'attuale modello di integrazione europea, con i singoli Stati che, per l'incapacità delle istituzioni comunitarie di dare una risposta comune di fronte all'emergenza, si sono in parte riappropriati di poteri e competenze che troppo sbrigativamente erano stati oggetto di cessione di sovranità;

si è palesata, senza tema di smentita, l'inadeguatezza dell'architettura costituzionale europea così come congegnata, un modello invasivo sulle questioni di dettaglio e prevaricatore su aspetti che i singoli Stati dovrebbero invece avere la libertà di normare, in evidente contraddizione con i principi di proporzionalità e sussidiarietà che ne dovrebbero ispirare l'azione, ma tuttavia incapace di affrontare le grandi sfide della nostra epoca, quali immigrazione, difesa comune, pandemie, dinamiche geopolitiche;

anche per queste ragioni si sono riscontrati sempre più frequenti richiami di alcuni Stati membri volti a ribadire la supremazia del proprio ordinamento interno rispetto a quello europeo; richiami che, in maniera estensiva, intendono anche rimarcare la priorità dell'interesse nazionale rispetto all'interesse comunitario;

l'ultimo esempio in tal senso è rappresentato dalla Polonia, la cui Corte costituzionale, ripercorrendo lo stesso solco tracciato in passato dalla Germania e da altri Stati membri, ha a sua volta sollevato il principio della supremazia dell'ordinamento costituzionale polacco su quello europeo, con la pronuncia del 7 ottobre scorso in cui è stato dichiarato che alcuni articoli del TUE (Trattato dell'Unione Europea) sono in contrasto con la Costituzione polacca;

la Corte suprema polacca ha, dunque, rivendicato il primato della propria legge costituzionale nazionale quanto a materie, nello specifico l'ordinamento giudiziario, che essa ritiene non essere state attribuite alla competenza esclusiva dell'Unione, in base agli stessi Trattati istitutivi cui la Polonia ha aderito, facendo quindi valere il principio per il quale la UE non avrebbe competenze per valutare la giustizia polacca e il suo funzionamento;

la Germania, in più occasioni, ha rimarcato come il proprio ordinamento sia sovraordinato rispetto a quello comunitario, tanto che è in essere una procedura d'infrazione aperta a suo carico dalla Commissione europea per non aver rispettato il principio del primato del diritto europeo sul diritto nazionale, in riferimento alla sentenza con la quale, nel maggio del 2020, la Corte costituzionale tedesca chiese alla Bce di "giustificare" la congruità, rispetto al suo mandato istituzionale, del programma Pepp per l'acquisto di titoli pubblici dei Paesi dell'Eurozona;

in riferimento al punto precedente, è utile evidenziare come la Cancelliera Merkel, all'epoca del conflitto sollevato dalla Corte suprema tedesca, dichiarò di volersi attenere alle decisioni di quest'ultima in merito ai dubbi posti sul programma europeo di acquisto titoli, intimando financo il ritiro della Bundesbank dal suddetto programma, di fatto aprendo una profonda crepa nel muro eretto dalle burocrazie europee a difesa della supremazia del diritto comunitario;

negli anni, anche altri Stati membri si sono interposti al principio della supremazia assoluta dell'ordinamento comunitario: a titolo di esempio si possono citare la Danimarca, la cui Corte suprema, nel 2016, ha ignorato la sentenza della Corte di giustizia dell'Unione europea in merito al caso Ajos, o la Francia, generalmente portatrice di posizioni europeiste, il cui Conseil constitutionnel, a partire da una decisione storica del 2006, si riserva espressamente il diritto di condurre una revisione sulla conformità costituzionale sottolineando come il "recepimento di una direttiva non può andare contro una regola o un principio inerente all'identità costituzionale della Francia";

al contrario, l'Italia ha sempre adottato un atteggiamento supino, recependo normative europee spesso lesive degli interessi italiani in nome di una presunta supremazia dell'ordinamento comunitario; tutto ciò nonostante l'Aula del Senato, il 5 dicembre 2018, in occasione dell'approvazione della legge europea 2018 e delle relazioni consuntiva e programmatica ad essa collegate, abbia approvato una risoluzione il cui dispositivo ha impegnato il Governo a "riportare sul giusto piano il rapporto tra le fonti comunitarie e quelle nazionali, restituendo al Parlamento, che rappresenta il popolo sovrano, la titolarità del pieno potere legislativo, oggi sottomesso ai vincoli dell'ordinamento europeo, impropriamente ritenuto superiore e preminente all'interesse nazionale" e a "sottoporre l'introduzione delle norme europee ad un vaglio di compatibilità con la tutela dell'interesse nazionale,

subordinandone il recepimento e l'adozione ad una preventiva valutazione di impatto sulla sovranità dell'ordinamento interno e ad una analisi costi - benefici";

se è vero che la Costituzione italiana, all'articolo 11, consente "limitazioni di sovranità necessarie ad un ordinamento che assicuri la pace e la giustizia tra le Nazioni", è anche vero che è necessario che ciò avvenga "in condizione di parità con gli altri Stati";

in un consesso comune, come ad esempio quello europeo, devono valere regole comuni e comuni limiti alle stesse, limiti che vanno in questo caso rintracciati nelle Costituzioni nazionali, essendo essenziale poter partecipare al processo di integrazione europea dotandosi delle stesse regole e degli stessi poteri degli altri partecipanti, anche per definire un nuovo paradigma istituzionale basato sulla supremazia e sull'intangibilità del diritto interno e sulla sovranità dei singoli stati;

sarebbe auspicabile centrare al meglio l'obiettivo dei padri fondatori dell'Unione europea, che avevano immaginato di "unire nella diversità" i popoli europei, promuovendo un modello di integrazione che fosse rispettoso delle reciproche specificità, che facesse dell'Europa non una semplice espressione geografica né tantomeno un grande mercato comune, un modello che fosse portatore di libertà, sicurezza e prosperità; il tutto in evidente contrapposizione con il contesto attuale, in cui le istituzioni comunitarie soffocano le legittime istanze degli Stati membri e, per di più, non riescono a dare risposte di fronte alle emergenze e alle sfide epocali che sono chiamate ad affrontare: dalla crisi sanitaria alla crisi economica e sociale, dalla crisi energetica agli strumenti della difesa comune, fino alla richiesta di maggior sicurezza derivante da un'immigrazione incontrollata e da una recrudescenza del fondamentalismo islamista;

i prossimi anni saranno determinanti per il futuro dell'Unione europea e dei singoli Stati membri, a fronte delle nuove sfide e dei nuovi scenari internazionali che si stanno delineando; per rilanciare e rendere più solido il processo di integrazione europea, sarà necessario dotarsi di una nuova architettura istituzionale comunitaria, in grado di affrontare le sfide future con maggior forza e autorevolezza, e con la capacità di parlare con un'unica voce nell'interesse comune e anche dei singoli Stati, al contempo senza prevaricarli nelle proprie prerogative;

per superare i limiti emersi e per garantire all'Europa istituzioni più solide e confacenti, è necessario che si affermi una nuova visione, una nuova forma di organizzazione e cooperazione, una nuova architettura istituzionale quale quella della Confederazione, una unione politica e istituzionale tra Stati indipendenti e sovrani, con l'obiettivo di rafforzare e coordinare l'azione solo in alcuni ambiti strategici;

considerato altresì che:

nella seconda parte della Relazione programmatica, che ha per oggetto le politiche strategiche, vengono illustrate le azioni che il Governo intende promuovere in diversi ambiti, quali sostenibilità ambientale, transizione ecologica e transizione digitale, nonché in merito alla coesione sociale e alla promozione dei comuni valori europei;

in questa seconda parte, nel capitolo dedicato alla coesione sociale, nel trattare il tema immigrazione non si può non sottolineare come la gestione dei flussi migratori, soprattutto via mare, rimanga ancora una questione sospesa e gravemente sottovalutata, come dimostrano i numeri forniti dal Ministero dell'Interno che, nel suo cruscotto statistico, parla di 49.235 migranti sbarcati dal 1 gennaio al 15 ottobre 2021, un numero doppio rispetto ai 25.920 dello stesso periodo del 2020 e addirittura sei volte maggiore rispetto agli 8.463 del 2019;

nella relazione si intravede l'elaborazione di semplici linee di principio e si riscontra l'assenza di soluzioni concrete che possano affrontare compiutamente la questione; non sono infatti sufficienti le parole che rilevano "lo squilibrio nelle proposte della Commissione", in riferimento agli intendimenti della stessa illustrati nel nuovo Patto sulla migrazione e l'asilo del settembre 2020, né tantomeno sono sufficienti gli intendimenti del Governo che vorrebbe proporre l'obbligatorietà del meccanismo di redistribuzione dei migranti e l'ampliamento delle nazionalità di coloro che possono accedere alla ricollocazione, in assenza di una vera politica di controllo delle frontiere che permetta l'ingresso solamente a chi titolato a entrare nel nostro territorio;

la richiesta di maggiore sicurezza dell'Europa, a fronte dei gravi pericoli che un'immigrazione

incontrollata può generare, è stata fatta propria dalla Commissione con la richiesta e la pretesa, verso ogni singolo Stato, di un efficace controllo delle frontiere esterne, versante sul quale l'Italia disattende continuamente le istanze e le aspettative degli Stati membri, come dimostrano i numeri sopra citati, determinando un grave pregiudizio per sé stessa e un grave pericolo per la sicurezza europea;

il tema del rafforzamento dei confini esterni dell'UE è stato oggetto a più riprese di incontri e approfondimenti, ultimo dei quali il vertice dei Ministri dell'interno dei 27 Stati membri dello scorso 8 ottobre in Lussemburgo, occasione nella quale 12 Stati hanno formalizzato alla Commissione europea la richiesta di poter disporre di fondi comunitari per finanziare la costruzione di muri e barriere al confine, con l'obiettivo di contrastare l'ingresso indiscriminato di migranti irregolari;

in linea con gli intendimenti della Commissione e con quanto previsto nel Patto sulla migrazione e l'asilo, la Commissaria agli affari interni Ylva Johansson, esponente del Partito socialdemocratico svedese, ha ribadito sia la necessità di potenziare i sistemi di protezione delle frontiere esterne dell'UE che la responsabilità degli Stati membri di tutelare i propri confini, riconoscendone il diritto di erigere recinzioni o altre strutture di protezione;

il tema delle protezioni fisiche alle frontiere è di particolare attualità, visto l'enorme numero di migranti che si sta riversando e che si potrebbe ancora riversare ai confini orientali dell'Unione europea, stante le gravi crisi politiche e umanitarie in Bielorussia, in Afghanistan, nel Medioriente in generale;

il Consiglio europeo dello scorso 22 ottobre, nel confermare la particolare gravità della situazione generata da imponenti flussi migratori, "invita la Commissione a proporre qualsiasi cambiamento necessario alla legislazione UE e misure concrete sostenute da adeguato supporto finanziario per assicurare una risposta immediata e appropriata, in linea con il diritto UE e gli obblighi internazionali, inclusi i diritti fondamentali", anche in relazione alla richiesta di maggiore sicurezza e di controllo delle frontiere avanzate da numerosi Stati membri;

a margine dello stesso Consiglio europeo, il Presidente del Consiglio Draghi ha illustrato la contrarietà dell'Italia alla richiesta di finanziamento avanzata da quasi la metà degli Stati membri per erigere barriere fisiche ai confini terrestri dell'UE, in un certo qual modo confermando la sottovalutazione del problema migrazione, almeno per quanto riguarda la rotta balcanica, fronte aperto e con numeri in continua crescita, rotta in questo particolare momento potenzialmente esplosiva per le gravi crisi prima illustrate innescatesi ad oriente dei confini europei;

risulta quindi paradossale come nella relazione programmatica, a fronte di un problema epocale come quello dei flussi migratori, tra i risultati attesi dal Governo, non si menzioni alcun cambiamento di paradigma nell'azione di contrasto all'immigrazione clandestina né alcun impegno concreto nella protezione dei confini esterni dell'UE, mentre si annoveri come obiettivo "quello di evitare il consolidarsi di una maggioranza che, respingendo le richieste di solidarietà degli Stati più esposti, proceda ad approvare riforme che irrigidiscono i profili di responsabilità posti a capo degli stessi";

in tema di sicurezza, in evidente correlazione con il controllo delle frontiere e con il problema irrisolto dell'immigrazione, va posto all'attenzione il pericoloso fenomeno dei foreign fighters, sul quale la relazione non spende che parole generiche, indicando il supporto dell'Italia alle iniziative dell'Unione europea volte al monitoraggio e al contrasto dei soggetti attratti dalla radicalizzazione religiosa, senza proporre efficaci azioni volte a disinnescare un fenomeno che potrebbe costituire una grave minaccia per la sicurezza nazionale ed europea;

la terza parte della Relazione programmatica affronta invece il tema della dimensione esterna dell'Unione europea, illustrando gli intenti governativi su alcune delicate questioni come la difesa comune, l'allargamento dell'Unione e i rapporti di vicinato;

in tema di difesa, al di là di richiami sull'importanza del coordinamento delle azioni comuni con gli altri Stati membri e della necessità di rinforzare la collaborazione con la NATO, non si registrano iniziative volte a rilanciare il progetto di un esercito comune europeo, che langue ormai da diversi anni;

al tempo stesso, non sono illustrate possibili azioni tese a implementare i fondi destinati al comparto difesa dei singoli Stati membri, nonostante la nuova frontiera della cybersicurezza e

nonostante i recenti accadimenti, ultimo dei quali il ritiro dall'Afghanistan e l'ascesa al potere dei talebani, abbiano dimostrato l'impellente necessità di dotarsi di strumentazioni all'avanguardia e di un contingente militare adeguato, numericamente e professionalmente;

a tal proposito è utile sottolineare quanto riportato nella Relazione della Corte dei conti sul rendiconto generale dello Stato 2019, in cui il rapporto tra le spese per la difesa ed il Pil a prezzi costanti si assesta intorno a 1,22%; il budget della Funzione Difesa in Italia resta, dunque, ancora lontano dalla quota del 2% concordata in ambito NATO, come obiettivo per il 2024, così come specificato nelle NATO guidelines assunte nella riunione del 2014 in Galles;

sul fronte dell'allargamento dell'Unione europea, rimane irrisolta la questione Turchia, sulla quale nemmeno una parola è stata spesa nonostante il suo status di Paese candidato all'ingresso nell'UE e le recenti iniziative militari nel Mediterraneo, certamente lesive degli interessi dell'Italia;

nemmeno sul fronte della lotta al fondamentalismo islamico, uno dei cardini delle politiche delle democrazie occidentali, si registra una convinta adesione della Turchia, caratterizzata negli ultimi anni per un percorso che la vede sempre meno laica e sempre più radicalizzata;

nell'ambito delle politiche di vicinato, e più in generale nel rapporto tra l'Italia e gli altri Stati, è sempre più d'attualità il tema del rispetto dei diritti umani, stante la presenza, negli ordinamenti giuridici di alcuni Paesi, di norme discriminatorie come, ad esempio, quelle che prevedono il reato di omosessualità;

tenuto conto infine che:

nel quadro delle relazioni internazionali, elemento fondamentale da un punto di vista economico è rappresentato dalla tutela del Made in Italy, a partire dalle contingenze che vedono sotto attacco tutto il comparto dell'agroalimentare, con le note vicende dell'etichettatura a semaforo e dell'italian sounding, che rischiano di produrre danni incalcolabili alla nostra economia e a migliaia di aziende su tutto il territorio nazionale;

si ritiene necessario e urgente superare l'attuale modello di integrazione europea, anche per rilanciarlo con l'avvio di un processo di riforma della governance economica europea, diretto a indirizzarla verso una crescita bilanciata dei diversi Stati, altresì tenendo conto del fatto che l'Unione europea non si è ancora dotata né di un'adeguata politica di bilancio, né di una propria articolata politica fiscale, lasciando quindi irrisolto il nodo delle risorse proprie e del dumping fiscale;

la presenza italiana in Europa si dovrebbe caratterizzare per l'imprescindibilità di taluni elementi, quali la tutela della famiglia e la promozione della natalità, anche a fronte della perdurante crisi demografica che sta attraversando da anni il nostro continente e dei sempre più imponenti flussi migratori, che stanno lentamente erodendo dall'interno le nostre strutture sociali;

è fondamentale, soprattutto in una fase di profondi cambiamenti politici e sociali e nella prospettiva di rivedere nel profondo il modello di integrazione comunitaria, rivendicare e tutelare l'identità italiana ed europea, sempre più minacciate e indissolubilmente unite per contrapporsi in uno sforzo vitale all'annullamento delle identità, al materialismo, al nichilismo,

impegna il Governo:

a dare seguito a quanto deliberato dall'Aula del Senato, il 5 dicembre 2018, riportando "sul giusto piano il rapporto tra le fonti comunitarie e quelle nazionali, restituendo al Parlamento, che rappresenta il popolo sovrano, la titolarità del pieno potere legislativo, oggi sottomesso ai vincoli dell'ordinamento europeo, impropriamente ritenuto superiore e preminente all'interesse nazionale" e a "sottoporre l'introduzione delle norme europee ad un vaglio di compatibilità con la tutela dell'interesse nazionale, subordinandone il recepimento e l'adozione ad una preventiva valutazione di impatto sulla sovranità dell'ordinamento interno e ad una analisi costi - benefici";

a ridiscutere l'attuale modello di architettura costituzionale europea, che ha palesato evidenti limiti negli anni, risultando necessario un nuovo paradigma che rilanci e completi il processo di integrazione europea così come immaginato dai padri fondatori, che avevano immaginato di "unire nella diversità" i popoli europei;

a sostenere un nuovo sistema basato su un modello confederale, con Stati sovrani che, sulla base di un trattato di diritto internazionale, si uniscono dando vita a un soggetto di diritto

internazionale fondato sull'accordo dei partecipanti: all'interno della Confederazione restano intatte la sovranità e l'indipendenza dei singoli Stati, i cui rapporti reciproci sono regolati sia dal diritto internazionale che dal diritto derivato emanato dagli organi comuni;

a individuare gli ambiti di intervento che siano riservati alle istituzioni sovranazionali quali sicurezza, difesa, politica estera e geopolitica, politica commerciale, politica migratoria, crisi pandemiche e calamità naturali;

a inserire, nel nuovo patto confederale, chiari riferimenti al processo di edificazione della civiltà europea, alle radici classiche e giudaico cristiane, al diritto romano, alla filosofia greca, alla cultura artistica italiana;

in tema di sicurezza e immigrazione:

a definire protocolli europei comuni tra gli Stati membri per la gestione delle pandemie e a coordinare le azioni sull'acquisizione dei vaccini, sulla validazione e sulla distribuzione degli stessi;

a dare concretezza alle indicazioni presenti nel Patto sulla migrazione e l'asilo, assecondando la richiesta della Commissione e degli Stati membri di maggiore sicurezza, operando un reale controllo delle frontiere esterne dell'Unione europea, fermamente raccomandato e continuamente disatteso;

a sottoscrivere la lettera inviata alla Commissione europea dai dodici Stati membri citati in premessa per l'elargizione di fondi comunitari allo scopo di costruire difese ai confini esterni dell'Unione europea, dando seguito alle richieste di legittimi Governi che, nello scenario comunitario, rappresentano i maggiori e più significativi gruppi parlamentari (PPE, S&D, ECR, Renew Europe);

a coinvolgere l'intera Unione europea nell'interdizione delle partenze dei migranti dalle coste africane, in collaborazione con le autorità degli Stati della sponda sud del Mediterraneo, anche al fine di creare degli hot spot nel territorio degli stessi per identificare i migranti e individuare prima della partenza coloro che, a vario titolo, possano aver diritto a una qualunque forma di protezione internazionale;

a sostenere la predisposizione di un presidio navale al largo delle coste africane, finanziato dal bilancio comunitario, coadiuvato da un sistema di pattugliamento aereo dedicato all'intercettazione degli allontanamenti illegali, il cui obiettivo sia quello di contrastare le partenze di migranti sulla rotta del Mediterraneo centrale, in stretta collaborazione con le autorità dei paesi terzi interessati;

a interrompere l'erogazione dei fondi per la cooperazione allo sviluppo nei confronti di quegli Stati che non si impegnano concretamente nel contrasto all'immigrazione illegale, vincolando al contempo qualsiasi accordo commerciale o di altro tipo alla sottoscrizione di accordi per il rimpatrio dei loro cittadini irregolarmente presenti sul territorio dell'Unione europea;

a contrastare la diffusione del radicalismo islamico all'interno dell'Unione europea, promuovendo un modello di reato di integralismo islamico riconosciuto da tutti gli Stati membri e, in stretta continuità, a promuovere iniziative volte a prevenire il rientro dei foreign fighters;

in tema di politica estera:

a revocare alla Turchia lo status di Paese candidato all'ingresso nell'UE, stante il perdurante stallo nei negoziati, stante l'assenza di progressi per aderire alle richieste dell'Unione europea soprattutto in tema di diritti civili, cardine degli ordinamenti degli Stati membri, stante il contiguo rapporto tra le autorità turche e il fondamentalismo islamico, stante il costante e pericoloso processo di islamizzazione dello Stato;

a vietare ogni accordo di tipo culturale o formativo con quegli Stati che prevedono, nel proprio ordinamento, leggi che non riconoscano piena parità dei diritti alle donne o che prevedano il reato di omosessualità;

a promuovere l'introduzione dei cosiddetti "dazi di civiltà", quali la Carbon border tax sulle merci extra-UE e, in generale, dazi su prodotti esteri che non rispecchino gli standard salariali, di sicurezza sul lavoro e di tutela ambientale vigenti in ambito europeo, per evitare un pericoloso dumping sociale e per contrastare fenomeni di concorrenza sleale;

in tema di difesa:

a sollecitare tutti gli Stati europei membri della NATO, a onorare gli impegni assunti in

tema di spese per la difesa, raggiungendo la quota del 2% del PIL come concordato in sede negoziale e, parimenti, a impegnare anche gli Stati membri non partner NATO a raggiungere lo stesso obiettivo, al fine di coordinare al meglio le politiche della difesa comune, anche al cospetto delle nuove dinamiche internazionali che si stanno rapidamente delineando;

impegna, inoltre, il Governo:

a contrastare la pratica del "*dumping* fiscale" e la creazione artificiale di paradisi fiscali, con conseguente enorme danno per l'economia di tanti Stati membri e in generale per l'economia dell'intera Unione;

ad adottare iniziative per provvedere alla revisione del Patto di stabilità e crescita, introducendo il principio dello scorporo delle spese per investimenti pubblici dal calcolo del rapporto deficit/PIL consentito dai parametri macroeconomici europei;

ad adottare iniziative per tutelare e promuovere efficacemente il Made in Italy, affinché le asimmetrie generate dagli aiuti di Stato non pregiudichino la tenuta delle imprese italiane, così come sottolineato negli scorsi mesi anche dal Presidente dell'Autorità Garante della concorrenza e del mercato che ha rilevato come "l'applicazione delle nuove regole temporanee in materia di aiuti di Stato abbia comportato rapidamente una distribuzione di sussidi alle imprese europee inevitabilmente asimmetrica, conseguente alla diversa disponibilità economico-finanziaria dei diversi Paesi membri";

a sostenere in sede europea ogni iniziativa volta ad allineare, per i singoli Stati membri, il limite al tetto sull'utilizzo del denaro contante a quello della Germania, la maggiore economia europea, al fine di garantire a tutti i consumatori, a tutti gli operatori e a tutta la filiera del commercio un ambito di regole uniformi all'interno delle quali poter operare;

a contrastare ogni tentativo di introduzione di etichettatura a semaforo, il cosiddetto Nutriscore, che penalizza le nostre eccellenze agroalimentari e, allo stesso tempo, a promuovere iniziative legislative che tutelino i nostri prodotti dalla scorretta pratica dell'*italian sounding*;

a considerare la natalità e la drammatica crisi demografica che interessa la popolazione europea tra le priorità politiche dell'Unione, inserendole tra le principali voci di spesa del bilancio europeo, adottando al contempo iniziative a sostegno delle famiglie, in particolare quelle più vulnerabili, attraverso il sostegno alla genitorialità, nonché iniziative volte a sostenere ogni proposta atta a garantire per le donne un migliore accesso al mercato del lavoro, la parità retributiva e la conciliazione dell'attività lavorativa con la vita privata;

a rispettare le prerogative del Parlamento, presentando con la giusta tempistica le Relazioni consuntiva e programmatica sulla partecipazione dell'Italia all'Unione europea, in modo tale da consentire al Senato e alla Camera di apportare il necessario contributo e in modo tale che le stesse relazioni non siano un mero esercizio divulgativo ma rappresentino, con cognizione, i documenti che sanciscano e indirizzino l'azione di Governo italiano nel consesso europeo.

EMENDAMENTI ALLA PROPOSTA DI RISOLUZIONE (6-00199) N. 1

1.1

Fazzolari

V. testo 2

Alla proposta di Risoluzione n. 1 al capoverso «Rilevato che», dopo il punto 11) inserire il seguente:

«12) a dare concretezza alle indicazioni presenti nel Patto sulla migrazione e l'asilo, assecondando la richiesta della Commissione e degli Stati membri di maggiore sicurezza, operando un reale controllo delle frontiere esterne dell'Unione europea».

1.1 (testo 2)

Fazzolari

Approvato

Alla proposta di Risoluzione n. 1 al capoverso «Rilevato che», dopo il punto 11) inserire il seguente:

«12) a dare concretezza alle indicazioni presenti nelle conclusioni del Consiglio europeo di giugno e ottobre 2021 in merito a migrazione e asilo, assecondando la richiesta della Commissione e degli Stati membri di maggiore sicurezza, operando un reale controllo delle frontiere esterne dell'Unione europea».

1.2

Fazzolari

Ritirato

Alla proposta di Risoluzione n. 1 al capoverso «Rilevato che», dopo il punto 11) inserire il seguente:

«12) a interrompere l'erogazione dei fondi per la cooperazione allo sviluppo nei confronti di quegli Stati che non si impegnano concretamente nel contrasto all'immigrazione illegale, vincolando al contempo qualsiasi accordo commerciale o di altro tipo alla sottoscrizione di accordi per il rimpatrio dei loro cittadini irregolarmente presenti sul territorio dell'Unione europea».

1.3

Fazzolari

Ritirato

Alla proposta di Risoluzione n. 1 al capoverso «Rilevato che», dopo il punto 11) inserire il seguente:

«12) in tema di politica estera a revocare alla Turchia lo status di Paese candidato all'ingresso nell'UE, stante il perdurante stallo nei negoziati, stante l'assenza di progressi per aderire alle richieste dell'Unione europea soprattutto in tema di diritti civili, cardine degli ordinamenti degli Stati membri, stante il contiguo rapporto tra le autorità turche e il fondamentalismo islamico, stante il costante e pericoloso processo di islamizzazione dello Stato.».

1.4

Fazzolari

V. testo 2

Alla proposta di Risoluzione n. 1 al capoverso «Rilevato che», dopo il punto 11) inserire il seguente:

«12) a vietare ogni accordo di tipo culturale o formativo con quegli Stati che prevedono, nel proprio ordinamento, leggi che non riconoscano piena parità dei diritti alle donne o che prevedano il reato di omosessualità.».

1.4 (testo 2)

Fazzolari

Approvato

Alla proposta di Risoluzione n. 1 al capoverso «Rilevato che», dopo il punto 11) inserire il seguente:

«12) a valutare, prima della conclusione di ogni accordo di tipo culturale o formativo, se le legislazioni degli Stati prevedono, nel proprio ordinamento, leggi che non riconoscano piena parità dei diritti alle donne o che prevedano il reato di omosessualità.».

1.5

Fazzolari

Ritirato

Alla proposta di Risoluzione n. 1 al capoverso «Rilevato che», dopo il punto 11) inserire il seguente:

«12) a sostenere in sede europea ogni iniziativa volta ad allineare, per i singoli Stati membri, il limite al tetto sull'utilizzo del denaro contante a quello della Germania, la maggiore economia europea, al fine di garantire a tutti i consumatori, a tutti gli operatori e a tutta la filiera del commercio un ambito di regole uniformi all'interno delle quali poter operare.».

1.6

Fazzolari, De Carlo (*)

Approvato

Alla proposta di Risoluzione n. 1 al capoverso «Rilevato che», dopo il punto 11) inserire il seguente:

«12) a contrastare ogni tentativo di introduzione di etichettatura a semaforo, il cosiddetto Nutriscore, che penalizza le nostre eccellenze agroalimentari e, allo stesso tempo, a promuovere iniziative legislative che tutelino i nostri prodotti dalla scorretta pratica dell'*italian sounding*.»

(*) Firma aggiunta in corso di seduta

DISEGNO DI LEGGE COSTITUZIONALE NEL TESTO PROPOSTO DALLA COMMISSIONE
Modifica all'articolo 119 della Costituzione, concernente il riconoscimento delle peculiarità delle Isole e il superamento degli svantaggi derivanti dall'insularità ([865](#))

ARTICOLO 1 NEL TESTO PROPOSTO DALLA COMMISSIONE

Art. 1.

1. All'articolo 119 della Costituzione, dopo il quinto comma è inserito il seguente:

« La Repubblica riconosce le peculiarità delle Isole e promuove le misure necessarie a rimuovere gli svantaggi derivanti dall'insularità ».

N.B. Approvato in prima deliberazione il disegno di legge, composto del solo articolo 1.

Cfr. anche Elenco cronologico dei Resoconti, seduta n. 372

DISEGNO DI LEGGE COSTITUZIONALE

Modifiche agli articoli 9 e 41 della Costituzione in materia di tutela dell'ambiente ([83-212-938-1203-1532-1627-1632-2160-B](#))

ARTICOLI DA 1 A 3 NEL TESTO APPROVATO, IN PRIMA DELIBERAZIONE, DAL SENATO DELLA REPUBBLICA E DALLA CAMERA DEI DEPUTATI

Art. 1.

1. All'articolo 9 della Costituzione è aggiunto, in fine, il seguente comma:

« Tutela l'ambiente, la biodiversità e gli ecosistemi, anche nell'interesse delle future generazioni. La legge dello Stato disciplina i modi e le forme di tutela degli animali ».

Art. 2.

1. All'articolo 41 della Costituzione sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al secondo comma, dopo la parola: « danno » sono inserite le seguenti: « alla salute, all'ambiente, »;

b) al terzo comma sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: « e ambientali ».

Art. 3.

1. La legge dello Stato che disciplina i modi e le forme di tutela degli animali, di cui all'articolo 9 della Costituzione, come modificato dall'articolo 1 della presente legge costituzionale, si applica alle regioni a statuto speciale e alle province autonome di Trento e di Bolzano nei limiti delle competenze legislative ad esse riconosciute dai rispettivi statuti.

N.B. Il Senato approva, in seconda deliberazione, il disegno di legge nel suo complesso con la maggioranza dei due terzi dei suoi componenti .

Allegato B

Testo integrale della relazione orale del senatore Astorre sul disegno di legge n. 2437

Signor Presidente, onorevoli colleghi, il decreto-legge in esame, che giunge in Senato dopo l'esame da parte della Camera dei deputati, reca misure urgenti in materia di infrastrutture e trasporti.

All'articolo 1, il comma 1 introduce modifiche al codice della strada. Tali modifiche, che nel testo originario del decreto-legge erano complessivamente volte a rafforzare la sicurezza della circolazione e di specifiche categorie di utenti, sono state moltiplicate nel corso dell'esame presso l'altro ramo del Parlamento.

In sintesi, le nuove disposizioni, che in molti casi riprendono il contenuto del testo unificato dei disegni di legge in corso di esame presso la IX Commissione della Camera: rafforzano le sanzioni pecuniarie e aumentano la decurtazione dei punti dalla patente per chi occupa senza autorizzazione gli spazi riservati ai veicoli al servizio di persone con disabilità e prevedono che tali veicoli, qualora risultino già occupati o indisponibili gli stalli ad essi riservati, possano essere parcheggiati gratuitamente nelle aree di sosta a pagamento; riducono le masse complessive consentite nel caso di trasporto eseguito con veicoli eccezionali, con l'introduzione di deroghe per i veicoli in dotazione alla Protezione civile, agli enti locali e del terzo settore; aumentano le sanzioni nel caso di getto di rifiuti o di altre cose dai veicoli; introducono il divieto, sulle strade o sui veicoli, di pubblicità che proponga messaggi sessisti o violenti o stereotipi di genere offensivi o messaggi lesivi del rispetto delle libertà individuali, dei diritti civili e politici, del credo religioso, dell'appartenenza etnica oppure

discriminatori; consentono l'installazione di cartelli al centro delle rotatorie per indicare l'impresa incaricata di curare il verde, quando la manutenzione è affidata a titolo gratuito a società private o ad altri enti.

Il comma 5 incide su alcuni aspetti della disciplina dell'attività di autotrasportatore, per precisare che il presupposto che rende necessaria l'acquisizione della Carta di qualificazione del conducente (CQC) è l'esercizio dell'attività di trasporto professionale di persone o cose (e non la semplice guida di veicoli di categoria superiore) e per chiarire le diverse casistiche che comprovano il possesso della CQC in relazione a patenti rilasciate da Stati esteri, anche extra europei.

I commi da 5-*bis* a 5-*quater* disciplinano le modalità e le condizioni affinché, dal 1° gennaio al 30 giugno 2022, ai giovani fino a trentacinque anni e ai percettori di reddito di cittadinanza o di ammortizzatori sociali sia concesso un contributo di importo massimo di 1.000 euro, a titolo di rimborso delle spese sostenute per il conseguimento della patente e delle abilitazioni professionali necessarie per la guida dei veicoli destinati all'attività di autotrasporto di merci per conto di terzi.

I commi da 6-*sexies* a 6-*novies* dispongono che, in fase di progettazione ed esecuzione di infrastrutture di tipo stradale, autostradale e ferroviario, debbano essere previste infrastrutture complementari atte a consentire il passaggio in sicurezza di fauna selvatica nelle aree in cui è maggiore la loro presenza nel territorio.

L'articolo 1-*bis* semplifica le procedure per il riconoscimento delle agevolazioni per l'acquisto dei veicoli per le persone con disabilità.

L'articolo 2 reca disposizioni in materia di infrastrutture autostradali e idriche.

In particolare, il comma 1 proroga al prossimo 31 dicembre il termine entro il quale i concessionari autostradali il cui periodo regolatorio quinquennale è pervenuto a scadenza sono chiamati a perfezionare l'aggiornamento dei rispettivi piani economico-finanziari, ai fini dell'adeguamento delle tariffe autostradali relative agli anni 2020 e 2021.

I commi 1-*bis* e 1-*ter* integrano la disciplina per l'affidamento della concessione dell'autostrada A22 del Brennero, prevedendo che esso possa avvenire anche mediante ricorso alle procedure relative alla finanza di progetto, da concludersi entro il 31 dicembre 2022. Sono inoltre regolati i versamenti degli importi dovuti dalla società Autobrennero SpA.

Il comma 2-*bis* proroga al prossimo 31 dicembre la sospensione degli incrementi delle tariffe di pedaggio delle autostrade A24 e A25.

I commi 2-*ter* e 2-*quater*, al fine di accelerare i tempi di realizzazione dell'intervento viario Tarquinia-San Pietro in Palazzi (provincia di Livorno-Cecina) autorizzano l'acquisto da parte di ANAS dei progetti elaborati da SAT, previo pagamento di un corrispettivo determinato con riferimento ai soli costi di progettazione e ai diritti sulle opere dell'ingegno. Gli oneri conseguenti vengono quantificati in 36,5 milioni di euro.

I commi da 2-*sexies* a 2-*sexiesdecies* recano disposizioni in materia di gestione delle autostrade che: per la gestione delle autostrade statali in regime di concessione mediante affidamenti *in house* autorizzano la costituzione di una nuova società, interamente controllata dal MEF e soggetta al controllo analogo del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile (MIMS), alla quale verranno trasferite le funzioni e le attività attribuite dalle disposizioni vigenti ad ANAS, con esclusivo riguardo alle autostrade statali a pedaggio. La nuova società potrà stipulare apposite convenzioni con società direttamente o indirettamente controllate dallo Stato ai fini dell'assistenza tecnica, operativa e gestionale nonché costituire ovvero acquisire partecipazioni in società di gestione di autostrade statali; stabiliscono che le società miste regionali (Autostrade del Lazio SpA, Autostrade del Molise SpA, Concessioni Autostradali Lombarde SpA e Concessioni Autostradali Piemontesi SpA) che, alla data di entrata in vigore della legge di conversione del decreto-legge in esame, non abbiano avviato ovvero concluso con un provvedimento di aggiudicazione le procedure di gara per l'affidamento delle autostrade di rilevanza regionale, sono sciolte e poste in liquidazione. Resta ferma l'assegnazione al MIMS delle risorse già destinate alla realizzazione delle infrastrutture di rilevanza regionale ad opera delle società liquidate ed ancora disponibili, da impiegarsi per le medesime finalità.

Il comma 2-*septiesdecies* autorizza Roma capitale a stipulare con ANAS in qualità di centrale di

committenza una convenzione per la realizzazione degli interventi urgenti per la messa in sicurezza e la manutenzione straordinaria delle strade comunali di Roma. ANAS potrà utilizzare le risorse disponibili per gli interventi di manutenzione straordinaria nell'ambito del contratto di programma, nel limite di 5 milioni di euro.

L'articolo 2-*bis* prevede che il MIMS, d'intesa con i concessionari delle tratte autostradali in concessione, proceda alla valutazione dei siti per l'ubicazione dei caselli autostradali funzionali all'accesso alle stazioni ferroviarie per l'Alta velocità e per l'Alta capacità di prossima realizzazione.

All'articolo 3, il comma 9-*ter*, in relazione alla realizzazione della tratta ferroviaria Torino-Lione, estende la qualifica di aree di interesse strategico nazionale alle aree e ai siti del Comune di Chiomonte individuati per la realizzazione delle opere connesse, comprese quelle di risoluzione delle interferenze, nonché alle aree e ai siti dei comuni di Bruzolo, Bussoleno, Giaglione, Salbertrand, San Didero, Susa e Torrazza Piemonte, individuati per l'installazione dei cantieri della sezione transfrontaliera della parte comune e delle opere connesse, ivi comprese quelle di risoluzione delle interferenze.

L'articolo 4 reca disposizioni in materia di investimenti e sicurezza nel settore del trasporto marittimo.

Il comma 1-*sexies* introduce la definizione di nave abbandonata.

I commi da 1-*septies* a 1-*novies* apportano modifiche all'articolo 5 della legge n. 84 del 1994 per disciplinare in maniera dettagliata la programmazione strategica delle Autorità di sistema portuale, anche attraverso la previsione di un nuovo strumento, il documento di programmazione strategica di sistema (DPSS), e la revisione dei contenuti e delle finalità del Piano regolatore portuale (PRP).

Il comma 2 inserisce il Porto di Arbatax nella circoscrizione di competenza dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna, il Porto Rifugio, il Porto Isola di Gela e il Porto di Licata nella circoscrizione di competenza dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia Occidentale, nonché il Porto di Saline nella circoscrizione di competenza dell'Autorità di sistema portuale dello Stretto.

Il comma 3 assegna all'Autorità di sistema portuale dello Stretto 2 milioni di euro per il 2021, 30 milioni di euro per il 2022 e 5 milioni di euro per il 2023 per la realizzazione degli interventi infrastrutturali necessari per aumentare la capacità di accosto per le unità adibite al traghettamento nello stretto di Messina, nonché i servizi ai pendolari.

Il comma 4 estende le compensazioni per la riduzione dei ricavi tariffari relativi ai passeggeri trasportati nel periodo dal 23 febbraio al 31 dicembre 2020, previste finora a favore delle sole navi battenti bandiera italiana impiegate nel trasporto di passeggeri e di passeggeri e merci via mare, anche alle navi iscritte nei registri degli Stati dell'Unione europea o dello spazio economico europeo ovvero battenti bandiera di altri Stati dell'Unione europea o dello spazio economico europeo.

Il comma 6-*quater* consente alle amministrazioni competenti di autorizzare il riutilizzo in ambienti terrestri e marini o costieri del materiale di scavo dei fondali.

L'articolo 4-*bis* prevede che, al fine di contemperare le esigenze di mobilità e le misure di contenimento della diffusione della pandemia, anche i natanti che svolgono servizio di trasporto pubblico non di linea possono essere destinati ai servizi di linea per trasporto di persone.

All'articolo 5, i commi da 1 a 3 disciplinano l'istituzione presso il MIMS di una struttura di missione, denominata Centro per l'innovazione e la sostenibilità in materia di infrastrutture e mobilità (CISMI), finalizzata al supporto per la realizzazione degli interventi finanziati con le risorse del PNRR e del Piano nazionale per gli investimenti complementari, sotto il profilo delle attività di studio, ricerca e sviluppo.

Il comma 10 prevede che il regolamento di cui all'articolo 113, comma 3, del codice dei contratti pubblici, che disciplina la ripartizione degli incentivi per le funzioni tecniche dei dipendenti delle amministrazioni aggiudicatrici, si applichi agli appalti le cui procedure sono state avviate successivamente alla data di entrata in vigore del codice, anche se eseguite prima dell'entrata in vigore del suddetto regolamento.

L'articolo 6 reca disposizioni urgenti per la funzionalità dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali (ANSFISA) che: disciplinano nel dettaglio il trasferimento all'Agenzia delle funzioni e del personale degli Uffici speciali trasporti a impianti fissi (USTIF) del MIMS; prevedono che anche il personale dell'Agenzia con compiti ispettivi o di vigilanza

sulle infrastrutture stradali o autostradali possa svolgere i compiti di prevenzione e accertamento delle violazioni in materia di circolazione stradale di cui all'articolo 12 del codice della strada; affidano ad un'apposita commissione istituita nell'ambito dell'Agenzia i compiti di autorità amministrativa per la sicurezza delle gallerie della rete stradale, finora svolti, in base al decreto legislativo n. 264 del 2006, da una commissione istituita presso il Consiglio superiore dei lavori pubblici.

L'articolo 7 reca disposizioni urgenti in materia di trasporto aereo.

Il comma 1 proroga fino al 30 ottobre 2022 le disposizioni del decreto-legge n. 22 del 2019 con le quali, al fine di contenere gli effetti della Brexit, è stata autorizzata la prosecuzione dei collegamenti di linea tra lo scalo di Linate e gli aeroporti del Regno Unito, a condizione di reciprocità.

Il comma 2 riguarda la procedura di amministrazione straordinaria di Alitalia e stabilisce che: il programma della procedura è immediatamente adeguato alla decisione della Commissione europea dai commissari straordinari, che possono procedere all'adozione, per ciascun compendio di beni oggetto di cessione (anziché per ciascun ramo d'azienda), anche di distinti programmi; le modifiche al programma possono prevedere la cessione a trattativa privata anche di singoli beni (oltre che di rami d'azienda come già previsto) o di parti di essi, perimetrati in coerenza con la decisione della Commissione europea; il programma, predisposto e adottato dai commissari straordinari in conformità al piano industriale, si intende a ogni effetto autorizzato; è autorizzata la cessione diretta ad ITA di compendi aziendali del ramo *aviation* individuati dall'offerta vincolante formulata dalla società in conformità alla decisione della Commissione europea; a seguito di tale cessione, totale o parziale, si prevede che gli *slot* aeroportuali non trasferiti all'acquirente siano restituiti al responsabile dell'assegnazione delle bande orarie sugli aeroporti; è autorizzata la cessione autonoma, anche antecedentemente alla modifica del programma, del marchio "Alitalia", da effettuarsi nei confronti di titolari di licenze di esercizio di trasporto aereo o di certificazioni di operatore, individuati tramite procedura di gara; a seguito della decisione della Commissione europea, il MEF sottoscrive l'aumento di capitale previsto dalla normativa vigente.

È poi integrata la norma sull'indennizzo dei titolari di titoli di viaggio emessi dall'amministrazione straordinaria e non utilizzati alla data del trasferimento dei compendi aziendali, per prevedere che il Mise provveda al trasferimento delle risorse ad Alitalia sulla base di una specifica richiesta dei commissari, che sono tenuti a rendicontare mensilmente le somme erogate.

Si prevede, infine, che il MEF riferisca annualmente e in sede di prima applicazione entro il 31 marzo 2022 alle Commissioni parlamentari sull'attuazione del piano industriale di ITA.

L'articolo 8 interviene sulla disciplina delle agevolazioni per l'acquisto di veicoli nuovi a basse emissioni (cosiddetto *ecobonus*), per precisare che il termine per usufruire dei contributi, fissato al prossimo 31 dicembre, si riferisce alla data di acquisto del veicolo e non a quella della sua immatricolazione.

Introduce, infine, modifiche alla disciplina delle agevolazioni per la riqualificazione elettrica di talune categorie di veicoli originariamente immatricolati con motore termico, nonché alla disciplina delle agevolazioni per l'acquisto di veicoli elettrici da parte di soggetti appartenenti a nuclei familiari con ISEE inferiore a 30.000 euro.

L'articolo 9 reca misure per la rapida realizzazione del Parco della Giustizia di Bari.

In particolare, si prevede che: il Commissario straordinario, nominato ai sensi dell'articolo 4 del decreto-legge "sblocca-cantieri", proceda all'approvazione del progetto di fattibilità tecnica ed economica dell'opera, convocando un'apposita conferenza di servizi alla quale partecipa anche un rappresentante del Ministero della giustizia; nella medesima conferenza di servizi è acquisito anche il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici e ad essa sono trasmessi gli esiti della valutazione di impatto ambientale; l'approvazione del progetto sostituisce ogni atto (pareri, nulla osta, autorizzazioni) necessario ai fini della localizzazione dell'opera, della conformità urbanistica e paesaggistica dell'intervento, della risoluzione delle interferenze e delle relative opere mitigatrici e compensative; all'esito della verifica del progetto definitivo e del progetto esecutivo, il Commissario straordinario procede direttamente all'approvazione del progetto definitivo ovvero del progetto esecutivo; al Commissario è comunque riconosciuta la facoltà di procedere, sulla base del progetto di fattibilità

tecnica ed economica, all'affidamento congiunto dei livelli di progettazione successivi e dell'esecuzione dell'opera; in caso di impugnazione degli atti relativi alle procedure di affidamento indette per la progettazione e l'esecuzione degli interventi di edilizia giudiziaria e delle infrastrutture a supporto dell'opera, si applicano le disposizioni previste per le infrastrutture strategiche.

L'articolo 10, ai commi da 1 a 6, definisce alcune procedure per l'attuazione del PNRR, prevedendo tra l'altro che le risorse vengano trasferite anche ai soggetti attuatori dei progetti e che le amministrazioni responsabili stabiliscano criteri di assegnazione delle risorse ulteriori rispetto a quelli ordinari previsti dalla disciplina di settore e idonei ad assicurare il rispetto delle condizionalità, degli obiettivi iniziali, intermedi e finali e dei cronoprogrammi previsti dal PNRR, nonché i relativi obblighi di monitoraggio. Il comma 7 stabilisce che, con decreti del Presidente del Consiglio dei ministri o del Ministro delegato per l'innovazione tecnologica e la digitalizzazione, sia fissata la data a decorrere dalla quale sia le pubbliche amministrazioni sia i gestori di servizi pubblici e le società a controllo pubblico devono utilizzare esclusivamente le identità digitali Sistema pubblica di identità digitale (SPID), la carta di identità elettronica e la carta nazionale dei servizi per consentire l'accesso delle imprese e dei professionisti ai propri servizi in rete.

Il comma 7-bis prevede che le procedure autorizzatorie semplificate e speciali, previste negli articoli 44 e 48 del decreto-legge "semplificazioni" del 2021 per la realizzazione di talune opere pubbliche ferroviarie di particolare complessità rientranti nell'attuazione del PNRR, possano essere applicate anche alla progettazione degli interventi di modifica, potenziamento, rifacimento totale o parziale o nuova realizzazione delle infrastrutture lineari energetiche strettamente connesse e funzionali all'infrastruttura ferroviaria stessa.

Con i commi 7-ter e 7-quater sono apportate modifiche alle disposizioni volte a garantire omogeneità tra la normativa nazionale e quella dell'Unione europea in materia di regolazione progettuale delle infrastrutture ferroviarie e di sicurezza delle gallerie ferroviarie.

I commi da 7-quinquies a 7-septies dispongono che, al fine di assicurare la tempestiva attuazione degli interventi previsti nel PNRR, fino al 31 dicembre 2026 le amministrazioni pubbliche possono avvalersi direttamente di Cassa depositi e prestiti e di società da questa controllate per attività di assistenza e supporto tecnico operativo, per la gestione di fondi e per attività connesse, strumentali o accessorie. Limitatamente agli strumenti e agli interventi in favore delle piccole e medie imprese, le medesime amministrazioni possono avvalersi anche di Mediocredito Centrale SpA.

Il Ministero dello sviluppo economico è infine autorizzato a sottoscrivere, fino ad un ammontare pari 2 miliardi di euro, quote o azioni di uno o più fondi per il *venture capital*, a condizione che altri investitori professionali, compresa la Cassa depositi e prestiti in qualità di istituto nazionale di promozione, sottoscrivano risorse aggiuntive per almeno il 30 per cento dell'ammontare della sottoscrizione del Mise.

L'articolo 11 dispone il rifinanziamento della componente prestiti e contributi del Fondo 394/81, gestito da Simest per il sostegno all'internazionalizzazione delle imprese.

L'articolo 12 istituisce nello stato di previsione del MEF, per il successivo trasferimento all'Agenzia per la coesione territoriale, il Fondo concorsi progettazione e idee per la coesione territoriale, con una dotazione di 16,1 milioni di euro per il 2021 e 145,3 milioni di euro per il 2022, al fine di rilanciare e accelerare il processo di progettazione nei Comuni delle Regioni Umbria, Marche, Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Puglia, Sardegna, Sicilia, nonché in quelli ricompresi nelle Regioni in transizione e nelle aree interne del Paese, in vista dell'avvio del ciclo di programmazione 2021-2027 dei fondi strutturali e del Fondo sviluppo e coesione e della partecipazione ai bandi attuativi del PNRR.

L'articolo 13, al comma 1, estende i benefici dei finanziamenti concessi tramite l'istituto denominato "Resto al Sud" ad alcuni comuni, specificatamente indicati, delle isole minori del Centro-Nord Italia (Isola d'Elba, Capraia, Giglio, Ponza e Ventotene), nonché alle isole minori lagunari e lacustri.

Il comma 1-bis include tra le attività finanziabili anche il commercio.

I commi 2 e 2-bis dispongono la proroga di taluni dei termini previsti dalla legislazione vigente in materia di contributi ai Comuni per investimenti in opere di efficientamento energetico e sviluppo

territoriale sostenibile. Prevedono inoltre che, dal 2022, il 40 per cento delle risorse assegnate ai Comuni per la progettazione definitiva ed esecutiva, relativa ad interventi di messa in sicurezza del territorio a rischio idrogeologico, messa in sicurezza ed efficientamento energetico delle scuole, degli edifici pubblici e del patrimonio comunale, nonché per investimenti di messa in sicurezza di strade, sia destinato agli enti locali delle Regioni del Mezzogiorno.

Il comma 2-*ter* rinvia al 2023 il termine per l'applicazione delle sanzioni previste per gli enti locali per la mancata presentazione della certificazione attestante le minori entrate connesse all'emergenza Covid-19.

L'articolo 13-*bis* estende fino al 31 dicembre 2021 il termine entro il quale gli enti locali possono deliberare le variazioni di bilancio che riguardano le risorse ad essi trasferite a ristoro delle minori entrate connesse all'emergenza epidemiologica da Covid-19.

L'articolo 15 introduce modifiche alla disciplina relativa alla perequazione infrastrutturale, di cui all'articolo 22 della legge n. 42 del 2009, al fine di semplificarne le procedure.

Il procedimento viene complessivamente articolato in tre fasi: la prima, di carattere istruttorio, è finalizzata alla ricognizione delle infrastrutture esistenti, sia da parte del MIMS per quanto riguarda le infrastrutture statali, sia delle Regioni e le Province autonome con riferimento a quelle non statali.

La seconda fase, di carattere perequativo, è volta ad individuare i criteri da seguire e le azioni da perseguire per ridurre il divario tra le diverse parti del Paese, nonché ad individuare i Ministeri competenti e le relative quote di finanziamento.

La terza fase riguarda la realizzazione degli interventi, sulla base di piani predisposti dalle singole amministrazioni.

Per l'attuazione degli interventi è confermata l'istituzione del fondo con una dotazione complessiva di 4.600 milioni di euro dal 2022 al 2033, già prevista dalla legislazione previgente.

L'articolo 16, ai commi 1 e 2, proroga al 31 dicembre 2024 la durata massima dell'incarico del Commissario straordinario per la ricostruzione del ponte Morandi.

Il comma 2-*bis* prevede che con DPCM possano essere individuati ulteriori siti retroportuali da includere nella Zona Logistica Semplificata - Porto e Retroporto di Genova, ai fini dell'applicazione delle semplificazioni di cui all'articolo 7, comma 2, del decreto-legge n. 109 del 2018.

Il comma 3-*septies* modifica taluni aspetti della disciplina relativa alla realizzazione delle opere per lo svolgimento delle Olimpiadi invernali di Cortina del 2026, prevedendo, tra l'altro, che con DPCM si proceda all'individuazione degli interventi, tra quelli ricompresi nel piano predisposto dalla società Infrastrutture Milano-Cortina 2020-2026, caratterizzati da elevata complessità progettuale o procedurale, da sottoporre alle semplificazioni previste dall'articolo 44 del decreto-legge "semplificazioni" del 2021.

Il comma 3-*octies* apporta modifiche proprio a tale articolo, nelle quali si prevede tra l'altro l'applicazione agli interventi infrastrutturali di cui all'Allegato IV del suddetto decreto-legge delle semplificazioni procedurali previste dall'articolo 48, comma 5, del medesimo decreto-legge per l'affidamento dei contratti nell'ambito del PNRR.

Il comma 3-*novies*, al fine di determinare le compensazioni per le variazioni dei prezzi dei materiali, prevede che le lavorazioni eseguite, in alternativa rispetto ad essere contabilizzate, possano essere annotate sotto la responsabilità del direttore dei lavori nel libretto delle misure.

L'articolo 16-*ter* reca disposizioni per la trasparenza delle procedure negoziate senza previa pubblicazione del bando di gara per l'affidamento dei contratti del PNRR.

L'articolo 17 disciplina l'entrata in vigore.

Signor Presidente, onorevoli colleghi, il provvedimento che ci accingiamo a discutere e ad approvare è molto importante per lo sviluppo del nostro Paese. In effetti, vengono affrontati dei temi e dei nodi cruciali per la modernizzazione del nostro sistema infrastrutturale nell'ambito dei trasporti e della mobilità, le cui carenze sono note a tutti noi.

In Parlamento abbiamo sempre posto il tema del miglioramento e dell'efficientamento della rete infrastrutturale e della mobilità, dando ad esso un'importanza tutt'altro che secondaria. Siamo quindi contenti che il Governo abbia accolto questa nostra sensibilità, che poi è una priorità di interesse

nazionale, trasformandola in un provvedimento avente carattere di urgenza.

Voglio anche ricordare che la genesi di tale provvedimento deriva da una iniziativa parlamentare, un ordine del giorno condiviso anche dai Gruppi di opposizione e che poneva all'attenzione del Parlamento e del Governo tutta una serie di criticità che impattavano negativamente sul nostro sistema infrastrutturale. All'epoca si discuteva del decreto Grandi Navi, il primo decreto su Venezia. Eppure in quell'occasione anche qui in Senato ci siamo interrogati sulla necessità di formulare un quadro più complessivo e organico in grado di dare maggiori e migliori risposte ad un tema strategico, come è appunto quello delle infrastrutture legate alla mobilità, alla circolazione, alla logistica, ai terminal portuali e aeroportuali. Oggi quelle considerazioni, almeno una buona parte, hanno trovato spazio in un provvedimento legislativo.

Tale provvedimento, va aggiunto, si pone in stretta relazione con quanto disposto in materia di mobilità e infrastrutture sostenibili, dal PNRR, che nella missione 3 "Infrastrutture per una Mobilità Sostenibile", prevede uno stanziamento complessivo di oltre 30 miliardi di euro. La Missione 3 mira a rendere, entro il 2026, il sistema infrastrutturale più moderno, digitale e sostenibile, in grado di rispondere alla sfida della decarbonizzazione indicata dall'Unione Europea con le strategie connesse allo european green deal (in particolare la "strategia per la mobilità intelligente e sostenibile", pubblicata il 9 dicembre 2020) e di raggiungere gli obiettivi di sviluppo sostenibile individuati dall'agenda 2030 delle Nazioni Unite. Sfide queste di strettissima attualità, come abbiamo potuto vedere sia con il G20, gestito molto bene dal presidente Draghi, e poi a Glasgow con la COP26.

La stretta relazione la possiamo vedere anche leggendo l'articolo 10 del provvedimento del quale stiamo parlando che prevede apposite procedure per dare attuazione alle misure e agli investimenti del PNRR, al fine di renderle più veloci e più chiari i criteri relativi all'assegnazione delle risorse. Tutti sappiamo quanto sia importante per la ripresa del nostro Paese nel post-pandemia la velocità della "messa a terra" delle cospicue risorse europee del Next generation EU.

Fatemi fare alcune brevissime considerazioni che riguardano i Comuni. Ho avuto da sempre a cuore i bisogni e le necessità dei Comuni di Provincia, vieppiù in questa fase di emergenza dovuta alla pandemia. Ho visto, come tutti voi, quanto importante è il ruolo dei sindaci nel mantenere unite le proprie comunità. Un ruolo che non ha eguali. I sindaci sono la primissima frontiera alla quale tutti i cittadini si rivolgono, anche per il più banale dei problemi. Quindi ho molto apprezzato la proroga al 31 dicembre 2021 (il termine, dal decreto infrastrutture era fissato al 15 ottobre, mentre il termine originario era previsto per il 15 settembre) per gli investimenti destinati ad opere pubbliche in materia di efficientamento energetico e sviluppo territoriale sostenibile (in questi quasi due anni di pandemia per gli uffici comunali è stato difficile concentrarsi su materie diverse dalla gestione sanitaria). Quindi, è stato giusto intervenire alla Camera allungando i tempi, proprio per dare più tempo ai Comuni di organizzarsi per realizzare opere di fondamentale importanza. Lo stesso tenore, e lo stesso significato, ha la proroga del termine, fissato al 15 febbraio del 2022, per la presentazione da parte dei Comuni delle richieste per l'assegnazione di risorse da destinare ad interventi pubblici di messa in sicurezza degli edifici e del territorio.

Un altro aspetto importante, sul quale però bisognerà essere più incisivi, magari in sede di legge di bilancio, riguarda la proroga al 31 dicembre del 2021 degli aumenti dei pedaggi autostradali nella tratta A24-A25. Intanto apprezzo l'intervento di proroga fatto alla Camera, però, come dicevo, va affrontata in maniera più compiuta, magari in sede di discussione del disegno di legge di bilancio.

Una piccolissima nota a margine mi sia consentita. Ho avuto modo di rilevare tale prassi parlamentare, in Commissione, che svilisce il ruolo del Parlamento ed in linea generale incrina i rapporti Governo-Parlamento, soprattutto quando si parla di provvedimenti come questo di vitale importanza per il Paese e sul quale un ramo del Parlamento non ha praticamente margine di intervento, se non un margine ridottissimo. Siamo infatti passati da un monocameralismo di fatto, con una Camera che assorbe tutto il tempo di esame e discussione e un'altra che solo ratifica quanto arriva dalla prima Camera, ad un sistema imperniato su una Commissione (mono-Commissione) che fa il grosso del lavoro, lasciando ai rappresentanti d'Assemblea pochissime possibilità di intervento. Insomma, più impegno per tutelare il ruolo del Parlamento, il nostro ruolo!

VOTAZIONI QUALIFICATE EFFETTUATE NEL CORSO DELLA SEDUTA
**SEGNALAZIONI RELATIVE ALLE VOTAZIONI EFFETTUATE NEL CORSO DELLA
SEDUTA**

Nel corso della seduta sono pervenute al banco della Presidenza le seguenti comunicazioni:

Disegno di legge costituzionale n. 865

sulla votazione finale, il senatore Siri avrebbe voluto esprimere un voto favorevole.

Congedi e missioni

Sono in congedo i senatori: Accoto, Alderisi, Barachini, Battistoni, Bellanova, Bini, Bongiorno, Borgonzoni, Bossi Umberto, Bruzzone, Calandrini, Cario, Casolati, Castaldi, Cattaneo, Centinaio, Cerno, Cirinna', De Poli, Di Marzio, Ferro, Florida, Galliani, Ghedini, Iwobi, Lupo, Merlo, Messina Assunta Carmela, Mirabelli, Moles, Monti, Napolitano, Nisini, Pichetto Fratin, Pittella, Pucciarelli, Renzi, Ronzulli, Saccone, Sbrollini, Sciascia, Segre, Serafini, Sileri e Vono.

Sono assenti per incarico avuto dal Senato i senatori: Arrigoni, Castiello, Fazzone, Magorno e Urso, per attività del Comitato parlamentare per la sicurezza della Repubblica; Giarrusso e Grasso, per attività della Commissione parlamentare di inchiesta sul fenomeno delle mafie e sulle altre associazioni criminali, anche straniere.

Sono considerati in missione i senatori: Taverna e Mollame, per attività dell'Assemblea parlamentare dell'OSCE.

È considerata in missione, ai sensi dell'art. 108, comma 2, primo periodo, del Regolamento, la senatrice D'Angelo.

Alla ripresa pomeridiana della seduta sono assenti per incarico avuto dal Senato i senatori: La Russa, per attività di rappresentanza del Senato (*dalle ore 16,45*); Arrigoni, Castiello, Fazzone, Magorno e Urso, per attività del Comitato parlamentare per la sicurezza della Repubblica; Giarrusso e Grasso, per attività della Commissione parlamentare di inchiesta sul fenomeno delle mafie e sulle altre associazioni criminali, anche straniere.

Alla ripresa pomeridiana della seduta sono considerati in missione i senatori: Taverna e Mollame, per attività dell'Assemblea parlamentare dell'OSCE.

Alla ripresa pomeridiana della seduta è considerata in missione, ai sensi dell'art. 108, comma 2, primo periodo, del Regolamento, la senatrice D'Angelo.

Disegni di legge, annuncio di presentazione

Senatori Vallardi Gianpaolo, Bergesio Giorgio Maria, Sbrana Rosellina, Rufa Gianfranco, Zuliani Cristiano, Pisani Pietro, Pianasso Cesare, Iwobi Tony Chike

Modifiche al decreto legislativo 29 marzo 2004, n. 102, in materia di obbligatorietà della stipula di contratti assicurativi (2439)

(presentato in data 03/11/2021);

senatrice Pizzol Nadia

Disposizioni in materia di tutela, promozione e valorizzazione delle attività commerciali di prossimità (2440)

(presentato in data 03/11/2021).

Governo, trasmissione di documenti

Il Ministro della salute, con lettera in data 26 ottobre 2021, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 1, comma 1075, della legge 27 dicembre 2017, n. 205, dell'articolo 1, comma 105, della legge 30 dicembre 2018, n. 145, e dell'articolo 1, comma 25, della legge 27 dicembre 2019, n. 160, la relazione concernente lo stato di avanzamento degli interventi di competenza del Ministero della salute finanziati con le risorse del fondo per gli investimenti e lo sviluppo infrastrutturale del Paese, di cui all'articolo 1, comma 140, della legge 11 dicembre 2016, n. 232, del fondo di cui all'articolo 1, comma 95, della legge 30 dicembre 2018, n. 145 e del fondo di cui all'articolo 1, comma 14, della legge 27 dicembre 2019, n. 160, aggiornata al 15 settembre 2021.

Il predetto documento è deferito, ai sensi dell'articolo 34, comma 1, secondo periodo, del Regolamento, alla 5a, alla 8a e alla 12a Commissione permanente (*Doc. CCXL, n. 14*).

Governo, trasmissione di atti e documenti dell'Unione europea di particolare rilevanza ai sensi dell'articolo 6, comma 1, della legge n. 234 del 2012. Deferimento

Ai sensi dell'articolo 144, commi 1 e 6, del Regolamento, sono deferiti alle sottoindicate Commissioni permanenti i seguenti documenti dell'Unione europea, trasmessi dal Dipartimento per le politiche europee della Presidenza del Consiglio dei ministri, in base all'articolo 6, comma 1, della legge 24 dicembre 2012, n. 234:

Relazione della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio a norma dell'articolo 16, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2021/953 del Parlamento europeo e del Consiglio su un quadro per il rilascio, la verifica e l'accettazione di certificati interoperabili di vaccinazione, di test e di guarigione in relazione alla COVID-19 (certificato COVID digitale dell'UE) per agevolare la libera circolazione delle persone durante la pandemia di COVID-19 (COM(2021) 649 definitivo), alla 12a Commissione permanente e, per il parere, alla 1a, alla 3a, alla 8a e alla 14a Commissione permanente;

Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, alla Banca Centrale Europea, al Comitato economico e sociale europeo, al Comitato delle regioni - L'economia dell'UE dopo la COVID-19: implicazioni per la *governance* economica (COM(2021) 662 definitivo), alla 5a Commissione permanente e, per il parere, alla 14a Commissione permanente.

Commissione europea, trasmissione di progetti di atti legislativi dell'Unione europea.

Deferimento

La Commissione europea ha trasmesso, in data 29 ottobre 2021, per l'acquisizione del parere motivato previsto dal Protocollo (n. 2) sull'applicazione dei principi di sussidiarietà e di proporzionalità allegato al Trattato sull'Unione europea e al Trattato sul funzionamento dell'Unione europea:

la Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio recante modifica degli allegati IV e V del regolamento (CE) 2019/1021 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo agli inquinanti organici persistenti (COM(2021) 656 definitivo). Ai sensi dell'articolo 144, commi 1-*bis* e 6, del Regolamento, l'atto è deferito alla 14a Commissione permanente ai fini della verifica della conformità al principio di sussidiarietà; il termine di otto settimane previsto dall'articolo 6 del predetto Protocollo decorre dal 29 ottobre 2021. L'atto è altresì deferito, per i profili di merito, ai sensi dell'articolo 144, commi 1 e 6, del Regolamento, alla 13a Commissione permanente, con il parere della Commissione 14a.

Petizioni, annuncio

Sono state presentate le seguenti petizioni deferite, ai sensi dell'articolo 140 del Regolamento, alle sottoindicate Commissioni permanenti, competenti per materia.

Il signor Francesco Di Pasquale da Canello ed Arnone (Caserta) chiede:

misure a tutela dei prodotti agroalimentari italiani, anche in relazione al sistema di etichettatura Nutri-Score (Petizione n. 941, assegnata alla 9a Commissione permanente);

che non venga approvata la riforma degli estimi catastali (Petizione n. 942, assegnata alla 6a Commissione permanente);

disposizioni finalizzate a consentire un'ampia commercializzazione dei farmaci contro il virus COVID-19 (Petizione n. 943, assegnata alla 12a Commissione permanente);

disposizioni volte a garantire la trasparenza dei costi dei servizi di gas e luce (Petizione n. 944, assegnata alla 10a Commissione permanente);

l'istituzione di una Commissione parlamentare di inchiesta sui decessi di personale militare a causa dell'esposizione all'uranio impoverito (Petizione n. 945, assegnata alla 4a Commissione permanente);

il signor Damiano Pagano da Catania chiede l'adozione di misure urgenti a sostegno dei territori dell'Area metropolitana di Catania a seguito dei violenti fenomeni temporaleschi e alluvionali che hanno interessato l'area (Petizione n. 946, assegnata alla 5a Commissione permanente);

il signor Antonio Lepore da Bari chiede disposizioni volte a impedire la sospensione degli *account* o la rimozione di contenuti ove questi non violino disposizioni di legge da parte dei gestori di *social network* (Petizione n. 947, assegnata alla 1a Commissione permanente);

il signor Fabio Lafranco da Cento (Ferrara) chiede disposizioni volte a garantire la gratuità dei test antigenici rapidi in relazione all'estensione dell'ambito applicativo della certificazione verde COVID-

19 (Petizione n. 948, assegnata alla 1a Commissione permanente);
il signor Mario Aleo da Paceco (Trapani) chiede modifiche alla normativa in materia di superbonus 110% per interventi edilizi (Petizione n. 949, assegnata alla 5a Commissione permanente);
il signor Daniele Bellu a nome dell'Associazione "Gruppo Atlante 2000" e di numerosi altri cittadini: propone l'adozione di una serie organica di interventi in materia di turismo e sviluppo economico, in particolare per il Sud Italia (Petizione n. 950, assegnata alla 10a Commissione permanente);
chiede nuove disposizioni in materia di tutela dell'ambiente (Petizione n. 951, assegnata alla 13a Commissione permanente);
propone una serie organica di interventi in materia di sicurezza e di riorganizzazione delle Forze di polizia (Petizione n. 952, assegnata alla 1a Commissione permanente);
il signor Aniello Traino da Neirone (Genova) propone una serie di modifiche alla normativa in materia di superbonus 110% per interventi edilizi (Petizione n. 953, assegnata alla 5a Commissione permanente);
il signor Renato Lelli da Sant'Ambrogio di Valpolicella chiede interventi volti alla riduzione delle accise sui carburanti (Petizione n. 954, assegnata alla 6a Commissione permanente);
i signori Luciano Alban e Giuseppe Ticchio, Presidente e Consigliere del COM.IT.ES. Zurigo, chiedono disposizioni volte ad introdurre per i cittadini italiani residenti all'estero l'esenzione dal pagamento dell'imposta municipale propria (IMU) e della tassa sui rifiuti (TARI) sulla prima casa non concessa in locazione o comodato d'uso (Petizione n. 955, assegnata alla 6a Commissione permanente);
il signor Luciano Battaglini da Trani (Barletta-Andria-Trani) chiede disposizioni volte alla tutela delle persone sottoposte a trattamento sanitario obbligatorio (TSO) nel senso di prevedere l'obbligo di presenza di un legale per l'intera durata del procedimento (Petizione n. 956, assegnata alla 12a Commissione permanente).

Interrogazioni, apposizione di nuove firme

I senatori Faraone e Grimani hanno aggiunto la propria firma all'interrogazione 3-02906 della senatrice Sbröllini.

L'ordine delle firme deve intendersi il seguente: Faraone, Sbröllini e Grimani.

Interrogazioni, integrazione dei Ministri competenti

L'interrogazione 3-02886, della senatrice Corrado ed altri, rivolta ai Ministri dell'interno e della giustizia, è rivolta solo al Ministro della giustizia.

Mozioni

[MALLEGN](#), [GALLIANI](#), [DE SIANO](#), [PEROSINO](#), [MINUTO](#), [AIMI](#), [BARBONI](#), [CESARO](#), [CANGINI](#), [RIZZOTTI](#), [FERRO](#) - Il Senato,

premessi che:

l'articolo 58 del codice della normativa statale in tema di ordinamento e mercato del turismo, di cui al decreto legislativo 23 maggio 2011, n. 79, al fine di promuovere un'azione coordinata dei diversi soggetti, che operano nel settore del turismo, con la politica e la programmazione nazionale, ha demandato ad un decreto del Presidente del Consiglio dei ministri o del Ministro delegato, da adottare, d'intesa con la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e di Bolzano, l'istituzione del Comitato permanente di promozione del turismo in Italia, presieduto dal Presidente del Consiglio dei ministri o dal Ministro delegato, che può all'uopo delegare un suo rappresentante;

ai sensi del citato articolo 58, il decreto di istituzione del Comitato assicura la rappresentanza di tutti i soggetti pubblici e privati operanti nel settore turistico;

compito del Comitato è quello di promuovere le azioni relative ai seguenti ambiti: a) identificazione omogenea delle strutture pubbliche dedicate a garantire i servizi del turista; b) accordi di programma con le Regioni e sviluppo della strutturazione turistica sul territorio di progetti di formazione nazionale al fine di promuovere lo sviluppo turistico; c) sostegno ed assistenza alle imprese che concorrono a riquilibrare l'offerta turistica nazionale; d) promozione dell'immagine dell'Italia, nel settore turistico, all'interno dei confini nazionali, con particolare riguardo ai sistemi turistici di eccellenza, garantendo

sul territorio pari opportunità di propaganda ed una comunicazione unitaria; e) organizzazione dei momenti e degli eventi di carattere nazionale, ad impulso turistico che coinvolgano territori, soggetti pubblici e privati; f) raccordo e cooperazione tra Regioni, Province e Comuni e le istituzioni di governo; g) promozione a fini turistici del marchio Italia;

il decreto del Ministro del turismo 23 giugno 2021 disciplina l'istituzione, i compiti, la composizione, l'organizzazione e il funzionamento del Comitato permanente per la promozione del turismo;

con il decreto del ministro del Turismo 26 ottobre 2021, si è proceduto alla nomina dei componenti del Comitato;

a giudizio dei proponenti del presente atto di indirizzo, la composizione del Comitato non contempla le rappresentanze delle categorie economiche del settore, contravvenendo apertamente al citato articolo 58. Di conseguenza, risulta impossibile operare una seria ed efficace programmazione del futuro del turismo in assenza di interlocutori che ogni giorno affrontano le problematiche del turismo nei diversi settori: strutture ricettive, strutture balneari, pubblici esercizi e commercio, impegna il Governo:

1) alla luce delle criticità esposte, ad adottare ogni provvedimento utile per procedere alla revoca del suddetto Comitato che, nella suddetta composizione, non è idoneo ad affrontare le problematiche di tutto il settore del turismo;

2) in subordine, a rivederne la composizione al fine di includervi almeno tutte le rappresentanze datoriali del turismo e un rappresentante delle competenti Commissioni parlamentari di Camera e Senato.

(1-00434)

Interrogazioni

[ZAFFINI](#) - *Al Ministro della salute*. - Premesso che:

il 21 settembre il Ministero della salute ha emanato una circolare, con la quale ha dato seguito alla determina AIFA n. 1067/2021 del 10 settembre 2021 che, in linea con il parere espresso dal comitato tecnico scientifico del 27 settembre 2021, ha autorizzato a procedere con la somministrazione delle cosiddette dosi "*booster*" di vaccino anti SARS-CoV-2/COVID-19 (come richiamo dopo un ciclo vaccinale primario) a favore dei soggetti di età maggiore agli 80 anni ed al personale e ospiti dei "presidi residenziali per anziani";

la circolare AIFA prevede l'uso di un vaccino a mRNA (Pfizer o Moderna), ma a dosaggio intero e mentre per gli immunodepressi parla di "dose addizionale", per gli anziani è un *booster*, definito un "rinforzo per ripristinare la protezione";

per questa ragione, però, la dose del vaccino Moderna può avere un dosaggio minore, come suggerito peraltro dall'azienda nel documento che accompagna il vaccino;

si apprende dalla stampa che tra settembre e ottobre ai soggetti menzionati è stata somministrata per errore una quantità eccessiva del vaccino "Spikevax", prodotto da Moderna, sulla base di quello che è rappresentato dalle medesime fonti giornalistiche come un errore di comunicazione tra AIFA e il Ministero della salute;

l'azienda Moderna nel documento consegnato ad EMA ha spiegato come con la somministrazione di mezza dose l'aumento degli anticorpi sia praticamente identico, e dimezzando la quantità, si ottiene evidentemente il doppio delle dosi. In più, nelle ricerche condotte da Moderna "con dose dimezzata è stata osservata una tendenza verso una minore reattogenicità", ovvero minore rischio di reazioni avverse;

nonostante tali indicazioni, l'Agenzia italiana del farmaco, nel raccomandare le dosi addizionali dei citati vaccini a mRNA, scriveva che "in base alle conoscenze attuali, il dosaggio raccomandato per la dose *booster* è uguale al dosaggio autorizzato per il ciclo primario";

la richiesta di Moderna presentata a FDA ed EMA è del 3 settembre, sei giorni prima della decisione di AIFA che ha portato il Ministero a trasmettere ai centri vaccinali l'indicazione di somministrare una dose intera, vale a dire 100 microgrammi invece di 50;

in data 8 ottobre il Ministero della salute con circolare n. 45886 recante indicazioni sulla somministrazione di dosi addizionali e di dosi *booster*, autorizza alla possibilità di somministrare

un'ulteriore dose del solo vaccino Cominarty di Pfizer Biontech;
secondo alcune stime, intanto però, circa 30-40.000 anziani hanno ricevuto la dose sbagliata, cioè quella intera di Moderna;
considerato che:
il Governo, come invece aveva raccomandato l'Istituto superiore di sanità a dicembre 2020 durante una delle molteplici conferenze stampa del venerdì, non sembrerebbe aver attivato o stimolato alcuna ricerca scientifica per controllare l'efficacia e la validità dei vaccini;
secondo uno studio condotto dal professor Scaglione dell'ospedale "Niguarda" di Milano (ad oggi unico studio italiano sull'efficacia dei vaccini), l'efficacia del vaccino calerebbe drasticamente dopo 6 mesi dalla seconda dose;
gli operatori sanitari, essendo maggiormente esposti al rischio, sono stati la prima categoria ad essere sottoposta a vaccino e il completamento del loro ciclo vaccinale è datato gennaio 2021, vale a dire ben 9 mesi fa;
i contagi degli operatori sanitari sono in netta risalita e sono aumentati in poco più di un solo mese quasi del 600 per cento. Di questi l'82-84 per cento circa è costituito da infermieri, che da inizio pandemia si sono contagiati in circa 115.000,
si chiede di sapere:
quali siano, nel dettaglio, le evidenze scientifiche sulle quali si è basata AIFA nell'indicare la dose intera "booster" agli *over 80* ed al personale ed ospiti dei presidi residenziali degli anziani;
quali siano, nel dettaglio, le evidenze scientifiche sulle quali si è basata AIFA per indicare la "nuova" *road map* per la somministrazione della terza dose alla popolazione italiana, non rispettando peraltro lo stesso criterio utilizzato per il piano vaccinale varato nell'autunno scorso e lasciando di fatto scoperti gli operatori sanitari, già vaccinati da circa 9 mesi.

(3-02910)

[STEFANO MALPEZZI](#), [BITI](#) - *Al Ministro delle politiche agricole alimentari e forestali.* - Premesso che:

al fine di sostenere la rigenerazione dell'olivicoltura nelle zone della regione Puglia infette dal patogeno batterico *Xylella fastidiosa*, l'articolo 8-*quater* del decreto-legge 29 marzo 2019, n. 27, recante disposizioni urgenti in materia di rilancio dei settori agricoli in crisi, ha previsto, nell'ambito del "Piano straordinario per la rigenerazione olivicola della Puglia", lo stanziamento di 150 milioni di euro per ciascuno degli anni 2020 e 2021;

in attuazione di quanto disposto dalla citata norma, il decreto del Ministro delle politiche agricole, alimentari e forestali 6 marzo 2020, di concerto con il Ministro per il Sud e la coesione territoriale e il Ministro dello sviluppo economico, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 11 giugno 2020, n. 147 (previo parere favorevole della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano, espresso nella seduta del 29 gennaio 2020), prevede la ripartizione dei 300 milioni di euro complessivi e istituisce, per garantire piena attuazione del piano straordinario, un comitato di sorveglianza che si riunisce con cadenza almeno semestrale ed è presieduto da un rappresentante del Ministero delle politiche agricole;

gli articoli 2, 3, 4, 6, 7, 8, 10, 17, 18, 19 e 20 del citato decreto ministeriale stabiliscono che il comitato di sorveglianza è incaricato di fornire un parere obbligatorio per la rimodulazione della ripartizione delle risorse, per l'attuazione di iniziative di comunicazione e informazione, di ricerca e di sperimentazione, e di potenziamento della rete di laboratori pubblici, nonché per la definizione dei criteri e delle modalità di concessione dei contributi per gli interventi di: a) contrasto al vettore ed eliminazione delle fonti di inoculo; b) rimozione delle piante disseccate a seguito della *Xylella* nella zona infetta; c) reimpianto degli olivi nella zona infetta; d) riconversione verso altre colture; e) salvaguardia degli olivi secolari o monumentali; f) interventi compensativi in favore dei frantoi oleari; g) diversificazione dell'economia rurale e accorpamento fondiario;

con un comunicato del 30 aprile 2020, il Ministero delle politiche agricole ha annunciato l'insediamento del comitato di sorveglianza;

il comitato di sorveglianza per la piena attuazione del piano straordinario, a distanza di un anno e

mezzo dal suo insediamento, nonostante il ruolo cruciale ad esso assegnato dal decreto ministeriale 6 marzo 2020, non risulta ancora convocato, di fatto congelando lo stanziamento delle risorse per i numerosi progetti e proposte già predisposti da parte della Regione Puglia pervenuti a partire da quella data;

considerato che:

la completa attuazione del piano straordinario, la realizzazione dei progetti già presentati a livello regionale e l'effettivo impiego delle risorse stanziato a livello nazionale dal decreto-legge n. 27 del 2019 rappresentano la principale priorità per i cittadini e le imprese agricole pugliesi;

ulteriori ritardi nell'attuazione del piano straordinario, uniti alle già dure conseguenze della crisi economica causata dalla pandemia da COVID-19 e alle difficoltà che ha affrontato il comparto agricolo dovute alle gelate verificatesi nel mese di aprile 2021, potrebbero mettere in ginocchio l'intera regione,

si chiede di sapere:

quali iniziative intenda adottare il Ministro in indirizzo al fine di garantire l'effettiva realizzazione, senza ulteriori ritardi, dei progetti previsti nell'ambito del piano straordinario per la rigenerazione olivicola della Puglia, garantendo l'impiego tempestivo delle risorse stanziato a livello nazionale dal decreto-legge n. 27 del 2019;

se abbia predisposto tutti gli atti procedurali necessari per poter procedere alle definitive erogazioni delle risorse stanziato per la rigenerazione olivicola della Puglia;

se ritenga perseguibile l'opportunità di attivarsi per trovare ulteriori risorse a supporto del piano straordinario per la rigenerazione olivicola della Puglia, in particolare per l'articolo 6 del decreto ministeriale 6 marzo 2020, la cui dotazione finanziaria per le domande singole ammonta a soli 20 milioni di euro a fronte delle 8.281 domande pervenute con una richiesta di somme pari a 199.483.452,59 euro;

se intenda attivarsi, con urgenza, per garantire l'immediata convocazione del comitato di sorveglianza previsto dal decreto ministeriale 6 marzo 2020, a cui è affidato il compito di assicurare, con riunioni almeno a cadenza semestrale, la piena attuazione del piano straordinario per la rigenerazione olivicola della Puglia e, in particolare, di fornire pareri obbligatori per la ripartizione delle risorse, delle iniziative di comunicazione e informazione di ricerca e di sperimentazione, e di potenziamento della rete di laboratori pubblici, nonché per la definizione dei criteri e delle modalità di concessione dei contributi per gli interventi previsti nel piano.

(3-02911)

[MALAN](#), [CIRIANI](#) - *Al Ministro dello sviluppo economico*. - Premesso che:

la storia di Alitalia si intreccia, a doppio filo, con la storia d'Italia, fino a diventarne simbolo e paradigma; una storia che ha conosciuto stagioni d'oro, spazzate via dagli ultimi 30 anni di graduale declino, ascrivibile a errori di strategie industriali, a scenari avversi, ma anche alla responsabilità della politica che ha spesso visto nella compagnia di bandiera un terreno da lottizzare;

limitandosi ai fatti più recenti, nel 2012 l'Italia entra in piena recessione economica e Alitalia subisce il contraccolpo, perdendo oltre 600.000 euro al giorno e chiudendo il 2012 con 280 milioni in rosso e il 2013 con una perdita di oltre 500 milioni;

nel 2014 si arriva a un accordo con Etihad, compagnia degli Emirati Arabi e nasce la *joint venture* Alitalia Sai, con il 49 per cento in mano all'azienda del Medio Oriente e il 51 per cento controllato dai vecchi azionisti di CAI con l'aggiunta di Poste Italiane. Il colosso arabo per il rilancio spende 565 milioni di euro e riduce subito le tratte brevi, in quanto su queste dominano Ryanair e le altre compagnie *low cost*, ma impone fallimentari strategie sul lusso che portano Alitalia a non mantenere gli obiettivi di rilancio previsti dal piano industriale elaborato da Abu Dhabi;

nell'aprile del 2017 si opta per un salvataggio di Alitalia con un investimento di circa 2 miliardi di euro da parte degli azionisti. Per approvare la misura si richiedono sacrifici ai lavoratori da condividere in un *referendum* tra i dipendenti e la vittoria del no alla richiesta di nuovi esuberanti, circa 2.000, è schiacciante, così il consiglio di amministrazione di Alitalia prende atto della situazione patrimoniale deteriorata dell'azienda e richiede l'amministrazione straordinaria che, di fatto, taglia fuori dalla

gestione della compagnia Etihad Airways e tutti i soci di minoranza. In quell'occasione il Ministero dello sviluppo economico eroga un prestito ponte di 900.000 euro, operazione che attira le accuse dall'Unione europea di aiuti di Stato;

in quasi 4 anni di amministrazione straordinaria, vengono concessi 1,3 miliardi di euro dei due prestiti dello Stato e 297 milioni di euro di ristori per COVID-19 a compensazione del crollo del traffico aereo del 2020; cifra, quest'ultima, decisamente inferiore a quelle autorizzate dall'Unione europea per altre compagnie di bandiera. Il Governo Conte approva la costituzione di una *newco* (ITA) per rilevare *asset* da Alitalia e far nascere una nuova compagnia di bandiera e per questo progetto impegna 3 miliardi di euro di futura capitalizzazione per la *newco*, direttamente controllata al 100 per cento dal Ministero dell'economia e delle finanze, guidata da Fabio Lazzarini e Francesco Caio;

il 1° aprile 2021 i dipendenti ricevono, in ritardo, il 50 per cento degli stipendi di marzo. Secondo dati visionati da "Il Sole-24 ore", ci sono assistenti di volo che hanno ricevuto chi solo 9 euro, chi 72 o 75,50 euro. I più fortunati hanno ricevuto "poche centinaia di euro", denunciano i lavoratori. Sulla busta paga dei naviganti incide molto la quota variabile, legata alle ore di volo, che, come è facile immaginare, a causa del COVID-19 sono crollate. Nelle cifre dell'acconto mancano l'anticipo della cassa integrazione guadagni straordinaria base che, da marzo, viene versata dall'INPS (fino a circa mille euro al mese) e l'integrazione all'80 per cento degli stipendi effettivi pre COVID, anch'essa versata dall'INPS. Il costo degli stipendi di un mese era di 18 milioni di euro fino a febbraio. Con il passaggio all'INPS dell'erogazione della cassa integrazione guadagni straordinaria base, l'onere degli stipendi per la compagnia si è ridotto a 12 milioni. Alitalia però non ha queste somme per saldare le buste paga e, a causa dell'incertezza del momento storico, non può far conto sugli anticipi dei viaggiatori sui biglietti acquistati;

secondo i dati che la compagnia ha predisposto per l'ENAC e il Ministero dello sviluppo economico, l'anno scorso i ricavi si sono ridotti dai 3.141 milioni di euro del 2019 a 829 milioni e, tenendo conto dei 272 milioni di indennizzi per COVID-19 già incassati, Alitalia "arrotonda" i ricavi a 1.101 milioni. Su questa base, ha spiegato il direttore generale Giancarlo Zeni, nel 2020 ci sarebbe una perdita operativa di 464 milioni, il peggioramento rispetto al 2019 sarebbe di 20 milioni; se si escludono gli indennizzi per COVID-19, però, la perdita operativa precipita a meno 715 milioni; la perdita netta calcolata da Alitalia è meno 484 milioni (ma salirebbe a meno 756 milioni senza ristori per COVID-19), rispetto ai meno 619 milioni di euro del 2019;

nonostante l'azienda sia stata sotto la supervisione di quattro Governi che si sono succeduti, dal 2017 a oggi, i dipendenti hanno perso il posto oppure sono privi di alcuna certezza sul loro futuro, e si trovano nella peggiore situazione con una riduzione drastica dell'azienda, che potrebbe lasciare il ricco mercato del trasporto aereo italiano in mani straniere;

non sono questi i presupposti che la politica aveva posto nel momento in cui si è impegnata a trovare una soluzione strutturale, che risolvesse contemporaneamente fattori esogeni legati all'assetto generale del trasporto aereo italiano ed elementi endogeni, legati alla mala gestione aziendale che ha portato alla dichiarazione d'insolvenza;

il salario di un pilota Alitalia era ampiamente al di sotto di quello di tutti i concorrenti e addirittura più basso delle compagnie *low cost*. Da notare che le condizioni contrattuali non riguardano il semplice salario, ma anche le quote accantonate per la previdenza e l'assistenza sanitaria. Se poi si va a paragonare il costo di un pilota Alitalia con un pilota delle maggiori compagnie (Lufthansa, British airways, Air France, Iberia e altro) ci si accorge che la differenza è notevole e oscilla intorno al 30 per cento (in meno) dei concorrenti. Dunque, con il 16,8 per cento del fatturato, Alitalia ha il costo del personale più basso di tutte le concorrenti;

in sostanza il Governo e il *management* hanno "massacrato" la compagnia di bandiera, con decisioni dall'esito devastante sulla flotta e sulle rotte, avviato licenziamenti di massa, mettendo in grave difficoltà migliaia di famiglie,

si chiede di sapere:

quali prospettive occupazionali si prevedano, anche considerando le gravi difficoltà per una compagnia così orientata nel fronteggiare la concorrenza delle compagnie *low cost*;

se il Ministro in indirizzo intenda promuovere iniziative per la costituzione di nuove società nel settore dei servizi di manutenzione, *cargo* e *handling*, coinvolgendo primarie aziende italiane, dando priorità al riassorbimento dei dipendenti Alitalia espulsi dal perimetro della compagnia aerea e se non ritenga opportuno ridefinire il piano nazionale aeroporti ed incentivare una collaborazione commerciale tra ITA Airways e Trenitalia ed elaborare un piano di intermodalità tra trasporto aereo e trasporto ferroviario ad alta velocità, per garantire connessioni più rapide e capillari sul territorio nazionale, garantendo così una maggiore sostenibilità ambientale;

quali iniziative intenda assumere per rimodulare le tasse di navigazione e assicurare costi operativi in linea con il mercato: dai costi relativi alla manutenzione, ai costi relativi al carburante e ai costi per i servizi di *leasing* degli aeromobili e per garantire gare trasparenti e obblighi fiscali e contrattuali comuni per le compagnie aeree *low cost*.

(3-02912)

[PIARULLI](#) - *Al Ministro della giustizia*. - Premesso che:

l'articolo 27 della Costituzione dispone che le pene non possano consistere in trattamenti contrari al senso di umanità e che la pena debba tendere alla rieducazione e risocializzazione del condannato;

il carcere non è un luogo di repressione, ma di ordine, sicurezza e trattamento dove i detenuti sono condotti all'interiorizzazione delle norme, al rispetto delle regole, mediante un processo di inclusione fatto di autonomia, socializzazione, integrazione;

l'emergenza carceraria legata al sovraffollamento è un problema ormai consolidato che rischia di compromettere gli ambiziosi obiettivi costituzionali;

innumerevoli fatti di cronaca vedono indistintamente coinvolti detenuti e personale che a seconda dei casi risultano presunti autori o vittime di fatti illeciti, manifestazione evidente delle inadeguate condizioni di vivibilità per tutti coloro che ruotano attorno alle strutture penitenziarie: mancanza di personale di Polizia penitenziaria, di figure trattamentali (come gli educatori, una media di due per istituto circa), di dirigenti penitenziari non solo al Nord ma anche al Sud, tenendo presente i frequenti pensionamenti e comunque l'età avanzata del personale;

considerato che:

risultano essere state riaperte durante il periodo del *lockdown* strutture chiuse per inagibilità (come per una sezione della casa circondariale di Trani);

risultano essere ancora attivi spaccio-bar dove è impiegato personale di Polizia penitenziaria, distogliendolo dai servizi propri, nonostante ci siano distributori automatici di bevande, *snack* e cibi confezionati, pregiudicando la sicurezza degli istituti penitenziari;

vi è la necessità che gli istituti penitenziari siano vigilati attraverso strumentazione elettronica nonché tramite l'utilizzo di droni da parte del personale di Polizia penitenziaria così come previsto dalla normativa vigente;

molti soggetti privati della libertà presentano gravi patologie psichiatriche, transitano *sine titulo* nelle carceri per mancanza di adeguata articolazione delle ASL per la salute mentale nonché per l'insufficienza numerica sul territorio delle REMS, nonostante gli stanziamenti previsti dalla legge di bilancio per il 2021 proprio per la loro implementazione;

vi sono detenuti che, non potendo fruire di misure alternative per assenza di domicilio idoneo, potrebbero altresì essere ammessi alla fruizione delle misure di comunità,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza di quanto esposto e quali misure intenda intraprendere al fine di evitare il protrarsi di tale situazione.

(3-02913)

[BERGESIO](#), [ROMEO](#), [VALLARDI](#), [RUFA](#), [ZULIANI](#) - *Al Ministro delle politiche agricole alimentari e forestali*. - Premesso che:

nel 2019 "Eat Lancet commission" ha pubblicato un *report* nel quale viene delineata una strategia per un'alimentazione universale, secondo gli obiettivi di sviluppo sostenibile delle Nazioni Unite e degli accordi sul clima di Parigi, andando nei fatti ad omologare le scelte dei consumatori;

è ormai in atto un'evidente strategia per screditare le eccellenze agroalimentari *made in Italy*, sulle quali si basa un sistema alimentare fondato sui principi della dieta mediterranea per un corretto

consumo giornaliero di alimenti naturali e stagionali, a favore di modelli alimentari assolutamente lontani dalla nostra cultura e dalle nostre tradizioni, basati sulla promozione di cibi ultra processati e sintetici, non adatti da un lato a soddisfare il gusto dei consumatori, e dall'altro a garantire il giusto apporto nutrizionale nella dieta alimentare;

queste posizioni indeboliscono la competitività delle filiere agroalimentari italiane, a cominciare dal settore zootecnico che conta 115.000 aziende e oltre 250.000 occupati, per un valore degli allevamenti pari a 17 miliardi di euro, che con l'indotto arriva ad 80 miliardi; ad avvantaggiarsene sono in primo luogo le multinazionali del cibo, che da tempo stanno investendo in tecnologie innovative per produrre carni sintetiche, sponsorizzate come alternativa sostenibile alla produzione di alimenti ottenuti da tecniche di agricoltura tradizionale;

il tentativo è quello di insinuare nell'opinione pubblica che la carne rossa danneggi la salute dei consumatori e che gli animali negli allevamenti siano maltrattati e che la zootecnia produca spreco di acqua e generi un'elevata emissione di anidrite carbonica; questa non è la visione reale: in Italia tutti gli allevamenti hanno adottato tecniche di produzione a basso impatto ambientale con un'attenzione particolare al benessere animale;

tali posizioni "integraliste" stanno influenzando gli orientamenti della stessa Commissione europea sulla transizione ecologica, la quale sembrerebbe stia finanziando con i soldi della ripresa economica del *post* COVID-19 la ricerca sui cibi sintetici;

l'Italia è caratterizzata da un patrimonio di biodiversità tra i più significativi in ambito europeo che è necessario preservare, anche attraverso il rafforzamento e la valorizzazione del forte legame esistente tra l'agricoltura, il territorio e l'ambiente, il quale determina l'unicità delle produzioni agroalimentari italiane,

si chiede di sapere quali concrete misure, anche di natura economica, il Ministro in indirizzo intenda adottare per sostenere la filiera zootecnica italiana, al fine di renderla competitiva, anche attraverso l'utilizzo delle risorse del PNRR, da investire in politiche mirate alla crescita sostenibile del settore, anche a difesa della salute e della libertà di scelta dei consumatori.

(3-02914)

[BERNINI](#), [MODENA](#), [CALIENDO](#), [DAL MAS](#), [GHEDINI](#), [GALLIANI](#), [GALLONE](#), [GIAMMANCO](#), [MALLEGNI](#), [MANGIALAVORI](#), [RIZZOTTI](#), [RONZULLI](#) - *Al Ministro della giustizia.* - Premesso che:

la sentenza della Corte di giustizia dell'Unione europea del 16 luglio 2020 ha evidenziato la situazione di alcune categorie della magistratura italiana, giudici onorari di pace, vice procuratori onorari (VPO) e i giudici onorari di tribunale (GOT), per cui la legislazione nazionale applicabile ai magistrati onorari non sarebbe pienamente conforme al diritto del lavoro della UE;

in particolare non risulterebbe conforme alle disposizioni dell'accordo quadro allegato alla direttiva 1999/70/CE sul lavoro a tempo determinato; dell'accordo quadro allegato alla direttiva 97/81/CE sul lavoro a tempo parziale; della direttiva 2003/88/CE sull'orario di lavoro e della direttiva 92/85/CEE sulle lavoratrici gestanti;

non essendo loro riconosciuto lo *status* di lavoratore, essi non godrebbero della protezione offerta dal diritto del lavoro della UE e risulterebbero penalizzati dal mancato accesso all'indennità in caso di malattia, infortunio e gravidanza, dall'obbligo di iscriversi presso il fondo nazionale di previdenza sociale per i lavoratori autonomi, nonché da divari retributivi e relativi alle modalità di retribuzione, dalla discriminazione fiscale e dal mancato accesso al rimborso delle spese legali sostenute durante procedimenti disciplinari e al congedo di maternità retribuito;

la Corte di giustizia ha recentemente statuito che tali magistrati onorari dovrebbero avere lo *status* di lavoratori;

la Commissione europea ha deciso di avviare una procedura d'infrazione nei confronti dell'Italia inviando una lettera di costituzione in mora;

presso la 2^a Commissione permanente (Giustizia) del Senato è all'esame la riforma della magistratura onoraria. La "commissione Castelli", costituita dal Ministro in indirizzo, ha terminato i suoi lavori formulando le proprie proposte, ma sinora il Governo non ha ritenuto di trasmettere eventuali

emendamenti alla Commissione giustizia,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo sia già in grado di dare indicazioni di come intenda superare le questioni sollevate dalla sentenza citata, evitando la procedura d'infrazione, nell'ambito della riforma della magistratura onoraria all'esame del Senato e con quali tempistiche.

(3-02915)

[GRANATO](#), [ANGRISANI](#), [CRUCIOLI](#), [GIANNUZZI](#), [LANNUTTI](#) - *Al Ministro dell'interno.* - Premesso che:

come riportato in numerose notizie di cronaca, nei confronti di Stefano Puzzer, *leader* triestino dei manifestanti portuali di Trieste "no green pass", sono state emesse le misure restrittive della circolazione del foglio di via obbligatorio e del divieto di soggiorno a Roma, per la durata di un anno; secondo quanto riportato dalla stampa, il *leader* triestino, come atto di protesta contro le limitazioni governative, si era recato a piazza del Popolo, nell'attesa di un incontro per dialogare con le autorità: grazie alla sua notorietà, in seguito, era stato raggiunto da moltissime persone, contrarie alle misure a parere degli interroganti draconiane e liberticide imposte con l'obbligo della certificazione verde;

come riporta una nota della Questura capitolina emessa nella tarda serata del 2 novembre 2021, nei riguardi di Puzzer, è stato emesso un foglio di via obbligatorio con divieto di soggiorno per 12 mesi da Roma, con provvedimento motivato, e gli è stato contestualmente intimato di fare rientro a Trieste entro le ore 21 di mercoledì 3 novembre 2021;

inoltre, sempre secondo fonti di stampa, sarebbe intenzione della Questura capitolina denunciare alla Procura della Repubblica Puzzer e chi abbia preso la parola durante il *sit-in* di protesta ai sensi dell'articolo 18 del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza, di cui al regio decreto n. 773 del 1931, per il reato di manifestazione non autorizzata, con l'aggravante, per Puzzer, di "esserne stato promotore";

valutato che, a giudizio degli interroganti, le misure di prevenzione (foglia di via e divieto di soggiorno a Roma) comminate dalla Questura appaiono palesemente eccessive e irragionevoli, come anche la volontà di denunciare Puzzer e tutti coloro che abbiano preso la parola in piazza per manifestazione non preavvisata. Puzzer, difatti, non ha promosso in alcun modo l'adesione alla sua protesta pacifica, alla quale hanno partecipato moltissime persone spontaneamente richiamate solamente dal "tam tam" *social*, senza che vi sia stata alcuna forma, anche embrionale, di organizzazione pregressa;

considerato che, nonostante il progressivo clima di terrore e le crescenti restrizioni alla libertà di circolazione e manifestazione del pensiero, Puzzer ha dimostrato l'immane "forza" di una forma di protesta genuina e pacifica, rispetto alla quale l'unica risposta scelta dalle autorità e dal Governo, in luogo del dialogo e del confronto, è stata una risoluzione "autoritaria",

si chiede di sapere:

quale sia la valutazione del Ministro in indirizzo in merito alle misure comminate dalla Questura di Roma nei confronti di Stefano Puzzer;

se nei confronti del *leader* triestino sia stata comminata la misura del divieto di soggiorno in uno o più comuni, diversi da quelli di residenza o di dimora abituale, di cui all'articolo 6, comma 2, del codice antimafia (decreto legislativo n. 150 del 2011) (la quale, tuttavia, può essere solamente aggiunta, salvo eccezioni, alla sorveglianza speciale), oppure quella di cui all'articolo comma 2 del decreto-legge n. 17 del 2017, il "Daspo urbano", secondo la cui disciplina, tuttavia, l'emissione del provvedimento restrittivo può avvenire nei casi di "reiterazione delle condotte di cui all'articolo 9, commi 1 e 2" del medesimo decreto (in violazione, quindi, dei divieti di stazionamento o di occupazione di "spazi afferenti aree interne delle infrastrutture, fisse e mobili, ferroviarie, aeroportuali, marittime e di trasporto pubblico locale, urbano ed extraurbano, e delle relative pertinenze"), ipotesi che non appare plausibile nel caso riferito.

(3-02916)

Interrogazioni con richiesta di risposta scritta

[ROMAGNOLI](#), [AIROLA](#), [CROATTI](#), [DONNO](#), [GALLICCHIO](#), [GAUDIANO](#), [GUIDOLIN](#), [LANNUTTI](#), [LANZI](#), [LOMUTI](#), [PAVANELLI](#), [ROMANO](#), [VANIN](#) - *Ai Ministri della giustizia, per l'innovazione tecnologica e la transizione digitale e dello sviluppo economico.* - Premesso che:

negli ultimi anni si sono succedute iniziative e vari tentativi da parte di enti della pubblica amministrazione o organismi controllati dai medesimi (quali enti di previdenza e ordini professionali) nell'effettuazione di servizi digitali rivolti a soggetti privati iscritti e associati, tramite apposite gare o direttamente con proprie società controllate o *in house*, creando distorsioni nel mercato del digitale, dove aziende private stanno facendo grandi investimenti in ricerca e sviluppo per migliorare un'offerta di soluzioni *software* già ampia e soddisfacente;

recentemente la cassa forense ha indetto una gara pubblica per la realizzazione di una piattaforma informatica unica per la fornitura di servizi agli avvocati già disponibili sul mercato da parte di diverse decine di aziende private, con un'offerta ampia e diversificata;

il consiglio nazionale del notariato ha realizzato, tramite la propria società *in house* "Notartel", una piattaforma informatica per la fornitura di servizi digitali ai notai, anche in questo caso in presenza di aziende private che già forniscono analoghi servizi;

il Governo, nell'esercizio della delega per il recepimento della direttiva (UE) 2019/1151, ha approvato uno schema di decreto legislativo, attualmente in attesa di pubblicazione in *Gazzetta Ufficiale*, il quale prevede che per la costituzione *on line* di società a responsabilità limitata (Srl) e semplificata (Srls) sia obbligatorio l'utilizzo esclusivo di una piattaforma digitale predisposta e gestita dal consiglio nazionale del notariato; nonostante siano presenti più operatori privati che possono fornire servizi e piattaforme corrispondenti ai requisiti europei,

si chiede di sapere:

se i Ministri in indirizzo siano al corrente dei fatti esposti e se non ritengano una grave violazione della concorrenza la proposta di servizi informatici da parte di ordini professionali, casse di previdenza, società controllate dalla pubblica amministrazione o *in house*, ai propri iscritti o associati, in sovrapposizione ad un'offerta di mercato già presente o potenzialmente tale;

se intendano intervenire con iniziative di competenza affinché sia riconosciuta a più soggetti, pubblici e privati, la possibilità di predisporre piattaforme e servizi per la costituzione *on line* di società, specificando i requisiti tecnici e organizzativi necessari e non, come ora, il fornitore dei medesimi servizi;

se, nei futuri provvedimenti relativi al tema della libera concorrenza, intendano valutare l'opportunità di introdurre specifici limiti e condizioni all'offerta di servizi digitali da parte di società pubbliche, ordini professionali, casse di previdenza e altre aziende controllate o *in house*, quando i medesimi sono rivolti ad operatori privati in un mercato concorrenziale già coperto da soluzioni e vari fornitori.

(4-06210)

DE POLI - *Al Ministro del lavoro e delle politiche sociali.* - Premesso che:

l'INPS, per una corretta interpretazione di quanto stabilito dall'articolo 13 della legge n. 18 del 1971, relativo all'assegno mensile di invalidità per gli invalidi civili parziali, ha pubblicato un messaggio (n. 3495 del 14 ottobre 2021) con il quale chiarisce che il requisito dell'inattività lavorativa per ottenere l'assegno mensile di invalidità civile è indispensabile, recependo l'orientamento della Corte di cassazione che, con diverse pronunce (in particolare n. 17388/2018 e n. 18926/2019), identifica l'inattività lavorativa come un elemento costitutivo del diritto alla prestazione assistenziale, a prescindere dal reddito ricavato;

l'assegno mensile di invalidità parziale, il cui importo è di 287,09 euro, viene erogato agli invalidi civili tra i 18 e i 67 anni (dopo si trasforma in assegno sociale) che abbiano una percentuale di invalidità tra il 74 e il 99 per cento, che non svolgano alcuna attività lavorativa e con un reddito che non può superare 4.931,29 euro;

per un certo periodo svolgere un lavoro che non facesse superare il limite di reddito stabilito per l'erogazione dell'assegno era considerato al pari dell'inattività lavorativa;

dal 14 ottobre 2021 l'assegno mensile di invalidità sarà liquidato, fermi restando tutti i requisiti previsti dalla legge, solo nel caso in cui risulti l'inattività lavorativa del soggetto invalido beneficiario,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo non reputi indispensabile adoperarsi per trovare una rapida soluzione ad una palese ingiustizia, che non consente a persone già svantaggiate per la loro disabilità di essere parte attiva della società attraverso il lavoro, elemento essenziale ai fini

dell'inclusione sociale, e di vivere dignitosamente in assenza di una, seppur minima, integrazione all'esiguo sussidio che percepiscono dall'INPS.

(4-06211)

[DE POLI](#) - *Al Ministro dello sviluppo economico.* - Premesso che:

la multinazionale belga Ideal Standard ha comunicato alle organizzazioni sindacali, alla Regione Veneto e al Ministero dello sviluppo economico la decisione irrevocabile di procedere alla chiusura dell'ultimo sito produttivo presente in Italia, in provincia di Belluno;

sono circa 500 persone a rischiare il posto di lavoro, ma si calcola che i lavoratori coinvolti nell'indotto siano il doppio, a cui vanno aggiunti gli oltre 300 occupati nell'ulteriore crisi che coinvolge la ACC di Mel;

tutte le trattative e gli incontri fin qui svolti tra le parti coinvolte si sono arenati di fronte alla decisione irrevocabile della multinazionale belga,

si chiede di sapere:

come il Ministro in indirizzo intenda adoperarsi per scongiurare l'ennesima chiusura produttiva in Italia determinata dalle delocalizzazioni;

quali iniziative urgenti intenda adottare per far rimanere in Italia il famoso marchio Ideal Standard (ex Ceramica Dolomite), per anni *leader* nella produzione di sanitari in ceramica, sigla storica dell'industria regionale e nazionale, e scongiurare il licenziamento di tante persone in un territorio già pesantemente colpito dalla disoccupazione.

(4-06212)

[PAPATHEU](#) - *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale.* - Premesso che:

il Maghreb-Europe gas pipeline (MEG) è un gasdotto di 1.400 chilometri che, dal 1996, ha trasportato oltre 10 miliardi di metri cubi di gas all'anno dall'Algeria ai territori spagnoli e portoghesi attraverso il Marocco;

il 31 ottobre 2021 il presidente algerino Abdelmadjid Tebboune ha disposto l'interruzione dei rapporti commerciali tra la compagnia petrolifera statale algerina Sonatrach e l'ufficio marocchino per l'elettricità e l'acqua potabile (ONEE), rescindendo così il contratto MEG;

la decisione unilaterale dell'Algeria di rescindere il contratto per l'utilizzo del gasdotto MEG ignora gli interessi dell'Europa;

tale decisione solleva importanti interrogativi sulla dipendenza energetica dell'Unione, per quanto riguarda l'aumento dei prezzi delle materie prime e, in particolare, del gas naturale, che ha un forte impatto sulle bollette dell'elettricità e del gas dei cittadini europei;

la risoluzione unilaterale di questo contratto con Spagna, Portogallo e Marocco costituisce, nella sostanza e nei tempi, un atto inaccettabile e condannabile esercitato contro 2 importanti Stati membri della UE da parte dell'Algeria, che risulta essere un fornitore inaffidabile;

la crisi diplomatica con il Marocco appare solo un pretesto per indebolire gli interessi economici dell'Europa;

l'Europa non può permettersi di desistere nell'affrontare tale situazione, che mette a rischio le prospettive di integrazione regionale nel Mediterraneo;

considerato che il MEG è stato realizzato anche con fondi della Banca europea per gli investimenti, si chiede di sapere:

se il Governo intenda attivarsi in sede europea affinché vengano avviati colloqui col Governo algerino per ottenere una proroga dell'uso del MEG garantendo così la sicurezza degli approvvigionamenti energetici all'Unione;

quali azioni diplomatiche intenda intraprendere per fronteggiare la crisi tra Algeria e Marocco, all'origine del mancato rinnovo del contratto del gasdotto e per tutelare gli interessi degli Stati membri.

(4-06213)

[MALAN](#) - *Al Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.* - Si chiede di sapere se i progetti più recenti riguardanti la concessione dell'autostrada Torino-Milano in connessione con la Asti-Cuneo, nonché la concessione ASPI, sostitutivi del precedente piano riportato nella "Road map -

tabella di marcia", siano stati o saranno sottoposti alla Commissione europea.

(4-06214)

[MALAN](#) - *Al Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale.* - Premesso che:

il 14 maggio 2014 nasce Isabella, figlia di un cittadino italiano e di una cittadina dell'Ecuador, diplomatica;

nel marzo 2018 i due genitori si separano consensualmente, ma il padre non ottiene mai di passare le vacanze con la bambina;

nel luglio 2019 il padre, nell'impossibilità di rintracciare la figlia e la madre della bambina (dalla quale si è separato consensualmente un anno prima), sporge denuncia ai Carabinieri;

scopre in seguito che le due sono partite per l'Ecuador, anche grazie al passaporto diplomatico;

le due ritornano e all'inizio del 2020 viene deciso con sentenza l'affidamento condiviso, anche per consentire alla bambina di stare con il fratellino, nato da una relazione del padre con una nuova compagna; ma a luglio Isabella viene nuovamente portata in Ecuador dalla madre, senza il consenso del padre, il quale scrive allora alle autorità ecuadoriane e italiane chiedendo la revoca del passaporto diplomatico alla madre di Isabella, senza ricevere risposta;

Isabella e la madre tornano nuovamente in Italia e il padre può tornare a vedere regolarmente sua figlia secondo la sentenza del tribunale;

in data 9 febbraio 2021 la madre sottrae ancora una volta la piccola e da allora il padre non è più riuscito a vedere sua figlia;

la Convenzione de L'Aja del 1980, sugli aspetti civili della sottrazione internazionale di minori, prevede il rimpatrio dei minori illecitamente sottratti da quei Paesi che hanno riconosciuto la convenzione, e l'Ecuador è uno di quelli;

tuttavia ancora nessun passo avanti è stato fatto in questo senso,

si chiede di sapere:

quali misure intenda intraprendere il Ministro in indirizzo al fine di attivare una cooperazione tra Stati finalizzata a rintracciare la bambina;

se ritenga di intervenire per agevolare la cooperazione diplomatica necessaria nella risoluzione di questo caso, in considerazione anche del ruolo diplomatico della responsabile delle ripetute sottrazioni della piccola cittadina italiana.

(4-06215)

[CORBETTA](#), [VANIN](#), [FERRARA](#), [DONNO](#), [TONINELLI](#) - *Ai Ministri delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e della transizione ecologica.* - Premesso che:

il 31 agosto 2021, il consiglio di amministrazione di Autostrada pedemontana lombarda (APL) ha aggiudicato sia la gara di finanziamento, per un ammontare complessivo di 1.741.000.000 euro, sia la gara di affidamento a contraente generale per la realizzazione delle tratte B2 e C del progetto dell'autostrada Pedemontana lombarda;

i finanziatori del progetto sono un *pool* di banche commerciali unitamente a Cassa depositi e prestiti e Banca europea per gli investimenti (BEI), con il fondamentale supporto della Regione Lombardia quale socio di riferimento;

la partecipazione complessiva della BEI è pari a 550 milioni di euro;

la BEI avrebbe subordinato il finanziamento al rispetto, da parte del promotore, di una serie di condizioni tra cui: a) fornire una valutazione aggiornata dei potenziali impatti del progetto sull'ambiente a seguito delle modifiche progettuali introdotte dalla progettazione del 2009 e dei requisiti di monitoraggio per l'attuazione del progetto; b) una conferma, da parte dell'autorità competente, che le modifiche progettuali e i relativi impatti non richiedono un'ulteriore consultazione pubblica o, se richiesta, la prova del completamento di tale consultazione,

si chiede di sapere:

se sia confermata la subordinazione del finanziamento BEI al rispetto di criteri che considerano le ricadute ambientali e come i Ministri in indirizzo, per quanto di competenza, intendano attivarsi per verificare il rispetto delle condizioni poste dalla BEI;

laddove, a seguito delle modifiche progettuali, gli impatti dell'opera dovessero rendere necessaria

un'ulteriore consultazione pubblica, come si intenda garantire lo svolgimento di tale passaggio.

(4-06216)

[CORBETTA](#) - *Ai Ministri della transizione ecologica e delle infrastrutture e della mobilità sostenibili*

. - Premesso che:

il nostro Paese si appresta a realizzare interventi funzionali allo svolgimento delle olimpiadi invernali Milano-Cortina 2026. L'Agenda 2020 del Comitato olimpico internazionale (CIO) fa esplicito riferimento, tra i suoi pilastri, al rispetto di diversi obiettivi per lo sviluppo sostenibile nella realizzazione e gestione degli eventi sportivi e, con le due raccomandazioni specifiche, stabilisce che il CIO debba includere la sostenibilità nelle sue attività quotidiane e nell'ingaggiare gli *stakeholder* (raccomandazione n. 5) e includere la sostenibilità in tutti gli aspetti di pianificazione e realizzazione di giochi olimpici (raccomandazione n. 4);

nel contratto di assegnazione dei giochi per Milano-Cortina, il nostro Paese si è impegnato a rispettare il fondamentale requisito della sostenibilità in 7 specifici articoli che riguardano, tra l'altro, le infrastrutture e i siti naturali, le risorse e la gestione dei materiali, la mobilità, le emissioni climalteranti nonché la stessa *governance* della sostenibilità (*forum* della sostenibilità);

in coerenza con gli impegni assunti, perché le olimpiadi invernali del 2026 siano un'occasione per realizzare un evento che rispetti pienamente i principi di sostenibilità ambientale, è necessario valutare per tempo la rilevante ricaduta sui territori degli effetti del complesso delle opere previste per lo svolgimento dei giochi olimpici e paralimpici invernali del 2026;

il decreto-legge n. 16 del 2020 ("Disposizioni urgenti per l'organizzazione e lo svolgimento dei Giochi olimpici e paralimpici invernali Milano-Cortina 2026 e delle finali ATP Torino 2021 - 2025, nonché in materia di divieto di attività parassitarie"), non fa alcun riferimento all'obbligo della valutazione ambientale strategica (VAS) degli impianti sportivi e delle opere essenziali, connesse e di contesto (così come classificate nel decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 7 dicembre 2020) o comunque funzionali alla realizzazione dei giochi, ricomprese nel piano degli interventi di Infrastrutture Milano-Cortina 2020-2026 S.p.A. o di altre amministrazioni o enti; ma detto obbligo normativo non è escluso, in quanto, al contrario, esso discende espressamente dalla normativa europea di cui alla direttiva 2001/42/CE e pertanto le opere e gli interventi previsti per lo svolgimento dei giochi olimpici dovrebbero essere dichiaratamente assoggettati a VAS per determinare gli effetti sinergici sui territori e sulle componenti naturalistiche e ambientali dell'insieme degli interventi indicati nel programma delle opere, con particolare attenzione alle zone montane e vallive, dove la fragilità idrogeologica e il valore paesaggistico e ambientale si reggono su equilibri precari;

la necessità di assoggettare le opere e gli interventi a VAS trova fondamento nelle norme comunitarie e in quelle nazionali (in particolare, oltre alla richiamata direttiva 2001/42/CE, la parte II del decreto legislativo n. 152 del 2006) in quanto gli interventi previsti ricadono nelle previsioni dello stesso codice ambientale;

a parere dell'interrogante, preso atto della volontà delle istituzioni italiane di realizzare un'olimpiade innovativa nel pieno rispetto degli obiettivi di sostenibilità ambientale, il piano delle opere dovrebbe essere unitario e completo di tutti gli interventi funzionali e connessi, compresi quelli di competenza delle Regioni e delle Province autonome e sottoposto ad una valutazione nazionale sovraordinata di competenza statale e, perciò, del Ministero della transizione ecologica quale autorità ambientale, come anche richiesto da associazioni ambientaliste nazionali e riconosciute in una lettera appello del 30 aprile 2021 firmata da di CAI (Club alpino italiano federazione nazionale), Pro Natura, Italia nostra, Legambiente, LIPU (Lega italiana protezione uccelli), Mountain Wilderness, TCI (Touring club italiano), WWF,

si chiede di sapere se si intenda redigere un piano e il relativo rapporto ambientale riguardanti le opere e gli interventi funzionali, connessi e complementari alla realizzazione delle olimpiadi invernali Milano-Cortina 2026 da sottoporre a procedura di valutazione ambientale strategica a livello nazionale e alla relativa contestuale valutazione di incidenza.

(4-06217)

[TESTOR](#) - *Al Ministro della difesa.* - Premesso che:

nelle giornate del 27 e 28 ottobre 2021 abitanti e uomini delle istituzioni della val di Fiemme e della val di Fassa (Trento) hanno segnalato diversi sorvoli di aerei militari a bassa quota, che hanno provocato boati, forti rumori e generato grande spavento tra la popolazione;

nonostante al momento non vi sia alcuna ufficialità sui velivoli, secondo alcune fonti stampa si tratterebbe di F14 Tomcat;

ricordato che:

il 3 febbraio 1998 un velivolo EA-6B, in un sorvolo a bassa quota sulla val di Fiemme, tranciò i cavi della funivia del Cermis provocando la morte di 20 persone;

tale episodio rappresenta una tragedia che sconvolse e segnò profondamente la comunità che ancora oggi ne porta vive le ferite,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza della natura dei sorvoli, in che ambito di operazioni si siano svolti e se abbiano rispettato le modalità e le quote previste dai regolamenti.

(4-06218)

[RUOTOLO](#), [DE PETRIS](#), [AIROLA](#), [BRESSA](#), [ERRANI](#), [FERRARA](#), [LAFORGIA](#), [MIRABELLI](#), [PARRINI](#) - *Ai Ministri degli affari esteri e della cooperazione internazionale, dell'interno e della giustizia.* - Premesso che:

all'indomani dei violenti episodi avvenuti sabato 9 ottobre 2021 a Roma, in cui frange neofasciste del corteo della manifestazione contro l'estensione dell'obbligo del *green pass* alla generalità dei lavoratori hanno assaltato e devastato la sede nazionale della CGIL e un intero reparto del pronto soccorso dell'ospedale "Umberto I", l'autorità giudiziaria ha aperto due fascicoli d'indagine e arrestato 12 persone;

fra gli arrestati figura Roberto Fiore, fondatore e attuale *leader* di "Forza nuova", l'organizzazione della destra ultraradicale che nell'ultimo ventennio è stata più volte oggetto di attenzioni da parte della magistratura in relazione ai numerosi casi in cui militanti e dirigenti di Forza nuova sono stati condannati per aggressioni violente e altri reati;

lo stesso Fiore negli anni '80 fuggì in Inghilterra per sottrarsi ad un ordine di cattura emesso in merito alle indagini sulla strage di Bologna, con le ipotesi di reato di associazione sovversiva e banda armata. Pur richiesta dalle autorità italiane, il Governo inglese rifiutò l'estradizione e Fiore tornò in Italia solo nel 1999 quando i reati di cui era accusato caddero in prescrizione;

si apprende da notizie di stampa che la polizia doganale del Regno Unito (HMRC) starebbe indagando su un flusso di denaro e movimentazioni finanziarie con finalità illecite, riferibili allo stesso Fiore attraverso decine di società, associazioni e *trust* cattolici di beneficenza;

si apprende altresì che nel 2020 il Governo inglese avrebbe dovuto declassificare il voluminoso fascicolo del Ministero degli interni britannico sulle attività di Fiore e dei suoi sodali negli anni 1981-1989 e, più in generale, del disciolto gruppo di estrema destra "Terza Posizione", poi confluito in Forza nuova. Sembrerebbe peraltro che poco prima di depositarlo nell'archivio di Stato le autorità britanniche abbiano deciso di mantenerlo coperto dal segreto di Stato;

considerato che:

le violenze e le intimidazioni del 9 ottobre 2021 riportano a momenti bui e drammatici della storia del nostro Paese, rappresentano un gravissimo e inaccettabile attacco alla democrazia, e meritano un aumento del livello di guardia da parte delle istituzioni circa i provvedimenti necessari per scongiurare il ripetersi di situazioni simili;

il 20 ottobre 2021, il Senato ha approvato un ordine del giorno che impegna il Governo a valutare le modalità per dare seguito al dettato costituzionale in materia di divieto di riorganizzazione del disciolto partito fascista e alla conseguente normativa vigente, adottando i provvedimenti di sua competenza per procedere allo scioglimento di Forza nuova e di tutti i movimenti politici di chiara ispirazione fascista, artefici di condotte punibili ai sensi delle leggi attuative della XII disposizione transitoria e finale della Costituzione repubblicana,

si chiede di sapere:

se i Ministri in indirizzo siano a conoscenza del fatto descritto;

se non intendano intervenire, ciascuno per la propria competenza, per sollecitare le autorità britanniche

affinché il fascicolo documentale riguardante Roberto Fiore venga desecretato e messo a disposizione dell'autorità giudiziaria.

(4-06219)

Interrogazioni, da svolgere in Commissione

A norma dell'articolo 147 del Regolamento, la seguente interrogazione sarà svolta presso la Commissione permanente:

12ª Commissione permanente (Igiene e sanità):

3-02910 del senatore Zaffini, sulla somministrazione delle dosi "booster" di vaccino anti COVID agli over 80.

Interrogazioni, ritiro

È stata ritirata l'interrogazione 4-06205 della senatrice Testor.

Avviso di rettifica

Nel Resoconto stenografico della 370ª seduta pubblica del 26 ottobre 2021, a pagina 57, sotto il titolo "Disegni di legge, annunzio di presentazione", dopo il terzo capoverso, inserire i seguenti:

senatori Anastasi Cristiano, Croatti Marco, Pavanelli Emma, Vaccaro Sergio, D'Angelo Grazia, Campagna Antonella, Naturale Gisella, Lorefice Pietro, Pisani Giuseppe, Gaudiano Felicia

Misure in favore dei territori interessati da eruzioni vulcaniche nell'area etnea (2429)

(presentato in data 21/10/2021);

senatore Grassi Ugo

Norme in materia di sottrazione di animali di affezione (2430)

(presentato in data 26/10/2021);

senatori Fregolent Sonia, Salvini Matteo, Romeo Massimiliano, Calderoli Roberto, Tosato Paolo, Faggi Antonella, Montani Enrico, Saponara Maria, Candiani Stefano, Arrigoni Paolo, Alessandrini Valeria, Augussori Luigi, Bagnai Alberto, Bergesio Giorgio Maria, Borghesi Stefano, Bossi Simone, Briziarelli Luca, Bruzzone Francesco, Campari Maurizio, Candura Massimo, Cantu' Maria Cristina, Casolati Marzia, Corti Stefano, De Vecchis William, Doria Carlo, Ferrero Roberta, Fusco Umberto, Grassi Ugo, Iwobi Tony Chike, Lucidi Stefano, Lunesu Michelina, Marin Raffaella Fiormaria, Marti Roberto, Mollame Francesco, Ostellari Andrea, Pazzagliani Giuliano, Pellegrini Emanuele, Pepe Pasquale, Pergreffi Simona, Pianasso Cesare, Pillon Simone, Pirovano Daisy, Pisani Pietro, Pittoni Mario, Pizzol Nadia, Riccardi Alessandra, Ripamonti Paolo, Rivolta Erica, Rufa Gianfranco, Sbrana Rosellina, Siri Armando, Sudano Valeria, Testor Elena, Urraro Francesco, Vallardi Gianpaolo, Vescovi Manuel, Zuliani Cristiano

Istituzione della Giornata nazionale di sensibilizzazione sul tumore alla mammella (2431)

(presentato in data 26/10/2021).

1.5.2.2. Seduta n. 375 del 04/11/2021

[collegamento al documento su www.senato.it](http://www.senato.it)

SENATO DELLA REPUBBLICA
----- XVIII LEGISLATURA -----

375a SEDUTA PUBBLICA
RESOCONTO STENOGRAFICO
GIOVEDÌ 4 NOVEMBRE 2021

Presidenza del vice presidente LA RUSSA,
indi del vice presidente CALDEROLI
e del vice presidente TAVERNA

N.B. Sigle dei Gruppi parlamentari: Forza Italia Berlusconi Presidente-UDC: FIBP-UDC; Fratelli d'Italia: FdI; Italia Viva-P.S.I.: IV-PSI; Lega-Salvini Premier-Partito Sardo d'Azione: L-SP-PSd'Az; MoVimento 5 Stelle: M5S; Partito Democratico: PD; Per le Autonomie (SVP-PATT, UV): Aut (SVP-PATT, UV); Misto: Misto; Misto-IDEA-CAMBIAMO!-EUROPEISTI: Misto-I-C-EU; Misto-Italexit-Partito Valore Umano: Misto-I-PVU; Misto-Italia dei Valori: Misto-IdV; Misto-l'Alternativa c'è-Lista del Popolo per la Costituzione: Misto-l'A.c'è-LPC; Misto-Liberi e Uguali-Ecosolidali: Misto-LeU-Eco; Misto-Movimento associativo italiani all'estero: Misto-MAIE; Misto-+Europa - Azione: Misto-+Eu-Az; Misto-Potere al Popolo: Misto-PaP.

RESOCONTO STENOGRAFICO
Presidenza del vice presidente LA RUSSA

PRESIDENTE. La seduta è aperta (ore 10,36).

Si dia lettura del processo verbale.

MONTEVECCHI, segretario, dà lettura del processo verbale della seduta del giorno precedente.

PRESIDENTE. Non essendovi osservazioni, il processo verbale è approvato.

Comunicazioni della Presidenza

PRESIDENTE. L'elenco dei senatori in congedo e assenti per incarico ricevuto dal Senato, nonché ulteriori comunicazioni all'Assemblea saranno pubblicati nell'allegato B al Resoconto della seduta odierna.

Sull'ordine dei lavori

PRESIDENTE. Informo l'Assemblea che all'inizio della seduta il Presidente del Gruppo MoVimento 5 Stelle ha fatto pervenire, ai sensi dell'articolo 113, comma 2, del Regolamento, la richiesta di votazione con procedimento elettronico per tutte le votazioni da effettuare nel corso della seduta. La richiesta è accolta ai sensi dell'articolo 113, comma 2, del Regolamento.

Seguito della discussione e approvazione del disegno di legge:

(2437) Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (Approvato dalla Camera dei deputati) (Relazione orale) (ore 10,42)

Discussione e approvazione della questione di fiducia

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge n. 2437, già approvato dalla Camera dei deputati.

Ricordo che nella seduta di ieri il relatore ha svolto la relazione orale e ha avuto luogo la discussione generale.

La Presidenza dichiara inammissibili gli emendamenti 1.20 e 8.0.1 e improponibili, ai sensi dell'articolo 97, comma 1, del Regolamento, per estraneità di materia rispetto ai contenuti del decreto-legge gli emendamenti 1-ter.0.2, 1-ter.0.3, 1-ter.0.4, 4.2, 4.4, 5.0.3, 16.0.3, 16.0.7 e 16.0.9.

Ha chiesto di intervenire il ministro per i rapporti con il Parlamento, onorevole D'Incà. Ne ha facoltà.

D'INCA', ministro per i rapporti con il Parlamento. Signor Presidente, onorevoli senatori, a nome del Governo, autorizzato dal Consiglio dei ministri, pongo la questione di fiducia sull'approvazione, senza emendamenti né articoli aggiuntivi, dell'articolo unico del disegno di legge n. 2437, di conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali, nel testo della Commissione identico a quello approvato dalla Camera dei deputati. *(Commenti. Applausi ironici).*

PRESIDENTE. Collegli, si è capito che è un applauso non proprio elogiativo.

La Presidenza prende atto della posizione della questione di fiducia sull'approvazione del disegno di legge di conversione del decreto-legge n. 121, nel testo identico a quello approvato dalla Camera dei deputati.

Era prevista la commemorazione della ricorrenza dell'arrivo a Roma del Milite Ignoto partito da Aquileia cento anni fa, ma, com'è noto, il Regolamento impone, subito dopo l'apposizione della fiducia, un silenzio tombale in Aula, per cui non posso neanche dare la parola al Presidente del Gruppo Fratelli d'Italia sull'ordine dei lavori. Alla ripresa dei lavori, dopo la Conferenza dei Capigruppo che è immediatamente convocata, darò comunque la parola a chi la chiederà sull'ordine dei lavori e troveremo anche il tempo per la commemorazione. Presidente Ciriani, le chiedo perdono per non poterle dare la parola, ma la sua contrarietà all'apposizione della fiducia è così evidente dall'applauso che forse ogni parola sarebbe superflua.

La seduta è sospesa.

(La seduta, sospesa alle ore 10,45, è ripresa alle ore 11,09).

Presidenza del vice presidente CALDEROLI

Organizzazione della discussione della questione di fiducia

PRESIDENTE. La Conferenza dei Capigruppo ha proceduto all'organizzazione della discussione della questione di fiducia posta dal Governo sul disegno di legge di conversione del decreto-legge in materia di infrastrutture e mobilità sostenibili, nel testo approvato dalla Camera dei deputati.

La discussione sulla fiducia, per la quale è stata attribuita un'ora in base a specifiche richieste dei Gruppi, avrà inizio al termine della commemorazione sul 100° anniversario della traslazione del Milite Ignoto. Seguiranno le dichiarazioni di voto e la chiama.

Sul 100° anniversario della sepoltura della salma del Milite Ignoto

LA RUSSA (FdI). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LA RUSSA (FdI). Signor Presidente, non intervengo sull'apposizione della questione di fiducia, perché è un tema che affronteremo dopo e che appartiene alla polemica politica, anche molto giustificata a mio avviso.

Il mio intervento è invece riferito a una ricorrenza che dovrebbe unire tutti.

Mi spiace, visto che è stato preannunciato nella riunione dei Capigruppo, vedere largamente assenti molti parlamentari, soprattutto dell'emiciclo opposto al nostro.

La ricorrenza a cui faccio riferimento è il centenario dell'arrivo a Roma della salma del Milite Ignoto. Il 28 ottobre di cento anni fa, nella basilica di Aquileia, vennero allineate 11 bare identiche, posizionate in maniera che non fosse possibile identificare la provenienza dei soldati che vi erano custoditi, soldati caduti nei luoghi simbolo nella Prima guerra mondiale, dove i nostri militari, contro un esercito che allora era il più forte del mondo, quello austro-ungarico, si erano distinti per valore,

abnegazione e sacrificio fino alla morte, per ridare unità alla nostra Patria, per completare quel Risorgimento a cui tanti italiani avevano anelato. Era stato il governo Giolitti negli ultimi giorni della sua vita, prima che cadesse per una maggioranza troppo risicata, a deliberare, sempre nel 1921, che la salma di un soldato ignoto venisse custodita e sepolta sotto la dea Roma, in quello che da quel momento in poi si chiamerà l'Altare della Patria, che è il Vittoriano.

Torniamo a quel 28 ottobre. Una madre, simbolo delle madri di tanti caduti, noti e soprattutto ignoti, che avevano dato la vita nelle trincee, ma anche nel mare e nei luoghi di battaglia, Maria Bergamas, sfilò davanti a quelle 11 bare, di cui non conosceva neanche la provenienza, certamente non il nome dei soldati caduti, e si fermò senza indecisioni di fronte a una di esse: fu quella la bara prescelta, una bara in metallo con all'interno il corpo di un soldato e all'esterno un elmetto, una bandiera tricolore e un fucile. Venne apposta su un affusto di cannone, tuttora custodito nel museo, e su un treno iniziò una marcia lenta e silenziosa che l'avrebbe portata fino a Roma. In quell'Italia dolente ma vittoriosa si manifestò qualcosa di mai più visto nella storia italiana: lungo il percorso di quel treno migliaia e migliaia di persone si accostarono ai binari in ginocchio, riconoscendo a quel Milite Ignoto gli onori che tutta l'Italia doveva e deve a chi si immolò per la Patria, per l'indipendenza, per la libertà e per l'unità della nostra Nazione.

Maria Bergamas aveva un figlio, si chiamava Antonio; era caduto, era stato sepolto, ma poi, nel cimitero dove era stato sepolto, c'era stato un bombardamento, quindi era diventato impossibile riconoscere i singoli corpi.

Maria Bergamas si accostò anche alle altre bare, che furono e sono tutt'ora sepolte nel cimitero vicino alla Basilica di Aquileia, ma la salma del Milite Ignoto che fu conservata con amore nel punto cruciale del Vittoriano, Altare della Patria, ancora oggi rappresenta o dovrebbe rappresentare quell'amore dell'Italia per i propri figli, per la propria storia, per la propria cultura, per la propria libertà, per la propria indipendenza, per la propria sovranità.

Al Milite Ignoto, Presidente, agli uomini e alle donne con le stellette che ancora oggi onorano la nostra Nazione, e che a mio avviso sono la migliore gioventù di questa Italia, va il nostro perdurante, totale amore e riconoscimento. (*Applausi*).

[LANZI](#) (M5S). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

[LANZI](#) (M5S). Signor Presidente, ho apprezzato molto l'intervento del senatore La Russa, specialmente per i toni (di solito è più focoso), magari è la ricorrenza di oggi. Faccio presente che, però, quando parla di assenza nell'emiciclo, forse non ha guardato davanti ai suoi banchi: saranno tutti fuori davanti al televisore; comunque sia, andiamo avanti.

Oggi, 4 novembre, celebriamo il Milite Ignoto: un'espressione coniata in seguito al Primo conflitto mondiale per individuare tutti coloro che persero la vita in guerra senza mai essere identificati; la forma più solenne per indicare il sacrificio e la massima dedizione per il proprio Paese. Un passaggio fondamentale della nostra storia, lasciato in eredità a tutti noi e che rimarrà eterno anche per le future generazioni.

Oggi sono passati cent'anni dal momento in cui si decise simbolicamente di tumulare al Vittoriano di Roma i resti di uno dei tanti, troppi nostri soldati caduti al fronte.

Le spoglie del soldato privo di nome furono messe in cammino su un treno speciale, che prevedeva una sosta di qualche minuto in oltre 100 stazioni d'Italia. Un'iniziativa che suscitò grande commozione tra le folle, che si inginocchiavano al passaggio del treno immedesimandosi nel dolore straziante di un figlio o di una madre, riuscendo a unire l'intero Paese. Un messaggio di unità quanto mai attuale che resta scolpito nella nostra storia, immutato dinanzi al passare del tempo.

Oggi, rispetto a un secolo fa, trovo molte similitudini: anche oggi, come allora, siamo di fronte a un'Italia da ricostruire, dopo aver superato un periodo terribile. Il Covid, infatti, può senz'altro essere paragonato a una guerra per il numero di vittime che in Italia ha recentemente superato la cifra di 132.000. Anche ai loro più cari affetti voglio dedicare oggi un commosso pensiero.

Riguardo alla celebrazione odierna ritengo essenziale che vengano create molte più occasioni, soprattutto dedicate ai nostri giovani, per ricordare il passato più recente del nostro Paese; in primo

luogo nelle scuole, dove ritengo sia fondamentale insegnare a tenere viva la memoria, perché oggi siamo ciò che siamo stati e domani saremo ciò che oggi siamo.

Concludo, ricordando con estrema umiltà un nostro collega che nel 1950 fece parte - anche se per un brevissimo periodo - della prima legislatura: Carlo Alberto Salustri, il grande Trilussa, nominato senatore a vita dal presidente Luigi Einaudi.

Con amara e macabra ironia, il poeta romano si definì senatore in morte; da tempo malato, mancò venti giorni dopo la nomina.

Nel 1915 Trilussa compose «Fra cent'anni», e nella giornata di oggi, nel ricordo dei caduti e del Milite Ignoto, vale la pena andare a riscoprire quel testo e a goderselo tutto. Un testo che allego al mio intervento in modo che possa essere recepito nel Resoconto stenografico.

Ai nostri caduti, noti e ignoti, vada la nostra riconoscenza e il loro sacrificio sia ricordato per sempre! (*Applausi*).

[CANDURA](#) (*L-SP-PSd'Az*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CANDURA (*L-SP-PSd'Az*). Signor Presidente, colleghe e colleghi, oggi si celebra la festa delle nostre Forze armate: sono passati esattamente centotré anni dall'entrata in vigore dell'armistizio di Villa Giusti che pose fine alla Prima guerra mondiale, sancendo la nostra vittoria, mentre cento sono gli anni dalla tumulazione nel 1921 presso il Vittoriano del Milite Ignoto.

Il ricordo di questo soldato caduto, anonimo e silenzioso, ci impone alcune riflessioni.

La prima riflessione è quella sul sacrificio supremo della vita che chiediamo ai membri delle nostre Forze armate e che diamo per scontato forse un po' troppo spesso. Al Milite Ignoto abbiamo chiesto qualcosa di più: quella che Clausewitz chiamava «la nebbia della guerra», l'imprevedibilità ha portato via il nome e il volto di quel soldato. Il nostro dovere quindi di ricordare i caduti, che è l'unico modo concesso ai mortali per tenere in vita chi, come dicono gli alpini, è andato avanti, per il Milite Ignoto è negato, perché non c'è un nome e non c'è un volto. C'è dunque un sacrificio assoluto, quello della perdita della memoria, ma non un sacrificio per il Paese: non è il sacrificio per montagne, laghi e fiumi. Bisogna usare un vocabolario diverso perché è una sostanza diversa.

Ci si sacrifica per la propria famiglia, per la propria comunità, per la propria storia, per le proprie tradizioni, per i propri valori (*Applausi*), per la propria fede religiosa. Sinteticamente terra dei padri, Patria, ha questo significato ed è quello che noi chiediamo. Chiediamo, appunto, di ricordare il sacrificio per la Patria, un sacrificio che chiede a tutti noi - e faccio un'ultima riflessione - soprattutto a noi come istituzione, non semplicemente il ricordo.

Celebrare e commemorare sono parole molto importanti, ma assomigliano a chiacchiere vuote, se non ci sono i fatti. Quando dunque in Commissione o in Assemblea, per rimanere nel concreto, parliamo di Difesa e di Forze armate - come sapete, colleghe e colleghi, non siamo in un mondo pacifico e nessuna libertà è scontata - ricordiamoci concretamente di proteggere lo scudo e la spada delle nostre libertà, del nostro vivere, della nostra identità: le Forze armate. E come possiamo farlo? Non solo con le parole, ma anche con i fatti, i provvedimenti e gli stanziamenti.

Invito dunque tutti noi a difendere chi ci difende, a difendere chi protegge quei valori che a parole qui tutti condividiamo.

Voglio quindi ricordare oggi e ringraziare tutti i caduti, non solo quelli delle guerre d'indipendenza o delle guerre del XX secolo, ma anche di quelle della contemporaneità, della nostra Repubblica, da quella del Congo negli anni '60 a quelle in Libano negli anni '80, in Somalia negli anni '90 e in Iraq e Afghanistan nel XXI secolo. (*Applausi*).

L'invito è soprattutto a noi: sosteniamo concretamente le Forze armate e parliamo serenamente di stanziamenti per la Difesa, che non vuol dire stanziamenti per le Forze armate, ma stanziamenti a difesa dei nostri valori. È questo il senso del sacrificio del Milite Ignoto, almeno nella mia visione. (*Applausi*).

Presidenza del vice presidente LA RUSSA (ore 11,24)

[PINOTTI](#) (*PD*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PINOTTI (PD). Signor Presidente, la ringrazio per le parole che ho ascoltato da lei poco fa nel suo ruolo di senatore di Fratelli d'Italia. Il suo Gruppo ha chiesto questa commemorazione, che ritengo importante. Come Partito Democratico avevamo un'importante riunione, che è ancora in corso: questo è il motivo per cui, essendo stata decisa questa commemorazione all'ultimo momento, i miei colleghi di Gruppo si stanno ancora avvicinando. Io sono corsa in Aula perché non volevo e non potevo mancare a questo momento.

Stiamo ricordando oggi, 4 novembre, giornata di festa delle Forze armate e di celebrazione dell'unità nazionale, i cento anni da quel percorso così doloroso, ma così importante per l'Italia di quel tempo, che fece quel treno, percorrendo tutto il Paese con decine, centinaia di migliaia di persone che in ogni stazione si inchinavano di fronte ad esso.

Non è stato semplice decidere come fare quella commemorazione: si trattava di decidere a chi spettasse, ad esempio, la scelta della salma. Non tutte le Nazioni hanno scelto una madre; anzi, solo l'Italia ha scelto una madre. Ci furono Nazioni che scelsero un generale, altre scelsero un militare decorato al valor militare e credo che qualcuna scelse un orfano. L'Italia, che fece una commissione per decidere come dare il massimo onore e a chi spettasse quella scelta, scelse una madre, che, con lo strazio nel cuore per la perdita del suo figlio amatissimo, tremante dal dolore di fronte a quelle bare ma con determinazione scelse quella che doveva essere la bara del soldato sconosciuto, ignoto, ma che rappresentava tutti i morti di quella guerra, soprattutto quelli rimasti senza nome. E voi sapete quanto è ancora più grande il dolore di chi non può neanche piangere sulla tomba di chi non c'è più.

Il momento fu intensissimo. Nelle stazioni, come dicevamo, al passaggio di questo treno tutte le persone si inchinavano; ognuno arrivava con un mazzo di fiori, con un ricordo, e ciascuno in quel momento non ricordava solo il dolore collettivo, ma anche il dolore di ogni singola famiglia, di ogni singola persona, i cari persi, i lutti, le ferite di chi era tornato dalla guerra ma non poteva più svolgere le proprie mansioni. È stata una guerra che ha avuto dimensioni terribili di tragedia, e di tragedia di popolo; non c'era mai stato prima della Prima guerra mondiale un momento in cui si trovasse davvero tutto il popolo coinvolto in un conflitto, con quella terribile guerra di trincea, con quegli assalti che poi tornavano indietro, con quelle morti continue e quei valorosissimi che si buttavano fuori dalla trincea e, pur sapendo che avevano di fronte chi stava sparando, seguivano l'ordine e andavano avanti.

Quel momento di dolore collettivo è stato un collante importante per il nostro Paese; è stato fondamentale riconoscere il sacrificio dei nostri eroi in armi e farlo diventare un momento di pianto collettivo, ma anche di identità nazionale.

È molto bello che, in occasione di questo centenario, la Presidenza della Repubblica, con la collaborazione del Ministero della difesa, abbia organizzato tante manifestazioni per ricordare questo momento. È stata fatta una rievocazione storica; il treno è stato ricostruito per come era - ovviamente con l'aiuto delle Ferrovie dello Stato - ed ha ripercorso quelle tappe riportando la memoria di quanto avvenuto. Il 2 novembre è stata celebrata una messa in cui la corona è stata benedetta, a ricordo di tutti i militari morti nell'esercizio del dovere, e questa corona è stata portata dal Presidente della Repubblica a Redipuglia in una cerimonia solenne e intensissima, di fronte a quel monumento così imponente, così grigio, memore di quelle tragedie e di quei morti.

Penso sia importante anche qui, nel luogo alto della rappresentanza parlamentare, fare memoria di questo, perché fare memoria è sempre fondamentale: non esiste un futuro se non hai radici nel passato, e la storia è qualcosa di fondamentale per capire anche dove andare.

Insieme a questo, ricordiamo oggi, 4 novembre, le nostre Forze armate. Come dice l'articolo 52 della nostra Costituzione, la difesa della Patria è un sacro dovere e le nostre Forze armate giurano sulla Repubblica, sulla Costituzione e sulle sue leggi; sono quindi un patrimonio importantissimo di cui andare orgogliosi, un patrimonio di tutta l'Italia e di tutte le forze parlamentari. (*Applausi*).

[PRESIDENTE](#). Grazie, senatrice Pinotti. L'ho ascoltata con molta attenzione, perché so che le sue parole vengono dal cuore.

[GARAVINI \(IV-PSI\)](#). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

[GARAVINI \(IV-PSI\)](#). Signor Presidente, anche io, a nome di Italia Viva, voglio esprimere un

profondo ringraziamento per il fatto che oggi, in quest'Aula, ci uniamo alla commemorazione, nella giornata delle Forze armate, del centenario della istituzione del Milite Ignoto. Credo si debba dare atto del fatto che con esso si creò uno strumento attraverso il quale consentire una sorta di elaborazione del lutto all'intero Paese; un Paese che aveva subito, nel corso della Prima guerra mondiale, la perdita di ben un milione e 240.000 giovani uomini (questo è il numero stimato delle vittime), oltre 200.000 dei quali rimasero senza nome, tali da non poter essere identificati. Quindi oltre 200.000 famiglie rimasero con figli deceduti senza la certezza che i cadaveri fossero dei loro stessi congiunti.

Credo che con l'istituzione di questa figura simbolica - un Milite Ignoto che addirittura venne portato a Roma con il treno storico che oggi viene utilizzato nuovamente per ripetere quel percorso, attraverso quelle tante tappe in località anche minori del nostro Paese - si riuscì a dare alle famiglie la possibilità di avere in qualche modo un referente, uno strumento di compassione e di conforto.

Al di là del fatto che già all'epoca si cercò di fare anche una narrazione - purtroppo - propagandistica di quella vicenda, credo che non si debba assolutamente avere elementi di contrarietà o di critica; penso invece si debba essere tutti compatti, uniti e corali, proprio per testimoniare l'importanza di dare concretezza all'immagine di un dolore che coinvolse allora così tante famiglie e che, ancora oggi, ci vede uniti nel ricordo, tra l'altro, di giovani che erano spesso anche espressione dei ceti più poveri, più semplici.

È un momento in cui il Paese è unito, oggi anche a testimonianza della gratitudine da parte della cittadinanza e del Paese nei confronti delle donne e degli uomini delle Forze armate.

A maggior ragione, quindi, oggi, ancora una volta, dal nostro Senato parte una voce di grande riconoscimento del lavoro, del sacrificio e dell'impegno che donne e uomini delle nostre Forze armate, anche in nome di quel Milite Ignoto che rappresenta i tanti caduti della Prima guerra mondiale, ci consentono di portare unitariamente, per far sentire anche la voce delle Istituzioni. (*Applausi*).

[AIMI \(FIBP-UDC\)](#). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

[AIMI \(FIBP-UDC\)](#). Signor Presidente, ringrazio il Governo per la presenza. Colleghi, nella famiglia di ciascuno di noi c'è una storia - a volte più storie - di ragazzi partiti per il fronte. Ricordo l'ultima classe chiamata al fronte che indossò quella divisa, la divisa italiana, e portò con onore le armi: la classe del 1899. Erano ragazzini e, come è stato ricordato in quest'Aula, arrivavano dalle parti più disparate della nostra Patria ed erano perlopiù provenienti da famiglie estremamente umili.

Persone che lavoravano la terra, chiamate al fronte per difendere, come si diceva allora, i sacri confini della Patria. Una parola che oggi risulta, forse, *demodé*, ma non dobbiamo pensare che quella tragedia appartenga solo a quell'epoca, perché altri conflitti, purtroppo, stanno infettando il Pianeta. È smentito quello che diceva Francis Fukuyama, qualche anno fa, in un suo non dimenticato libro, «La fine della storia»: la storia non finisce; la storia, purtroppo, tragicamente continua, con le sue aberrazioni e con le sue tragedie, e bisogna essere pronti anche a questi eventi.

Per questo dobbiamo ricordare, con sentimento di estrema e forte gratitudine, non solamente la data del 4 novembre, la festa delle Forze armate, ma i cento anni del Milite Ignoto, che li rappresenta tutti, i caduti di quella terribile guerra civile europea. Forse vincemmo quella guerra, ma perdendo la pace, perché la Seconda guerra mondiale non fu altro che la prosecuzione, tragica, della Prima guerra mondiale.

Ho ricordato all'inizio che nella storia di ciascuno di noi, a volte, emergono i vecchi ricordi, impacchettati con un fiocco: a me è capitato di trovare vecchie fotografie. Dei miei nonni, uno era capitano di cavalleria dell'armata austro-ungarica, così come uno zio è morto sul Carso sempre con l'armata austro-ungarica. La sua è una storia tenerissima. Aveva diciassette anni, era al fronte e aveva conquistato, dopo tanti mesi di prima linea, una licenza. Stava per tornare a casa, a Bolzano. Sentì che il suo reparto era attaccato: tornò su per difendere i suoi commilitoni e perse la vita.

Mio nonno paterno, invece, era capitano medico nella Prima guerra mondiale. Quindi, sono cresciuto con due diverse identità, se vogliamo, ma in realtà è un'identità unica, perché quella tragedia colpì veramente tutta l'Europa in maniera estremamente forte.

Oggi, il ricordo del Milite Ignoto in ogni città, con il suo passaggio e la traslazione da Aquileia a

Roma, è, secondo me, un atto dovuto, un omaggio che noi dobbiamo rendere a quei giovani, che avranno per sempre sedici, diciassette, venti anni.

Momenti difficili per le madri, quando arrivava il telegramma che annunciava una morte. Quindi, un sentimento che non è solo patriottico. Non c'è solo la Patria, ma, almeno in me, c'è anche la "matria". È un concetto che gli storici stanno evidenziando. Forse appartiene alle piccole identità, che sono, però, anche le identità vere. È nostro dovere, quindi, con la solennità che si deve loro, ricordare oggi tutte le vittime di quei giorni.

C'è una frase che mi ha colpito e che ricorda mirabilmente quel tempo. Si riferisce ad un soldato, che dice: dietro di me sono tutti fratelli, anche se non li vedo e non li conosco bene. Cerchiamo di onorare questa data, con quel sentimento vero che appartiene a tutti coloro che si sentono debitori nei confronti di questa generazione che pagò un tributo altissimo alla libertà e alla pace. *(Applausi)*.

[LANIECE](#) *(Aut (SVP-PATT, UV))*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

[LANIECE](#) *(Aut (SVP-PATT, UV))*. Signor Presidente, ringrazio chi ha voluto mettere all'ordine del giorno questo punto importante del ricordo della traslazione del Milite Ignoto all'Altare della Patria. Il mio sarà un breve intervento, visto che non posso che ritrovarmi con tutto ciò che è stato detto finora dai colleghi sull'importanza di questo momento, che va sicuramente colto per ritrovarsi intorno ad un simbolo forte dell'unità di questo Paese.

Sono intervenuto perché il Gruppo per le Autonomie è tipicamente un Gruppo nel quale potrebbe apparire più tiepido il cosiddetto amor di Patria verso lo Stato centrale, ma non è così. Noi abbiamo sempre cercato di far capire che teniamo alle nostre differenze e particolarità, ma credo che sia importante ritrovarsi, anche da parte nostra, intorno a questi simboli forti.

Intervengo soprattutto per ricordare come la Valle d'Aosta, che rappresento, è stata sede del IV Reggimento alpini del battaglione Aosta e questo reparto fu, nella Prima guerra mondiale, l'unico battaglione alpino decorato con la medaglia d'oro al valor militare, decorazione che fu data alla bandiera di guerra del IV Reggimento alpini semplicemente perché fu uno dei battaglioni più decimati. Quindi, essere decorati con la medaglia d'oro voleva dire aver subito tantissime perdite, la morte di tantissimi ragazzi. Anche in Val d'Aosta, che è la mia Regione, se si vanno a vedere le lapidi in tutti i Comuni si trova un numero incredibile di giovani che hanno perso la vita in quel conflitto mondiale.

Anche noi, quindi, ci ritroviamo in questo momento a ricordare questo episodio, soprattutto come monito eterno ai giovani a ripudiare tutte le guerre e per ricordare che dall'altra parte se oggi abbiamo la pace è perché tanti anni fa i nostri nonni e i nostri bisnonni si sono sacrificati fino alla morte. *(Applausi)*.

[PRESIDENTE](#). *(Il Presidente si leva in piedi e con lui tutta l'Assemblea)*. Credo che al termine degli interventi che hanno voluto ricordare il centenario dell'arrivo del Milite Ignoto a Roma, sia giusto, come ha fatto la Camera dei deputati, dedicare al Milite Ignoto, ma anche a tutti i caduti della Prima guerra mondiale, anzi ai caduti di tutte le guerre, senza distinzione di divisa, di colore, di Nazione, un minuto di silenzio. *(L'Assemblea osserva un minuto di silenzio)*. *(Applausi)*.

Ripresa della discussione del disegno di legge n. [2437](#) e della questione di fiducia (ore 11,44)

[PRESIDENTE](#). Dichiaro aperta la discussione sulla questione di fiducia.

È iscritto a parlare il senatore Romeo. Ne ha facoltà.

[ROMEO](#) *(L-SP-PSd'Az)*. Signor Presidente, prendiamo atto che il Governo ha posto per l'ennesima volta la fiducia su un provvedimento. Prendiamo atto, ma non siamo d'accordo sul fatto che si continui su questa strada, soprattutto con il ricorso a tale strumento, anche quando, nei vari provvedimenti, gli emendamenti sono davvero pochi (in questo caso trenta), e potrebbero essere votati in poco tempo. È vero che c'era la richiesta di un voto segreto, ma il Parlamento è questo, signori: ci sono i voti, ci sono i voti segreti, ci sono i Regolamenti, questa è la democrazia. *(Applausi)*.

Continuare sulla strada di mettere sempre la fiducia su tutti i provvedimenti equivale a dare la sensazione di volere sostanzialmente evitare il Parlamento, che è composto dai rappresentanti del popolo, come se diventasse una sorta di fastidio andare in Parlamento ad affrontare le varie tematiche.

Questa non la reputiamo essere una cosa giusta e corretta. In certi casi, di fronte a numerosi emendamenti e a un certo tipo di ostruzionismo, può essere anche giustificato; ma il ricorso a uno strumento del genere su tutti i provvedimenti non lo riteniamo utile.

Noi ci facciamo una domanda: dove ci porterà questo continuo voler esautorare il Parlamento? Guardate che l'insofferenza non è solo della Lega, che magari non è capace di nascondere certe cose, perché, forse per estrema trasparenza, noi non abbiamo assolutamente paura di dire quello che pensiamo. L'insofferenza è in tutti i Gruppi politici. Ripeto, in tutti i Gruppi politici. (*Applausi*). Allora noi facciamo una considerazione: in previsione dell'elezione del Presidente della Repubblica, continuare ad alimentare questa insofferenza non ci sembra una buona strategia e non ci sembra una buona mossa. (*Applausi*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore De Bertoldi. Ne ha facoltà.

DE BERTOLDI (*FdI*). Signor Presidente, mi collego al ragionamento svolto dal capogruppo della Lega Romeo, che apprezzo e condivido; naturalmente avrei piacere che ne traeste anche le conseguenze da questo assurdo ricorso al voto di fiducia. Signor Presidente, io sono uno di coloro che orgogliosamente e fieramente ha contribuito ad affossare il disegno di legge Zan la scorsa settimana e per questo sono stato anche pesantemente minacciato, tanto da dover presentare denuncia alla Polizia postale.

Bene, oggi cosa succede? Nel momento in cui noi fieramente abbiamo bloccato quel disegno di legge, nel momento in cui noi abbiamo fieramente impedito che si arrivasse a un diritto penale dello stato d'animo interiore, come detto chiaramente dal nostro capogruppo in Commissione giustizia Balboni, dopo che abbiamo bloccato quel disegno di legge, ci ritroviamo - badate bene, i cittadini lo devono sapere - di fronte a quegli stessi temi, contenuti in un decreto-legge che si chiama infrastrutture e trasporti. Quindi il Governo Draghi si rende complice di andare contro la volontà del Parlamento, espressa in modo chiaro la scorsa settimana, facendo entrare dalla finestra quello che è stato fatto uscire o al quale era stato impedito di entrare dalla porta.

Signor Presidente, noi ci chiediamo come sia possibile che tra le modifiche apportate dalla Camera il comma 4-*bis* introdotto all'articolo 1 preveda il divieto della pubblicità con messaggi sessisti, con stereotipi di genere o con messaggi discriminatori in riferimento all'orientamento sessuale. In sostanza, una mamma che accudisce il bambino potrebbe essere ritenuta uno stereotipo di genere e potrebbe esserne impedita la rappresentazione. Ma, signori, prima di tutto andiamo contro la volontà del Parlamento già espressa e, secondariamente, questo è un decreto-legge che riguarda i trasporti. La Presidenza del Senato più volte ha dichiarato inammissibili degli emendamenti su tematiche molto precise, mentre alla Camera è stato approvato un emendamento, che pertanto entrerà a far parte di un testo di legge, che prevede espressamente temi che nulla hanno a che fare con i trasporti e le infrastrutture. Magari il comma 4-*bis* - lo dico a chi ha presentato quell'emendamento alla Camera - poteva prevedere una norma che non facesse arricchire qualche famiglia italiana sulla vicenda delle autostrade. Altro che riprodurre il disegno di legge Zan in un decreto trasporti! (*Applausi*).

Allora, signor Presidente, chiediamo al Governo Draghi di non essere complice di queste cose; chiediamo ai partiti del centrodestra, a coloro che hanno osteggiato e impedito una legge vergognosa - e lo ribadisco - qual era il disegno di legge Zan, che non difendeva alcun diritto civile, ma creava discriminazione in chi la pensava diversamente, di avere il coraggio di dire basta a questo ricorso indiscriminato al voto di fiducia. Basta prendere in giro il Parlamento! Erano 30 emendamenti e nemmeno quelli avete voluto affrontare in Parlamento!

Presidente Draghi, questa rimane comunque una Repubblica parlamentare. Non so se qualcuno ha in mente di farla diventare Presidente della Repubblica mantenendo anche il ruolo di Presidente del Consiglio, io però per ora la invito a ricordarsi che il Parlamento ha delle prerogative a cui non intendiamo abdicare, e che Fratelli d'Italia rimarrà ferma nel difendere il Parlamento, le sue prerogative e la libertà degli italiani contro ogni autoritarismo che non accettiamo e non accetteremo mai. (*Applausi*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore De Falco. Ne ha facoltà.

DE FALCO (*Misto*). Signor Presidente, in primo luogo voglio anch'io nel mio piccolo onorare il 4

novembre, giorno delle Forze armate.

Ho chiesto di intervenire sulla fiducia perché voglio far presente non tanto ai pochi colleghi che sostanzialmente stanno pensando ai fatti propri, ma perché possa rimanere agli atti del Parlamento che alla fine anche su questo provvedimento si è posta la fiducia. Fin qui nulla di nuovo, ma in questo provvedimento c'è qualcosa di particolare. Si sta affermando, infatti, un principio devastante in ordine alla formazione delle leggi. Colleghi, si sta dicendo che alcune norme di questo provvedimento devono essere convertite in legge con la fiducia perché e benché gli atti presupposti siano secretati. Presidente, mi riferisco all'articolo 7 del decreto infrastrutture. Tale articolo fa un richiamo a una decisione della Commissione europea che la Camera dei deputati e il Senato della Repubblica hanno chiesto di leggere. Il Governo alla 8a Commissione del Senato ha risposto tramite il proprio Sottosegretario ai trasporti che il Parlamento non può vedere e non può conoscere quell'atto. Colleghi, stiamo trasformando in legge un atto sulla base di un presupposto che non possiamo conoscere.

L'articolo 7 nel merito non è innocente. Con esso si compie, infatti, l'aggiramento dell'articolo 2112 del codice civile. Si dice sostanzialmente che, anche quando si vende un'azienda, i lavoratori non passano all'imprenditore cessionario se questa vendita d'azienda la chiamiamo diversamente, ovvero la chiamiamo vendita di parti, vendita di compendio, vendita di parti del compendio. In sostanza, fingiamo che sia la vendita di parti e non di un'azienda e, quindi, evitiamo che passi anche il contratto del lavoratore dipendente dell'azienda.

Sembra poco o inutile, ma in questa maniera si mortifica totalmente il diritto del lavoratore; si annullano le relazioni sindacali. Questo è un paradigma che stanno inserendo nel nostro ordinamento attraverso una nota che traduce in legge un atto segreto. È ignobile; è una violazione della Costituzione nella formazione della legge ed è una violazione dei diritti fondamentali del lavoratore in essere.

È un paradigma che si crea e che si estenderà domani al ramo di azienda *handling*, dopodomani alla manutenzione e poi, evidentemente, a tutti i rapporti di lavoro. Così torneremo all'Ottocento, quando il lavoratore era solo e nudo, con le proprie esigenze, la propria famiglia e i propri bisogni, davanti ad un datore di lavoro padrone, che può imporre le peggiori condizioni, secondo il proprio libero arbitrio. Quel che è peggio è che oggi, in questo caso, l'imprenditore è lo Stato italiano, che non consente più neanche a 30 persone di manifestare dinanzi ai luoghi del potere, davanti a Montecitorio. (*Richiami del Presidente*).

Signor Presidente, mi sto avviando a concludere. C'è un piccolissimo numero di lavoratori Alitalia qui, al quale è stato detto di andare a manifestare in 30 a piazza San Giovanni, perché non possono venire qui o a Montecitorio. Vedete dunque qual è il quadro di insieme e il contesto dato dalla violazione della Costituzione, dalla violazione dei diritti fondamentali del lavoro e dalla violazione del diritto di manifestazione. Chiedo dunque ai colleghi di riflettere seriamente su quello che stiamo facendo. Voterò contro la fiducia, per tutti questi motivi. (*Applausi*).

PRESIDENTE. È iscritta a parlare la senatrice Drago. Ne ha facoltà.

[DRAGO \(Fdi\)](#). Signor Presidente, nel mio intervento richiamerò quanto ho già espresso nella seduta di ieri, ma in maniera un po' più approfondita. Premetto però il mio profondo dispiacere per quanto è stato già dichiarato dai colleghi, a proposito dell'impossibilità di esercitare la democrazia, tanto decantata. Purtroppo nella quotidianità spesso non si rilevano i fatti che man mano diventano sempre più critici, proprio in virtù della loro quotidianità. In realtà ci sono degli avvenimenti, che stanno accadendo in questi giorni, che lasciano veramente perplessi, come il provvedimento opposto al manifestante triestino, che con molta garbatezza ha posto alcune questioni ed è stato anche il catalizzatore dell'attenzione e del malessere comune: anche questo passa però in sordina.

Con l'odierna posizione della questione di fiducia sul decreto-legge in esame viene confermata la leggerezza del Governo: entrerà subito nel merito, per spiegare e far comprendere a cosa faccio riferimento. Tra gli emendamenti depositati all'articolo 16, che riguarda la proroga della struttura e la funzione dei commissari straordinari per la ricostruzione post-sisma, ce n'è uno in particolare, che era già stato presentato alla Camera dei deputati dai colleghi Varchi, Trancassini e Prisco, che è stato presentato in questa sede da Fratelli d'Italia, con la firma dei senatori Ruspandini e Totaro e della sottoscritta. Tale emendamento riguarda in particolar modo l'estensione della normativa utilizzata nel

Centro Italia per la ricostruzione post-sisma anche ad altri territori d'Italia. L'emendamento fa riferimento al comma 2 dell'articolo 11 del decreto-legge n. 76 del 2020 intitolato, testualmente: «Accelerazione e semplificazione della ricostruzione pubblica nelle aree colpite da eventi sismici». La scelta di non approvare gli emendamenti già alla Camera dei deputati e adesso di reiterare questo atteggiamento, manda indirettamente il messaggio che i sismi sono differenti e l'intervento che deve essere fatto in Italia e che dovrebbe essere univoco in realtà viene differenziato in base alle aree geografiche. Non solo; un terremoto è un terremoto o dipende dall'estensione geografica del danno? È necessario che vi siano delle vittime sacrificali per ritenerlo tale e quindi richiedere un intervento immediato?

Presidenza del vice presidente CALDEROLI (ore 12)

(Segue DRAGO). Se voi andaste a vedere il citato articolo del decreto-legge n. 76, come impostato, disciplinando i poteri dei commissari straordinari, prevede la possibilità anche di nominare dei sub commissari. È come se rispondesse a quello che era l'obiettivo posto ad inizio legislatura anche dall'attuale capo della Protezione civile nazionale che si era allora occupato del tavolo tecnico per la ricostruzione post-sisma del dipartimento Casa Italia, costituito nell'ambito della Presidenza del Consiglio dei ministri. L'obiettivo era quello di fare una legge quadro, quindi una legge di intervento da adattare a tutto il territorio nazionale. Ripeto però che così come formulato, il testo fa differenza. Si parla infatti di «territori maggiormente colpiti» quando si sarebbe potuto semplicemente parlare di territori colpiti dal sisma. Al di là del rapporto personale, arrivo al merito della questione che è proprio politica. Il MoVimento 5 Stelle che, ad esempio, su Catania e provincia ha nominato il commissario alla ricostruzione, perché non permette a Catania la ricostruzione post-sisma in maniera accelerata? Perché non permette la sua estensione? Oggi votando il provvedimento che stiamo discutendo si farà corresponsabile della situazione e dovrà assumersene tutte le responsabilità.

È veramente un rammarico, ma anche la conferma - scusate se passo sul piano personale - di aver fatto la scelta giusta, Presidente, e di essere passata all'opposizione con cognizione di causa.

Il provvedimento cui facciamo riferimento e di cui chiediamo l'estensione, oltre a prevedere la nomina dei due commissari, estende la ricostruzione coinvolgendo anche la Conferenza episcopale italiana e il Ministero della cultura. È quindi una misura nel suo complesso assolutamente composita ed è infatti inserita nella riforma del codice degli appalti.

Nell'emendamento che Fratelli d'Italia ha depositato anche al Senato chiediamo l'estensione della normativa anche ad altri territori; non solo le zone del Centro Italia colpite dal sisma del 2016, ma anche a Campobasso e ai nove Comuni della provincia di Catania. Si tratta di nove Comuni pedemontani che stanno tra l'altro subendo conseguenze sul piano economico, con riferimento particolare alle piccole e medie imprese. Sapete benissimo che è un territorio in cui si lavora moltissimo sul piano imprenditoriale agricolo e su quello del turismo. Pensiamo alla produzione del miele, alle aziende vitivinicole e quant'altro. Senza poi sottodimensionare o comunque non tener conto di quanto già riferito dal senatore Malan ieri e oggi dal senatore De Bertoldi sulla metodica capziosa e strisciante di inserire attraverso la posizione di una questione di fiducia tutto ciò che il Parlamento ha deciso in senso contrario. (*Applausi*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Zaffini. Ne ha facoltà.

[ZAFFINI](#) (*FdI*). Signor Presidente, vorrei approfittare del tempo che mi è concesso per raccontare quanto accaduto nella giornata di ieri nella 12a Commissione. Mi riferisco, cioè, alla storia breve e triste di un dovere e di un diritto negato, quello che attiene al Senato della Repubblica, e più in generale al Parlamento, di indagare con una Commissione apposita sui fatti che attengono alla emergenza del Covid-19. Non sto andando fuori tema rispetto al dibattito sull'apposizione della questione di fiducia, perché le due vicende hanno la medesima radice, cioè quella di negare anche l'evidenza di fronte alla ragione (certamente non di Stato, né di Governo) della tenuta di una maggioranza che non sta in piedi, se non fosse per l'impossibilità di fare altro e di fare qualcosa di buono per questa Nazione.

In particolare, come i colleghi sanno perfettamente, la vicenda del Covid-19 ci è costata oltre 132.000 vittime (il mio pensiero va ai relativi familiari) e oltre 200 miliardi di debito pubblico aggiuntivo, che

dovremo rimborsare le nuove e future generazioni, e non si capisce bene dov'è andata a finire tutta questa enorme massa di danaro spesa anche dalle due gestioni commissariali. Abbiamo abbattuto il nostro PIL di oltre nove punti percentuali per effetto dei provvedimenti di chiusura necessitati dalle inconsistenze e dalle incompletezze della risposta sanitaria all'emergenza Covid. Solo nel 2020 abbiamo visto cessare oltre 300.000 partite IVA.

Si potrebbe andare avanti a dismisura con i numeri per illustrare ai colleghi l'assurdità di una decisione che arriva all'epilogo di un lungo percorso volto a negare la possibilità di indagare da parte del Senato della Repubblica su quello che accadde nella gestione di questa emergenza.

Due circostanze aggravano il tema. La prima è che tutti i grandi Paesi d'Europa hanno istituito Commissioni di inchiesta, alcune delle quali hanno già esaurito il loro lavoro e riconsegnato alle Assemblee parlamentari il frutto del loro lavoro: mi riferisco al Regno Unito, alla Spagna, alla Francia. Perfino alcune Regioni (le più grandi, ma anche alcune piccole) hanno istituito Commissioni d'inchiesta regionali sulla risposta dei servizi sanitari regionali all'emergenza Covid-19.

Vi sono poi altre evidenze. In ogni legislatura (almeno nelle ultime quattro o cinque) è stata istituita una Commissione d'inchiesta sul Servizio sanitario nazionale, che è ritenuta sostanzialmente permanente nella gestione di una legislatura, come ad esempio la Commissione antimafia o quella sul ciclo dei rifiuti, proprio per dover indagare sulla gestione di una materia sensibile e delicata qual è la salute dei nostri concittadini. Pertanto, già prima dell'emergenza Covid erano state depositate, a firma di tutti i Gruppi, delle richieste di istituzione della Commissione d'inchiesta sul Servizio sanitario nazionale.

Ricordo che quest'anno ricorrono circa quarantuno anni dalla sua istituzione. Pertanto, l'assetto e l'architettura del Servizio sanitario nazionale è in corso di riforma in tante parti e tutto ciò genericamente all'insaputa di questo Parlamento. Arrivano i provvedimenti, come quello di stamattina, che non attiene alla sanità ma viene confezionato alla stessa stregua, e viene depositato "prendere o lasciare" senza dibattito, apponendo la questione di fiducia anche su 30 emendamenti, come diceva poco fa il collega De Bertoldi.

Rispetto a queste evidenze arriva il Covid; già quando il tema dell'istituzione di una Commissione parlamentare d'inchiesta sul Servizio sanitario nazionale era maturo arriva il Covid, evidentemente ad aggravare il quadro e ad accentuare la necessità di vedere che cosa accade nella materia complessiva della gestione dell'emergenza e in particolare nella risposta dei provvedimenti di contenimento sanitario. Finalmente, nella giornata di ieri, arriviamo all'apertura del sipario di questo teatrino che si è consumato nella Commissione sanità, anche con la partecipazione - con grande dispiacere devo dire - da comprimari e da attori consumati di colleghi del centrodestra, per impedire alla Commissione di indagare sulla vicenda Covid, perché - questo è il paradosso, Presidente - l'emergenza è in corso. Allora, mi viene da dire: almeno trovatene un'altra. Non volete essere sinceri sulla circostanza che non ci sono le carte in regola, per cui non si può andare a indagare i mille fatti oscuri di questa vicenda, a cominciare dai contratti di fornitura dei vaccini, secretati? Ne dico una, ma ne potrei dire cento. Trovate altre scuse, trovate altri argomenti. Non vi presentate davanti ai cittadini con questo argomento, perché è evidente che nessuno può comprendere che cosa sta accadendo e la distanza di quest'Assemblea e dei parlamentari della Repubblica dai cittadini.

Il 2 novembre, nella ricorrenza del giorno dei defunti, un'associazione di familiari di defunti per Covid che proveniva dalla Bergamasca è stata fatta approdare a Piazza Santi Apostoli per manifestare le loro giuste argomentazioni, ben lontano dal clamore dei centri di potere. Questi familiari hanno chiesto una sola cosa, che il Parlamento indaghi sul Covid, su quello che è accaduto e su quello che sta accadendo. A questa richiesta accorata e pressante noi siamo assolutamente sordi. Questo è veramente vergognoso.

Rispetto a questo richiamo l'attenzione dell'Assemblea su quello che accadrà nei prossimi giorni, perché Fratelli d'Italia ha chiesto al Governo di venire in Aula a discutere di questa vicenda e di questa richiesta. Richiamo tutti a un senso maggiore di responsabilità e di consapevolezza del nostro ruolo di senatori della Repubblica. *(Applausi)*.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Malan. Ne ha facoltà.

[MALAN](#) (Fdi). Signor Presidente, signor rappresentante del Governo, il quale sicuramente è degnamente rappresentato, ma visto che un Ministro viene a mettere la fiducia, forse se ascoltasse anche quello che dice il Senato, visto che il Senato è privato di qualunque possibilità di intervenire, non sarebbe male. (*Applausi*).

Il 23 luglio scorso, non molto tempo fa, tre mesi fa, il presidente della Repubblica Sergio Mattarella ha scritto una lettera - è una facoltà prevista dalla Costituzione - ai Presidenti della Camera e del Senato a proposito della decretazione d'urgenza.

In quella lettera si citava il Comitato per la legislazione della Camera dei deputati, che ha invitato il legislatore a evitare la commistione e la sovrapposizione nello stesso atto normativo di oggetti e finalità eterogenei.

Il Capo dello Stato ricordava - anzi, ricorda, perché dovrebbe essere attuale; dovrebbe essere un messaggio rivolto ogni giorno al Parlamento e al Governo - che i decreti-legge devono presentare *ab origine* un oggetto il più possibile definito e circoscritto per materia; nei casi in cui l'omogeneità sia perseguita attraverso l'indicazione di uno scopo, deve evitarsi che la finalità risulti estremamente ampia.

Il Capo dello Stato prosegue osservando che: nella procedura di conversione l'attività emendativa dovrà essere limitata dalla materia, ovvero dalla finalità originariamente oggetto del provvedimento, come definite dal Governo. Ricorda infine, insieme a molte altre osservazioni che non possiamo certamente leggere tutte qui, che con la sentenza n. 32 del 2014, la Corte costituzionale, dichiarando illegittime alcune norme introdotte in sede di conversione di un decreto-legge, ha sottolineato che la legge di conversione segue un *iter* che si giustifica alla luce della sua natura di legge funzionalizzata alla stabilizzazione di un provvedimento avente forza di legge, e che dalla sua connotazione derivano i limiti alla emendabilità del decreto-legge; la legge di conversione non può quindi aprirsi a qualsiasi contenuto ulteriore.

Questo il messaggio del Presidente della Repubblica che tutta la maggioranza e naturalmente anche noi rispettiamo profondamente, ma la maggioranza di solito è particolarmente accorata nel professare l'assoluta adesione alle parole del Presidente della Repubblica. Eppure, oggi ci ritroviamo con un decreto-legge, peraltro assai corposo - un fascicolo di centinaia di pagine - che parla di misure urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale; ebbene, in questo disegno di legge sulla sicurezza delle infrastrutture viene inserita una norma ideologica volta a limitare la libertà di espressione, con il pretesto che tale limitazione viene esercitata sulle strade e sui veicoli. Si tratta di una misura assolutamente inaccettabile, introdotta a tradimento e di soppiatto, tanto è vero che gli stessi proponenti dell'emendamento presentato alla Camera dei deputati (le Presidenti delle Commissioni ambiente e trasporti), entrambe del Partito Democratico, non hanno neppure illustrato il provvedimento, salvo cambiarlo per peggiorarlo nel corso del suo esame.

Questa incredibile limitazione alla libertà di espressione è pericolosissima perché lasciata, per un verso, all'interpretazione, e per un altro, alla censura preventiva che faranno tutti i concessionari di pubblicità. Questi ultimi, per evitare problemi, saranno ancora più severi di quanto lo sarebbe un giudice o qualunque autorità deputata a pronunciarsi su cos'è una pubblicità sessista o su cosa, in un contenuto pubblicitario, potrebbe offendere qualcuno nel suo credo religioso (ad esempio, esprimendo convinzioni di un altro credo religioso), oppure su cosa può offendere qualcuno rispetto all'identità di genere. Un concetto, quest'ultimo, ampiamente criticato quando inserito nel disegno di legge Zan, anche da parte di chi sosteneva il resto di quel provvedimento (che noi non abbiamo sostenuto). Ebbene, l'emendamento è stato inserito in un provvedimento che nulla ha a che fare con questo; è stato approvato in Commissione alla Camera e poi è intervenuta l'immane fiducia. Ciò è particolarmente grave visto che la Camera è l'unico ramo del Parlamento ove si è potuto realmente discutere il provvedimento, dal momento che qui ci è arrivato - come si suol dire - blindato; quindi, se ne è impedita la discussione in Aula.

Al Senato partivamo dal presupposto che ci fosse una inemendabilità perché mancavano pochi giorni; in realtà, si sarebbero potuti esaminare gli emendamenti; il decreto-legge scade martedì prossimo, per cui ci sarebbero stati ben cinque giorni per un ulteriore passaggio alla Camera per eliminare questo

obbrobrio, questo abuso, questa beffa alla volontà del Senato, e in particolare dei 154 senatori che, una settimana fa, hanno votato per non proseguire l'esame del disegno di legge Zan.

Di quei 154 senatori, però, 133 fanno parte della maggioranza: 21 eravamo noi senatori di Fratelli d'Italia, ma gli altri 133, ripeto, fanno parte della maggioranza e, con questa ignobile apposizione della questione di fiducia, saranno obbligati a votare favorevolmente. In realtà non c'è alcun obbligo, non succede nulla, si può anche votare contro, però è chiaro che è un atto particolarmente impegnativo non votare la fiducia al Governo sostenuto dalla maggioranza di cui si fa parte, con rappresentanza nell'Esecutivo e nei lavori parlamentari.

Ebbene, con la fiducia si vogliono costringere 133 parlamentari di molti Gruppi politici a votare a favore. Non è soltanto il centrodestra, infatti, che ha votato per interrompere l'esame del disegno di legge Zan, come chiaramente dicono i numeri. Ci sono stati almeno 20 senatori anche del centrosinistra che hanno votato in questo senso: Partito Democratico, Italia Viva, MoVimento 5 Stelle, Per le Autonomie, non lo sappiamo, ma almeno 20 ci sono stati. (*Applausi*). È dunque una beffa anche per loro, uno sfregio a loro e al popolo che essi, come tutti noi, rappresentano.

Quando si prendono queste decisioni, è incivile farle passare e contrabbandarle poi come grandi decisioni di civiltà. Se si hanno questi convincimenti, bisogna farli passare a viso aperto e non chiudere la bocca ancora una volta a tutti i senatori, in particolare a quelli della maggioranza. Come Gruppo Fratelli d'Italia, infatti, noi parliamo lo stesso, esercitando un'operazione patriottica e responsabile e possiamo dire la verità. Purtroppo nell'ambito della maggioranza, invece, c'è questo vincolo, c'è questa difficoltà. Tuttavia, tappare ancora la bocca in questo modo è una cosa veramente indegna: ripeto, è uno sfregio al ruolo del Parlamento e alla Costituzione che affida al Parlamento il compito di fare leggi e non di fare giusto da passacarte al Governo che adotta i decreti-legge e fa inserire poi da suoi parlamentari delle norme che nulla c'entrano, ponendo infine la questione di fiducia, sia alla Camera che al Senato, per cui in pratica tutto è stato deciso dalla cinquantina di parlamentari della Commissione della Camera e per il resto non è stato più possibile fare assolutamente nulla.

Come hanno detto i colleghi intervenuti - la senatrice Drago e i senatori Zaffini e De Bertoldi - c'è qui un complesso di cose che vanno tutte nella stessa direzione: schiacciare e comprimere i diritti del Parlamento e dei lavoratori, con l'aggiramento, com'è stato detto da altri, dell'articolo 2112 del codice civile, che garantisce i lavoratori nel caso di trasferimento d'azienda, è una cosa gravissima.

Per curiosità, essendo un filologo d'origine, sono andato a vedere quando è stato approvato l'articolo 2112 del codice civile, che è molto moderno: si parla di trasferimento di azienda, per cui ero convinto che fosse recente. È stato approvato nel 1942: in pratica è rimasto invariato, salvo una piccola modifica di carattere tecnico nel 1990. Oggi il Governo lo cancella, danneggiando i diritti dei lavoratori di Alitalia, e un domani chissà di quante altre aziende, con un provvedimento d'urgenza su cui il Parlamento non può discutere. Seguono i sindacalisti con il foglio di via, che non possono entrare a Roma, pur avendo intenzioni del tutto pacifiche; seguono le manifestazioni vietate, spostate e deviate lontanissimo dal palazzo del Governo, che non deve avere il disturbo di chi reclama e chiede il rispetto dei propri diritti di cittadino e di lavoratore. (*Applausi*).

PRESIDENTE. È iscritta a parlare la senatrice Nugnes. Ne ha facoltà.

[NUGNES](#) (*Misto*). Signor Presidente, nel tempo a mia disposizione farò due riferimenti: uno alla modalità di approvazione di questo decreto e l'altro ai fatti, alla sostanza.

Sulla modalità non posso fare a meno di ripetermi: altre volte sono intervenuta sul punto, su cui anche altri colleghi hanno detto. Ritengo tuttavia assolutamente indispensabile portare all'attenzione anche della cittadinanza e degli italiani la gravissima modifica costituzionale di fatto che negli ultimi decenni si è venuta sempre più a definire e a stabilizzare.

Ciò è stato perché la nostra Costituzione ha delle regole molto precise perché possa essere modificata e, quindi, quello costituzionale di approvazione è un difficile *iter*. C'è l'articolo 138 che, nella precedente legislatura, si cercò anche di eliminare, di modificare, perché poi c'è sempre il pericolo che la riforma costituzionale vada all'attenzione del popolo italiano e sottoposto a *referendum*. Quindi, è avvenuto che negli ultimi decenni si è messa in atto una modifica costituzionale di fatto.

Ieri, in una interessante conferenza stampa promossa dal senatore De Falco, l'avvocato Anna Falcone ha detto in maniera molto semplice - a volte le frasi semplici arrivano più direttamente - che il Parlamento dovrebbe controllare il Governo: ciò è alla base della nostra Costituzione, è l'architettura; più volte ha parlato di «architettura», perché è una costruzione che sta in equilibrio, che si basa sulla divisione dei poteri per stabilire la democrazia; tutte parole di cui noi facciamo amplissimo uso e abuso, perché in realtà il Parlamento non controlla più niente.

Le funzioni delle Camere, che dovrebbero sostenere e dare la fiducia, non sono più da tempo quelle del controllore dell'Esecutivo. Ripeto: il Parlamento, ossia coloro che vanno da questa parte dell'Emiciclo fino all'altra dove siedono parlamentari che hanno posizioni di cui non condivido pressoché niente tranne queste affermazioni, rappresenta per il momento quasi tutti gli italiani in quota parte, al netto di tante manipolazioni da parte della propaganda politica. Il Governo invece rappresenta solo una parte e, quindi, va controllato da tutti gli italiani. Ebbene, questo non avviene più. Per qualunque cosa - e vi posso dire a ragione che ciò vale anche per i disegni di legge di iniziativa parlamentare - si cerca sempre e comunque il controllo governativo. Per tutti i pareri che le Commissioni esprimono sugli atti del Governo - adesso ci siamo ridotti a dare dei pareri - ci troviamo a chiedere al Governo se l'espressione che abbiamo usato nel nostro parere sia consona; quindi è il Governo che ci dice cosa gli possiamo dire. Inoltre, con il taglio del numero dei parlamentari e con una legge elettorale proporzionale che non si farà più, questo sarà definitivo.

Vorrei aggiungere un'altra cosa e mi scuso, signor Presidente, perché mi sono dilungata. La cosa gravissima che c'è nel provvedimento in esame, che in Commissione abbiamo avuto per quattro ore e nella Commissione competente per quarantotto ore, è l'articolo 7 che - è stato detto, ma lo voglio dire anch'io - riesce ad aggirare l'articolo 2112 del codice civile sulla tutela dei lavoratori e delle relazioni sindacali. Si crea un precedente pericolosissimo, perché liquida uno dei comparti più importanti del nostro Paese - ad oggi i lavoratori Ilva sono circa 8.000 - con l'articolo di un decreto-legge su cui viene posta la fiducia. Si è già pensato più volte di superare il fatto che nella cessione di azienda chi acquisisce deve prendersi anche i contratti dei lavoratori. Ma si è trovato il metodo e l'inganno: si scompongono in singoli beni quelli che sono interi comparti.

Quindi, il tentativo di Berlusconi, fermato dalla Corte di giustizia nel 2008, e il tentativo di Renzi, fermato dalla Cassazione, oggi passano con un voto di fiducia. Ciò è enormemente grave ed è anche un'aberrazione che avvantaggia altri Stati stranieri e altri territori, Lufthansa e Linate. (*Applausi*).

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione sulla questione di fiducia posta dal Governo.

Passiamo alla votazione dell'articolo unico del disegno di legge n. 2437, di conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, nel testo approvato dalla Camera dei deputati, sull'approvazione del quale il Governo ha posto la questione di fiducia.

STEGER (*Aut (SVP-PATT, UV)*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

STEGER (*Aut (SVP-PATT, UV)*). Signor Presidente, ancora una volta un ramo del Parlamento si ritrova a dover parlare del lavoro svolto dai colleghi dell'altra Camera senza possibilità alcuna di intervenire sul provvedimento. A me tutto questo continua - lo dico sempre e lo ribadisco - a sembrare assurdo. Se è vero che da qui alla fine dell'anno c'è tanto da fare, non è possibile licenziare provvedimenti di tale importanza in maniera così frettolosa.

Anche oggi, l'unica cosa che si può fare è salutare il lavoro dei colleghi della Camera, che hanno apportato migliorie significative a un decreto-legge complesso e ambizioso: complesso perché prevede interventi dal settore autostradale a quello idrico, da quello ferroviario a quello marittimo; ambizioso perché - da un lato - punta a semplificare e - dall'altro - guarda al tema della sicurezza e alla necessità di incentivare la mobilità sostenibile.

In questa cornice sono tante le novità degne di nota, dagli interventi sul codice della strada, con l'inasprimento delle sanzioni, a quelli sui parcheggi, con un occhio di riguardo per quelle categorie per cui l'uso dell'automobile, più che una scelta, è una necessità, come le donne in gravidanza, le famiglie con bambini piccoli e i disabili; dall'attenzione per i pedoni ai finanziamenti ai Comuni per la messa in sicurezza della mobilità ciclistica urbana; dalle norme sulla messa in sicurezza della fauna selvatica e

degli animali randagi a quelle per il decoro urbano, con la rimozione dei rifiuti abbandonati; dalle norme sull'autotrasporto alla prima vera disciplina sull'uso dei monopattini, che stanno cambiando la mobilità, soprattutto nei grandi centri urbani, ma che richiedevano una normativa sulla velocità, contro i parcheggi selvaggi, sull'uso del casco per i minori e, in prospettiva, sull'obbligo di assicurazione per la responsabilità civile.

Ma ancora più importante è l'impulso che viene dato allo sblocco dei cantieri, per rimettere al centro quelle opere su cui l'Italia ha perso troppo tempo e che, invece, sono un elemento essenziale per la ripartenza del Paese. Qui si gioca la partita non solo del Piano nazionale di ripresa e resilienza e dei 200 miliardi di euro che porta con sé, ma anche di altre risorse, da quelle del fondo complementare a tutto ciò che si sblocca con il completamento delle opere.

Eppure, basta scorrere l'elenco per rendersi conto che, accanto a opere strategiche, come la Torino-Lione, ci sono numerosi interventi che puntano a ripristinare condizioni di viabilità e sicurezza degne di questo nome, soprattutto nelle aree interne.

Sempre su questo fronte, come Gruppo per le Autonomie salutiamo favorevolmente due novità. La prima è quella contenuta nell'articolo 16, sulla disciplina relativa alla realizzazione delle opere collegate alle Olimpiadi di Cortina del 2026, prevedendo, tra le altre cose, la possibilità, per le opere caratterizzate da elevata complessità progettuale o procedurale, il ricorso a quanto previsto dall'articolo 44 dell'ultimo decreto-legge semplificazioni. La seconda novità riguarda l'A22, con l'emendamento approvato alla Camera, che rappresenta un'importante tappa rispetto all'obiettivo più volte auspicato dalle Province autonome di Trento e di Bolzano per l'affidamento e la gestione di un'infrastruttura di straordinaria importanza e delicatezza, in termini di ambiente, di sicurezza e di onere per i cittadini residenti lungo la tratta autostradale. Pensiamo solo al fatto che la città di Bolzano è tagliata in mezzo da questa autostrada o al fatto che da Bolzano fino al confine quasi tutti i chilometri sono su viadotti, ponendo questioni di delicatezza ambientale e di sicurezza. La A22 fino ad oggi è stata gestita e governata in maniera esemplare dalla A22 SpA, una società all'86 per cento pubblica, di proprietà degli enti territoriali.

Quindi, sarebbe inspiegabile e impensabile che la guida e la gestione di una tratta autostradale essenziale, delicatissima per tutto il territorio italiano - parliamo della tratta più importante, da Nord a Sud, per entrare in Italia e per uscirne - venissero affidate a chi, con quei territori, da Modena fino al Brennero, non ha alcun rapporto. Sarebbe inspiegabile e non sarebbe responsabile. Pertanto, noi speriamo tanto che, con questo provvedimento, si riesca ad affidare finalmente in via definitiva la A22 alla società Autostrada del Brennero.

Vi sono, poi, altre norme importanti, come quelle su ANAS e sulla nuova compagnia di bandiera. Vi sono tutte le importanti novità procedurali connesse alla progettazione delle opere, ai commissari, al ruolo di Cassa depositi e prestiti e di Mediocredito centrale per l'assistenza e il supporto operativo alle amministrazioni pubbliche per l'attuazione del PNRR.

Tutto questo, signor Presidente, serve a ribadire l'importanza del provvedimento, le buone norme che vengono introdotte, ma anche il fatto che il Senato non meritava di ridursi a una funzione di passacarte. Fatte tutte queste considerazioni, annuncio il voto favorevole del Gruppo Per le Autonomie al provvedimento. (*Applausi*).

[CARBONE \(IV-PSI\)](#). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CARBONE (IV-PSI). Signor Presidente, colleghi, il provvedimento che ci apprestiamo a votare è, sostanzialmente, un decreto *omnibus* sul tema delle infrastrutture, della mobilità e della circolazione stradale. Prima di entrare nel merito del problema del provvedimento, mi vorrei soffermare su una premessa metodologica e di lavoro. Si tratta di un decreto nato dall'esigenza di raccogliere le tante sollecitazioni provenienti dai più svariati ambienti e che, proprio per la modalità con cui è stato pensato e poi venuto alla luce, aveva fin da subito un limite, ossia quello di non avere un *fil rouge* definito.

Il grande lavoro fatto anche dai colleghi della Camera è andato proprio in questo senso. Devo dire che è stato un lavoro che si è concluso portando importanti frutti. Quello che ci troviamo oggi ad

approvare e a convertire in legge è un decreto che, sebbene nasca dall'unione di molti interventi e svariate misure, il cui nesso non è da subito risultato immediato, ha trovato una sua direzione e una sua specificità.

Nel quadro del corposo lavoro fatto, gli sforzi sono stati congiunti, da parte di maggioranza e di opposizione. Questo *modus operandi* è un importante segnale per il lavoro cui noi tutti siamo chiamati e in cui saremo sempre più impegnati nei prossimi mesi. Devo, però, anche operare una considerazione di rammarico su un aspetto. Pur comprendendo lo sforzo profuso dai colleghi della Camera e le tempistiche fortemente contingentate, dettate dalla conversione di un decreto-legge, auspico che l'esame dei futuri provvedimenti possa essere portato avanti in maniera approfondita da entrambi i rami del Parlamento.

Venendo al merito del provvedimento e volendo schematizzare il contenuto complessivo del decreto, i temi centrali su cui si innestano le misure che ci accingiamo a votare potrebbero essere due: sicurezza e semplificazione. Penso - ad esempio - all'introduzione nel codice della strada degli stalli rosa, per il parcheggio delle donne in gravidanza e i genitori con i figli fino a due anni di età, e il rafforzamento delle sanzioni per chi occupa i parcheggi riservati senza essere autorizzato. Penso alla possibilità per le Regioni di utilizzare una quota delle risorse erogate per i servizi aggiuntivi del trasporto pubblico locale anche per potenziare i controlli.

Per il miglioramento della rete ferroviaria sono state confermate le norme per accelerare l'attuazione del Piano nazionale di implementazione del sistema europeo di gestione del traffico, cui il Piano nazionale di ripresa e resilienza assegna importanti investimenti.

Il decreto rafforza, poi, il ruolo dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali, per migliorare efficacia ed efficienza del sistema dei controlli. Confermata anche la disposizione volta ad agevolare gli investimenti per ridurre i divari infrastrutturali su tutto il territorio.

Da questo breve cenno al contenuto del provvedimento, si può facilmente intuire che si tratta di un decreto che reca in sé misure di semplificazione che contribuiscono anche al buon esito del PNRR, sul quale il Governo sta lavorando con impegno e fruttuosamente. Mi piace anche dire che queste misure si inseriscono nel solco delle richieste che da tempo Italia Viva avanza. E faccio riferimento al piano *shock* per le infrastrutture e alla contestuale necessità di sbloccare tutte le opere. Occorre comprendere che la ripartenza di questo Paese passa attraverso la sua infrastrutturazione fisica e digitale. Dunque, il decreto-legge che ci apprestiamo ad approvare va nella giusta direzione, ossia in una direzione competitiva, nell'ottica della ripartenza economica e lavorativa del Paese, ma anche in quella del migliore utilizzo del PNRR. Le infrastrutture ed i trasporti rappresentano uno dei terreni su cui, come Paese, siamo chiamati ad intervenire con maggiori finanziamenti e più incisive migliorie. Sotto il primo profilo, il mio auspicio e quello del Gruppo che rappresento è che le coperture economiche, che son risultate per certi versi deficitarie in questo decreto-legge, possano invece trovare una sede nella legge di bilancio che nelle prossime settimane saremo chiamati ad esaminare.

Sotto il secondo profilo, ossia quello del miglioramento, credo che si debba e si possa fare ancora molto. Penso - ad esempio - al delicato settore della sicurezza stradale: nonostante la forte riduzione del traffico automobilistico, derivata dal periodo emergenziale, non si è avvertita una parallela riduzione degli incidenti stradali. Allo stesso modo, la sicurezza dev'essere preservata anche per uno strumento che, specialmente durante la pandemia, è risultato molto utile e mi riferisco ai monopattini. La comodità di un simile strumento però deve necessariamente passare in secondo piano rispetto alla sicurezza: lo dice espressamente anche lo stesso testo del decreto, dopo le modificazioni che sono state apportate. Leggo testualmente: «La sicurezza e la tutela della salute delle persone, nonché la tutela dell'ambiente nella circolazione stradale rientrano tra le finalità primaria di ordine sociale ed economico perseguite dallo Stato». È quello che abbiamo cercato di fare nel nostro piccolo e attraverso l'operato prezioso dei colleghi della Camera. Quella dei monopattini elettrici rappresenta sicuramente un'innovazione anche ambientale per la nostra città e, quindi, deve essere salvaguardata e preservata. Naturalmente, però, vi deve corrispondere una capacità di monitoraggio rispetto alla sicurezza, che deve invece essere rafforzata. Occorre contribuire alla transizione ecologica del Paese anche attraverso

questi strumenti, ma è necessario farlo in maniera intelligente e soprattutto rispettosa delle regole.

Un altro settore su cui occorre intervenire in maniera ancora più decisa riguarda quelle che potrebbero essere definite come norme di civiltà. Penso - ad esempio - al permesso rosa, che riguarda le donne in gravidanza e i primi due anni della maternità. Nello stesso solco, anche se in maniera diversa, si inserisce il divieto sulle strade e sui veicoli di qualsiasi forma di pubblicità il cui contenuto proponga messaggi sessisti o violenti o stereotipi di genere offensivi o discriminatori.

Sotto altro specifico profilo, vorrei sottolineare l'importante lavoro fatto dalle colleghe di Italia Viva della Camera a tutela delle persone con disabilità. Ad un inasprimento delle sanzioni per l'occupazione dei parcheggi riservati da parte di soggetti non autorizzati, si affianca anche la possibilità per le persone con disabilità di parcheggiare gratuitamente sulle strisce blu qualora risultino occupati i parcheggi a loro riservati.

Credo poi che ci siano altri temi prioritari da mettere in agenda quanto prima perché necessitano di riforme organiche: il trasporto pubblico locale, che deve essere completamente rivisto nella sua disciplina e che deve guardare con maggiore attenzione agli utenti; maggiori e più incisivi interventi di semplificazione anche nell'ottica della attuazione concreta del PNRR; il rafforzamento delle strutture commissariali, che sono state per il momento solo individuate. Questi sono solo alcuni aspetti che il decreto che oggi ci apprestiamo a convertire non può prendere in considerazione, anche perché necessitano di una visione di più ampio respiro.

Credo però che questo sia un provvedimento con cui si inaugura una nuova stagione in cui riflettere fattivamente sul tema della semplificazione.

Noi di Italia Viva-PSI - come ho già avuto modo di sottolineare - siamo stati i primi a sollevare il problema. Sono quindi particolarmente contento che questo decreto-legge rappresenti un primo tassello di un *puzzle* molto più ampio, che noi tutti siamo chiamati a comporre, perché riguarda obiettivi di lungo periodo che rappresentano una grande scommessa sulle infrastrutture, sulla ripresa, sulla ripartenza economica e sul lavoro.

Per tutte queste ragioni, il voto di Italia Viva-PSI non può che essere convintamente a favore. *(Applausi)*.

[RUSPANDINI](#) (Fdl). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

RUSPANDINI (Fdl). Signor Presidente, intervengo raccontando la delusione e anche la difficoltà nei confronti di questo ennesimo decreto-legge *omnibus* - stavolta, tra l'altro, tra i più corposi e variegati - che tratta una *summa* che va dalle autostrade alle ferrovie, dal trasporto marittimo ai monopattini e all'extrabonus per i veicoli elettrici. Addirittura il parco della giustizia di Bari - non che non sia importante - viene inserito in questo enciclopedico processo. Ci sono poi le nuove identità digitali, le misure per i Comuni per fronteggiare l'emergenza epidemiologica, la Protezione civile per le isole minori, gli asili nido, il sistema portuale dello Stretto di Messina - come ricordava la nostra senatrice Drago - il ponte Morandi. Meritavano quantomeno la possibilità di essere approfondite tutte queste grandi questioni, che interessano la vita della nostra Nazione.

Tutto ciò, invece, ci dà la possibilità di una riflessione, l'ennesima, non più rinviabile, sull'impalcatura dello Stato, sul senso stesso delle Commissioni e sul ruolo dei commissari. Poteva essere l'occasione, per il tanto celebrato Governo dei migliori, di affrontare la questione. E, invece, il Governo dei migliori, pur avendo la più grande maggioranza parlamentare che la storia ricordi, si comporta perfettamente in continuità con i Governi passati e non cambia nella forma, ponendo l'ennesima questione di fiducia. Come ricordava il nostro Capogruppo, questa ennesima fiducia è davvero disarmante per il modo in cui è nata: la paura di un emendamento proposto da Fratelli d'Italia con il voto segreto. Ciò vi consente però di concorrere a vincere il *record* detenuto dal Governo Monti. Questo è quello che volete fare, e l'abbiamo capito: volete battere il *record* del Governo Monti sul numero delle questioni di fiducia.

Non cambia nella forma e non cambia nemmeno nella sostanza: siete forti con i deboli e deboli con i forti; duri, durissimi con i lavoratori dell'Alitalia, sui quali si scaricano senza alcuna pietà gli errori del passato, come nella peggiore tradizione neoliberalista; morbidi, morbidissimi con i padroni, con la

famiglia Benetton, al di là dei proclami. Sapete cosa sta accadendo al riguardo? Si sta strapagando la quota che i Benetton hanno in Autostrade per l'Italia, quando ci si potrebbe avvalere del diritto di recesso che è previsto dalla convenzione. Non è una cosa da poco: si spenderebbero 13 miliardi anziché 21. Gli 8 miliardi in più li pagheranno come al solito gli automobilisti italiani e il sistema Italia. Quindi, ancora una volta il Governo è forte con i lavoratori e debole con i padroni, come è successo con ITA e nei confronti dell'Europa, che ancora una volta nega all'Italia quello che ha fatto per la Francia e per la Germania. A differenza di Francia e Germania, noi abbiamo dato spazio e linfa vitale alle *low cost*; Francia e Germania le hanno tenute sapientemente lontane dagli aeroporti importanti. Quindi, ITA partirà con risorse per reggere un paio di inverni in perdita; poi arriverci al prossimo Governo. Povera Italia. Altro che Governo dei migliori!

Il Governo dei migliori ancora una volta - si vede nel decreto - non fa chiarezza su alcune questioni importanti. Penso - per esempio - a quella dei monopattini. Tutti siamo venuti a conoscenza dai telegiornali delle tragedie avvenute. Abbiamo chiesto con i nostri emendamenti un'adeguata regolamentazione del codice della strada o una copertura assicurativa necessaria anche per i privati. Siamo stati inascoltati: tutto ciò che abbiamo richiesto è chiaramente caduto nel dimenticatoio.

Sulle aree interne previste all'articolo 12, con un nostro emendamento abbiamo discusso in Commissione in merito alla possibilità di poter accedere ai finanziamenti da parte dei Comuni più piccoli, che spesso hanno difficoltà e carenze di organico. È passato in cavalleria anche questo.

Vi è poi una questione alla quale Fratelli d'Italia tiene molto. Mi riferisco alle patenti. Al di là delle grandi questioni, in Italia mancano circa 5.000 autisti, numero che arriverà a 17.000 nel prossimo biennio. Il nostro territorio pullula di vettori stranieri; le nostre strade sono percorse da aziende di autisti che agiscono - secondo noi - in un clima di concorrenza sleale nei confronti degli italiani. In questo caos le aziende italiane sono costrette ad assumere autisti comunitari o extracomunitari, semplicemente perché altrove in pochi giorni si riesce a prendere la patente pagandola 10 o 20 volte meno che in Italia. Da noi, per conseguire la stessa certificazione, impieghi sei mesi; negli altri Paesi la prendi in pochi giorni. Che bella Unione europea!

Dulcis in fundo - ripeto quanto detto dai miei colleghi, con in testa il senatore Malan - c'è l'interessante emendamento per gli amanti del *gossip* inserito tra le disposizioni urgenti per la sicurezza della circolazione dei veicoli e di specifiche categorie di utenti. Uno penserebbe a qualcosa di più serio e invece no. Eccoci al lascito rabbioso delle vedove del disegno di legge Zan: vietata nelle strade e sui veicoli qualunque forma di pubblicità con un certo contenuto. Evito di leggere il contenuto dell'articolo perché, dietro una patina così politicamente corretta, sappiamo bene che cosa si nasconde. È un motivo in più per Fratelli d'Italia per votare contro. (*Applausi*).

[MARGIOTTA](#) (PD). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MARGIOTTA (PD). Signor Presidente, rivolgo un ringraziamento al relatore senatore Astorre, che, seppure in condizioni delle quali parlerò adesso, in due giorni ha svolto un ottimo lavoro.

Le condizioni sono quelle di un monocameralismo di fatto. L'hanno detto già quasi tutti i colleghi intervenuti. Non è una novità di questa legislatura e di questo Governo, ma via via che passa il tempo esso diventa sempre più vigente. Invece del bicameralismo perfetto, mi pare che siamo al monocameralismo imperfetto. Forse la riforma costituzionale del 2016 poteva essere un modo di superare e migliorare una situazione di siffatto tipo.

C'è una piccola consolazione, ma solo per i deputati. Alcuni degli articoli che il Governo aveva inserito nel decreto iniziale corrispondono a richieste approvate ai primi di agosto di quest'anno attraverso un ordine del giorno fatto alla Camera e che poi è diventato traccia di lavoro per il Governo. Si tratta di un decreto *omnibus*. Ha tantissimi aspetti ed elencarli tutti sarebbe esercizio vano. Mi soffermerò solo su alcune delle cose che ritengo maggiormente positive. Proprio in quanto decreto *omnibus* ci sarebbe piaciuto poterci lavorare anche al Senato. Il decreto è stato decisamente migliorato alla Camera anche grazie all'apporto del Gruppo PD.

Si interviene - ad esempio - su una serie di aspetti del codice della strada ed è una scelta che ritengo positiva. Nella scorsa legislatura la riforma del codice della strada si incagliò nell'8a Commissione del

Senato e in questa legislatura sta vivendo il medesimo destino alla Camera dei deputati. Credo quindi che intervenire attraverso la presente disposizione legislativa su una serie di norme, che correggono e migliorano il codice, sia stata una scelta importante. Allo stesso modo voglio sottolineare l'utile lavoro fatto in materia di autorità portuali, con una serie di interventi, tra cui mi piace citare una questione apparentemente minore, ma che tale non è, che è quella del cosiddetto recupero dei relitti di navi: ce ne sono infatti tanti nei porti italiani.

Molto positivo è il fondo per la progettazione nelle zone svantaggiate, ovvero quelle interessate dall'Agenzia per la coesione territoriale. Solo dotando per tempo le amministrazioni di progetti validi, dunque di una sorta di parco progetti, potranno essere sfruttati appieno i diversi finanziamenti compresi nel PNRR e non solo: vedremo infatti che nella legge di bilancio, che tra poco sarà all'esame di questo ramo del Parlamento, c'è un'importante previsione di ulteriori fondi da investire nelle infrastrutture.

Sono importanti anche le disposizioni in materia di Piano nazionale di interventi nel settore idrico, a cui il PNRR dedica finanziamenti molto rilevanti, tanto per il settore della grande adduzione, della distribuzione, delle reti e dei sistemi irrigui, quanto per quello delle fognature e della depurazione. Vi sono misure in materia di formazione e attuazione del piano di monitoraggio e, soprattutto, poteri sostitutivi nel caso di inerzia di alcune amministrazioni.

Ci sono poi numerosi interventi in materia di trasporti e logistica, che non sono esaustivi, ma sono certamente importanti. Abbiamo sempre detto che, durante il periodo del *lockdown*, il settore dei trasporti e della logistica, pur essendo quello più colpito, è stato anche quello che ha reagito meglio, non abbandonando mai gli italiani che si potevano muovere nella difficoltà o nell'impossibilità di farlo, tanto su ferro, quanto sull'acqua o sulle strade. Inoltre gli scaffali delle farmacie non sono mai stati vuoti e neanche quelli dei supermercati. Si tratta quindi di un settore che ha sofferto, ma che ha dato una dimostrazione di forza, di generosità e abnegazione. È dunque prevista una serie di interventi in materia, anche in questo caso non esaustivi, ma certamente importanti.

Nel provvedimento in esame ci sono anche interventi di tipo normativo per snellire le procedure di appalto o comunque di realizzazione delle opere. In questa legislatura si è intervenuti più volte: con un primo decreto semplificazioni emanato dal Governo giallo-verde; con un altro fatto dal Conte-*bis* e con un ulteriore decreto semplificazioni, emanato poco tempo fa dall'attuale Governo. Scherzando, dico sempre che bisognerebbe cambiare nome a questi provvedimenti: se li chiamiamo decreto semplificazioni e ne facciamo uno dopo l'altro, rendiamo palese che l'obiettivo della semplificazione non si consegue. A parte la battuta, è evidente che anche in questo caso si tratta di interventi *spot*, mentre è necessario allineare un quadro organico e una cornice complessiva al settore, a cui stiamo lavorando in 8a Commissione, con l'esame del disegno di legge delega in materia di codice degli appalti.

Un'altra cosa importante che verrà sicuramente posta all'attenzione del Parlamento - forse si sarebbe già potuta sfruttare l'occasione del provvedimento in esame - è il disegno di riforma complessiva del trasporto pubblico locale, a cui ha lavorato tanto una commissione insediata dallo scorso Governo: il testo c'è e bisognerebbe accelerare per analizzarlo, perché si tratta di un tema molto importante.

Ho qualche dubbio sull'Anas, che viene sdoppiata, creando una nuova società che si occupa di tutte le strade a pedaggio, che esce dal perimetro di Ferrovie dello Stato e va sotto la guida diretta del Ministero dell'economia e delle finanze (MEF), con la collaborazione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (MIMS), mentre rimane all'interno del perimetro di Ferrovie dello Stato tutto ciò che non è a pedaggio. Non vorrei che questa parte diventi una sorta di *bad company* e l'altra diventi la *newco* in materia di strade. In ogni caso, c'è un'inversione netta rispetto alla visione della scorsa legislatura, quando invece si ritenne importante immettere ANAS in Ferrovie dello Stato con un disegno organico obiettivamente diverso da quello che è stato poi realizzato in questo tempo. È una scommessa, e vedremo come va.

Sul punto mantengo qualche perplessità, così come le mantengo sui provvedimenti in materia di trasporto aereo. Tutta la vicenda che riguarda Ita e Alitalia ha ancora molte ombre, almeno per quanto mi riguarda, e devo dire che le audizioni del *management* nelle Commissioni competenti non hanno

per nulla minimizzato i nostri dubbi; anzi, anche per un certo tipo di atteggiamento del medesimo *management*, tali dubbi e perplessità sono fortemente aumentati, come ho potuto riscontrare anche nel ragionamento di altri colleghi.

In conclusione, torneremo ad occuparci di molti dei questi temi che ho elencato, perché sono ancora perfettibili e si può fare di meglio. In quella occasione spero che sarà il Senato a poter avere la prima parola in modo da lavorarci tutti insieme, nel modo migliore possibile. Nel frattempo accontentiamoci di ciò che è stato fatto, che non è poco, è ed è anche il motivo per cui il Gruppo Partito Democratico esprimerà un voto favorevole sul provvedimento. (*Applausi*).

[ERRANI](#) (*Misto-LeU-Eco*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ERRANI (*Misto-LeU-Eco*). Signor Presidente, colleghe, colleghi, Governo, il mio Gruppo esprimerà un voto favorevole sul provvedimento in esame. Avrò poi modo di sottolineare alcuni elementi critici che non voglio in alcun modo nascondere.

Trovo positivo e significativo che si siano fatte alcune scelte. Penso - ad esempio - al piano per la sicurezza nel settore idrico, un grande tema che esprime una situazione sempre più drammatica nel nostro Paese, anche in relazione al cambio climatico, che richiede una strategia coerente. Si tratta di un intervento fondamentale non solo per il Sud, ma per tutto il Paese, che noi apprezziamo. Vi è la necessità di valorizzare la risorsa acqua e di gestire al meglio le situazioni di criticità su interventi di grande significato per l'assetto idrogeologico del nostro Paese.

I dati anche dell'ultimo piano, pubblicati recentemente, ci dicono però che, rispetto alle potenzialità di spesa, siamo non oltre il 25 per cento. Bisognerà pure che, a partire dal Governo, si prenda atto che qualcosa non va nel modo di gestire la scelta di finanziamento fatta per un tema così importante e la concretezza attraverso cui procede la realizzazione dei progetti. Da questo punto di vista un segnale positivo, grazie al lavoro svolto alla Camera, arriva dal Fondo concorsi progettazione e idee per la coesione territoriale, che recupera anche - come qualche collega ha sottolineato - la situazione del Centro Italia, che appare problematica anche in relazione alle scelte di priorità che il Governo ha fatto e deve fare.

Consentitemi allora di aprire una parentesi ed esprimere sinceramente in quest'Aula una preoccupazione: è un segnale importante e positivo, ma non stiamo prendendo atto con la coerenza necessaria del fatto che la struttura pubblica, la pubblica amministrazione nel nostro Paese, mostra una carenza drammatica nella capacità di progettazione, di gestione delle gare e delle opere pubbliche. Questa mia preoccupazione si rafforza, colleghi, in relazione al PNRR. Certamente prenderemo la seconda *tranche* dei fondi, ma i nodi verranno al pettine e rincorrere questa carenza drammatica, sempre in situazioni emergenziali e con tale logica, per tappare un buco è un problema.

Ci sono poi disposizioni importanti per gli investimenti infrastrutturali quali quelle sui porti e sul miglioramento della rete ferroviaria. Sono scelte che consideriamo utili a sostenere la ripresa del nostro Paese. Allo stesso modo trovo importante, ma forse ancora timida, la regolazione del tema dei monopattini, che è una grande questione relativa alla sicurezza. Non è stato approvato l'obbligo del casco, ma in questa sede desidero dire che invece, a mio avviso, tale obbligo sarebbe una scelta giusta che dovremo riprendere. Vi sono poi alcune modifiche sulla regolazione dell'iscrizione delle automobili. Si tratta, insomma, di provvedimenti che cercano anche di ridurre la farraginosità del sistema Italia. Sono altresì previste agevolazioni per i parcheggi per i disabili e le strisce blu; sono tutte scelte utili, ma che certo non risolvono i problemi.

Mi soffermo invece su due problemi, il primo dei quali lo consideriamo un *vulnus*, un precedente grave per il quale vogliamo dedicare due sollecitazioni al Governo. Mi riferisco all'articolo 7, in relazione al tema di Alitalia. Personalmente sono significativamente critico sulla gestione della vicenda Alitalia nella storia di questi ultimi cinque-dieci anni, ma comunque la si pensi prima di tutto desidero porre un problema di qualità e di trasparenza; peraltro ci sarà una legge sulla concorrenza che parla di trasparenza. Nell'articolo 7 noi stiamo approvando un documento della Commissione europea che non conosciamo e dal punto di vista legislativo - mi rivolgo al Governo - questo è un problema, perché la risposta del Governo, secondo cui per ragioni contrattuali ci sono degli *omissis*, non è

soddisfacente né adeguata. Nel dibattito alla Camera abbiamo posto con forza questo problema, lo riproponiamo in questa sede e chiediamo una riflessione su questo punto al Governo. Allo stesso modo chiediamo all'Esecutivo una riflessione e un impegno a rivalutare la questione dell'articolo 2112 del codice civile, rispettandolo, in relazione alla questione dei lavoratori Alitalia. Questo è un tema importante: colleghe e colleghi, non costruiamo dei precedenti che possono rappresentare un problema molto serio e significativo per il futuro, nella gestione di un tema relativo alle relazioni industriali, che richiederebbero in verità un passo in avanti di qualificazione per gestire questa nuova fase (la transizione ecologica, la rivoluzione tecnologica). In verità in questo caso si sta facendo un grave passo indietro.

Infine, ancora una volta dobbiamo porre al Governo un problema che molti Gruppi già hanno sollevato: si devono programmare i lavori del Governo e rispettare l'autonomia del Parlamento. Non è possibile che si lavori su un provvedimento così complesso, al di là del tema della fiducia, con tempi così ristretti e che non ci sia nemmeno il modo di valutare gli emendamenti, anche perché, fatta la lettura in una Camera, la seconda lettura non esiste più. Poi magari ci troveremo a discutere del bilancio e ci si dirà che dobbiamo fare le tre letture. In verità, non faremo le tre letture, ma i tempi e i modi per valutare il bilancio saranno comunque ristretti.

Lo dico con chiarezza: è il Governo che deve garantire e rispettare il ruolo del Parlamento. Diversamente, non saremo in grado di andare avanti. (*Applausi*).

[PAROLI](#) (*FIBP-UDC*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

[PAROLI](#) (*FIBP-UDC*). Signor Presidente, colleghi, innanzitutto guardiamo al positivo e ai molti contenuti di questo decreto-legge che avranno buoni effetti sull'economia del nostro Paese. È solo per questo che Forza Italia voterà favorevolmente e sosterrà questo provvedimento. Ci sono contenuti positivi e anche ieri la collega Fiammetta Modena citava quelli relativi alla sua Regione, l'Umbria, ma lo stesso vale per molte altre Regioni che avranno vantaggi infrastrutturali.

Con tutta la nostra buona volontà, colleghi, non possiamo però non essere critici per la gestione di questo provvedimento, per l'*iter* che ha seguito. Come diceva anche il collega che mi ha preceduto, ma l'hanno detto in molti, è evidente che questa ennesima manifestazione dell'attuazione di un monocameralismo alternato di fatto deve cessare; lo dico innanzitutto al ministro D'Incà e al Governo. Ci sono sempre stati i due passaggi; basta gestire i sessanta giorni previsti per la conversione di un decreto-legge e fare venti giorni in una Camera e venti giorni in un'altra. Il Governo ha la possibilità di inserire all'ultimo momento, nella seconda lettura invece che nella prima, i temi che sono diventati urgenti e sono inseribili e il terzo passaggio si può risolvere con breve tempo, con una fiducia, come purtroppo accade anche oggi, ma questo renderebbe più dignitoso il nostro lavoro. Infatti, anche in questa situazione, c'è modo e modo per chiamare il Senato ad esprimersi. Non nascondiamoci: noi ci troviamo a votare un decreto-legge a meno di quarantotto ore da quando è iniziato il nostro lavoro in Commissione. Non so se è un record, forse no, ma vi assicuro che per un decreto come questo è davvero difficile da giustificare.

A ciò si aggiunge il fatto, a cui altri colleghi hanno già accennato, che questo provvedimento si può definire a tutti gli effetti una via di mezzo tra un *omnibus* e un mille proroghe. C'è davvero un po' di tutto e questo - perdonatemi se lo dico - aggrava la situazione. Ci sono modifiche al codice della strada, è vero, molto positive in alcuni casi, che prevedono parcheggi dedicati a categorie svantaggiate. C'è la nuova disciplina per la circolazione di monopattini, insieme a cose ben più serie come le nuove norme in materia di infrastrutture autostradali e idriche, queste ultime in particolar modo urgenti. È in particolar modo urgente e utile inoltre, l'introduzione della finanza di progetto.

Trattiamo la delicata transizione Alitalia-ITA e non mancano i rimborsi dei componenti della commissione nazionale per il dibattito pubblico della cui esistenza vengo a sapere tramite questo provvedimento. Perdonatemi, forse sarò male informato ma non so, colleghi, quanti di voi sanno che esiste una commissione nazionale per il dibattito pubblico; prima o poi ci diranno anche di cosa si occupa perché è effettivamente particolarmente strano.

Nel testo troviamo anche - ma ci sta - l'incremento di talune indennità e fondi per alcune componenti

della retribuzione del personale non dirigenziale e dirigenziale del MIMS e altre questioni che dovevamo e potevamo affrontare, ma che non sono state trattate, a partire dall'articolo 1, comma 4-*bis*, che qualcuno ha evocato come un richiamo alla legge Zan. Non ritengo che sia questo il tema, anche se viene introdotta la questione del genere e dell'identità di genere nel senso del rispetto che tutti - credo - dobbiamo comunque avere, ma nessuno l'ha mai messo in dubbio.

Il vero problema del citato comma 4-*bis* è che introduce una sanzionabilità senza definire la sanzione, e questo è pericoloso perché oggi decidiamo che un dato comportamento è sanzionabile, ma non decidiamo come. Questo *vulnus* è pericoloso, perché tutti saremmo d'accordo a sanzionare in un certo modo, ma molti di noi - forse tutti - non sarebbero d'accordo a sanzionare con un'altra gravità. In più, si sappia, nella confusione di questo comma 4-*bis* che va modificato, che servirà un intervento, e anche veloce, perché rischiamo di dare ai sindaci di un Comune di 500 abitanti come di un Comune di un milione di abitanti la delega a occuparsi di una sorta di censura. Potrebbe essere infatti che in un Comune si possa valutare un comportamento o un messaggio comunicativo su un cartellone in un certo modo, mentre in un altro Comune lo si potrebbe valutare in altro modo. Ad ogni modo, ripeto, spero che di questo ci si possa e ci si debba occupare.

Dobbiamo poi fare un discorso a parte per l'articolo 11, il rifinanziamento del fondo 394/81 gestito da Simest per il sostegno all'internazionalizzazione delle imprese. Perdonatemi, ma Simest è stata inserita fra le competenze del Ministro degli affari esteri dal Ministero delle attività produttive. Il Ministro degli affari esteri, se ha voluto questa competenza, se ne deve occupare, deve metterci mano (*Applausi*), perché la trasparenza non può essere evocata alternativamente a seconda delle convenienze, e, purtroppo, il comportamento di Simest, in alcune situazioni, è perlomeno oscuro.

Abbiamo presentato un ordine del giorno - ringrazio il Governo per averlo accolto - nel quale specificiamo che le *mid cap* devono essere - come previsto dalla Banca europea per gli investimenti per tutte le Nazioni - quelle realtà che hanno un personale compreso tra 250 e 2.999 dipendenti; non può essere deciso da Simest che sono le aziende con massimo 1.500 dipendenti, tagliando fuori una grossa fetta di internazionalizzazione per le nostre aziende che, invece, hanno bisogno di risorse e di aiuti. Allo stesso modo, non ci possono essere determine del comitato di gestione assunto dopo l'apertura dei bandi, con i relativi elementi informativi, e, per essere finanziati - bisogna essere chiari - non basta avere il requisito di imprese esportatrici, ma serve che ci sia una presenza all'estero, altrimenti (stiamo parlando di 800 milioni più 400 milioni) queste risorse non verranno utilizzate adeguatamente. Questo non possiamo permettercelo.

Dopodiché, dobbiamo affrontare anche ciò che non c'è e che è stato affrontato in modo assolutamente inadeguato. In questo provvedimento abbiamo inserito fondi (qualche milione) per aumentare la capacità di accosto per il traghettamento nello Stretto di Messina. È una sciocchezza: bisogna fare il ponte; bisogna fare questo benedetto ponte! (*Applausi*).

Continuiamo a giustificare il fatto che non si affronti il tema perché divisivo. Collegli, oggi questo tema è divisivo innanzitutto e soprattutto per i nostri cittadini del Sud, per gli abitanti della Sicilia, che sono tagliati fuori dal Paese.

Per fare un esempio, che tra l'altro riguarda anche un nostro collega, seppur non proprio un frequentatore di quest'Aula, Renzo Piano a Osaka ha progettato ormai da molti anni l'aeroporto, che è stato costruito su un'isola artificiale collegata al Giappone con un ponte a traliccio a due piani di ben 3.750 metri che arriva ad essere il più lungo del mondo. In Giappone si fa un'isola e si collega alla terraferma, mentre in Italia mandiamo i treni in Sicilia, li smontiamo, li carichiamo su una nave, li rimontiamo in Sicilia e li facciamo ripartire. (*Applausi*). Tutto questo nel 2021.

Lo stesso vale per il superbonus. Insieme alla nostra presidente Anna Maria Bernini siamo impegnati perché il superbonus non sia una cosa farlocca. Abbiamo ascoltato tutti il presidente Draghi che è venuto qui e ha detto che fino al 2023 verrà prorogato, ma non si può prevedere una proroga, facendo in modo che tutto concorra a non utilizzarlo. Infatti, o si mette a disposizione dei cittadini una pianificazione, con le condizioni affinché venga utilizzato, altrimenti con più coraggio si dica che il superbonus non c'è. (*Applausi*). Su questo dico in ogni caso, con tutte le forze politiche che vorranno condividere, che almeno per il 2022 il superbonus va prorogato, così come previsto.

Come ho già detto, Forza Italia non farà mancare un sostegno responsabile a questo decreto, ma non può essere un sostegno acritico, così come non possiamo esimerci dal chiedere un di più al Governo - ci aspettiamo davvero di più - perché lo dobbiamo al lavoro dei tanti italiani che in questa fase non si stanno sottraendo a un impegno appassionato per ricostruire il Paese e non possiamo mancare noi. *(Applausi)*.

[CORTI](#) (*L-SP-PSd'Az*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CORTI (*L-SP-PSd'Az*). Signor Presidente, colleghi, signor rappresentante del Governo, il provvedimento in esame è molto articolato, contenendo disposizioni complesse in materia di sicurezza, infrastrutture, trasporti e circolazione stradale.

Molte delle modifiche al codice della strada previste sono in linea con quanto la Lega propone da tempo, come, ad esempio, la possibilità di effettuare presso officine esterne autorizzate le revisioni periodiche dei veicoli pesanti, l'introduzione di aree dedicate alle donne in gravidanza e alle famiglie, incentivi ai Comuni per riservare la sosta gratuita sulle strisce blu alle persone con disabilità e disposizioni in materia di circolazione di prova, che prevedano che i veicoli non immatricolati e quelli muniti di carta di circolazione possano circolare con l'autorizzazione di prova per motivi connessi a prove tecniche, sperimentali, costruttive o dimostrazioni e trasferimenti per ragioni di vendita o allestimento.

Da fiero rappresentante delle aree interne e montane più disagiate dell'Appennino modenese conosco bene quali sono le criticità viarie e la carenza di infrastrutture in cui si trova, ad esempio, il distretto ceramico di Sassuolo e tutta l'area dell'indotto economico circostante e come Lega conosciamo bene l'importanza degli assi di penetrazione che dovrebbero collegare rapidamente i centri produttivi con le aree più periferiche, quasi sempre sprovviste di adeguati trasporti e telecomunicazioni. Tutti i giorni tocchiamo con mano l'isolamento e il conseguente spopolamento di piccole comunità di montagna che, una volta desertificate, saranno popolate soltanto da lupi e cinghiali. Penso con affetto, nel mio collegio, ad alcune piccole comunità, Gusciola, Piandelagotti e Sant'Anna Pelago che, sebbene siano delle piccole eccellenze culturali, agricole, imprenditoriali e turistiche, sono penalizzate dall'immenso divario digitale e viario rispetto ad altre realtà. Nonostante tutto ciò, queste comunità lottano disperatamente per sopravvivere.

In modo particolare, dovremmo pensare a questi cittadini e contribuenti quando ci apprestiamo a votare provvedimenti inerenti ad infrastrutture e mobilità sostenibili. Pensiamo al caso dell'Agenzia per la mobilità di Modena, che dovrebbe prendersi cura dei trasporti scolastici per le aree interne della Provincia di Modena, dove i ragazzi di alcune frazioni di alta montagna devono prendere un mezzo pubblico alle 6 del mattino per rientrare alle 16, perché non ci sono i fondi. L'Agenzia per la mobilità di Modena - abbiamo qui le risposte - dice che non si può fare nulla; non c'è nulla da fare e questi ragazzi si dovranno arrangiare almeno fino al 2022. Ebbene, da noi le gelate sono già dietro l'angolo e la neve sta arrivando, ma questo vale per tutte le aree interne di montagna di questa penisola. Dobbiamo immaginare che questi ragazzi, che hanno un diritto allo studio e quindi alla mobilità, debbono attendere al freddo e al gelo quello che non arriva o forse arriverà.

Desidero comunque ricordare che, grazie a un emendamento targato Lega, anche le macchine agricole verranno classificate di interesse storico o collezionistico, purché la data di costruzione sia precedente di almeno quarant'anni a quella della richiesta di riconoscimento. Può sembrare poca cosa, ma auspico che questo sia solo l'inizio di un nuovo approccio costruttivo della politica a favore del motorismo storico, un mondo che crea un indotto di oltre due miliardi di euro e che, se tutelato e incentivato come la Lega da tempo auspica, potrà generare ulteriore ricchezza e bellezza. Ma la politica deve anche vigilare su quanto ancora, seppure votato ed approvato da questo Parlamento, giace sulle scrivanie ministeriali: mi riferisco ad esempio ai decreti attuativi sulle targhe storiche, che da troppi mesi ancora non vedono la luce. Ogni giorno che passa non è solo un giorno mancato per questo provvedimento, ma è soprattutto un giorno di mancato introito per le casse dell'erario: ricordiamocelo bene.

Collegati a questo decreto-legge, la Lega ha presentato in Commissione al Senato ben undici ordini del giorno che vanno nella direzione di semplificare con buon senso alcune norme per agevolare la vita dei

cittadini. Mi permetto una breve sintesi di questi undici ordini del giorno, già in parte citati anche ieri dai miei colleghi, anche se sono stati in parte riformulati o trasformati in raccomandazione dal Governo; sono tutte proposte pratiche e realizzabili in tempi rapidi. Si tratta di ordini del giorno come quello inerente ai segnali luminosi per uniformare ad almeno tre secondi la durata minima del semaforo giallo (problema sempre sotto gli occhi di tutti i cittadini che usano un'automobile o un altro veicolo).

Mi riferisco anche all'esenzione dall'obbligo di revisione per i veicoli ultratrentennali o iscritti ai registri storici che si desidera esportare, molti dei quali rischiano di essere venduti all'estero senza la dovuta radiazione della targa, con conseguente danno erariale per lo Stato. Possibile che nessuno ci abbia mai pensato? Strano. Ma noi del territorio, come Lega, recepiamo anche queste indicazioni e le portiamo in Parlamento.

Mi riferisco inoltre all'esenzione dell'obbligo di revisione per i veicoli con revisione scaduta, i cui proprietari hanno la possibilità, senza incorrere in sanzioni, di recarsi tramite apposita autocertificazione presso il centro di revisione a loro più vicino; non è che una cosa di normale buon senso, accolta molto positivamente dal relatore Astorre, che ringrazio.

Mi riferisco all'obbligo per tutti gli scuolabus di dotarsi di cinture di sicurezza per gli studenti entro la fine di quest'anno; agli incentivi per il conseguimento della patente per la guida dei veicoli destinati al trasporto di persone e merci; alla destinazione delle risorse per l'assunzione di nuovo personale qualificato presso le motorizzazioni civili, per sopperire alla carenza di organico ormai decennale. Mi riferisco - e ringrazio particolarmente la collega, senatrice Saponara, per la proposta che io da montanaro vivo e sento particolarmente - all'ordine del giorno che prevede l'estensione della misura Resto al Sud, oltre che alle isole minori, lagunari e ai Comuni insulari, anche ai Comuni montani: una sorta di "Resto in montagna" per prevenire la desertificazione. Questo non è poca cosa, almeno negli intenti.

Mi riferisco al reperimento delle risorse per l'avvio dei lavori sulle funivie di Savona, che il collega Ripamonti perora da diverso tempo, e allo sblocco del progetto della tangenziale di Demonte e allo stanziamento di risorse destinate alla realizzazione della variante tra Pieve di Tecò e Ormea e alla messa in sicurezza della strada statale 28.

Sono tutte proposte di buon senso che arrivano dal territorio e che ci fa piacere siano state accolte in Commissione. Questi ordini del giorno arricchiscono il provvedimento e stimolano molti altri interventi a favore dei cittadini; mi congratulo, quindi, con il Governo per averli presi in considerazione e ringrazio tutti i colleghi che in Commissione li hanno sostenuti, benché il tempo sia stato veramente molto limitato. Ora attendiamo fiduciosi che questi ordini del giorno si trasformino in atti concreti da parte del Governo, cui seguiranno ovviamente ulteriori proposte della Lega.

Tornando al testo del decreto-legge in esame, tutti i provvedimenti sono ovviamente perfettibili. In tema di monopattini elettrici esprimiamo rammarico per quella che, a nostro giudizio, è un'occasione mancata. Nonostante alcune novità positive introdotte in Commissione alla Camera, grazie al contributo della Lega, come ad esempio il divieto di transito e sosta sui marciapiedi per questi monopattini, nonché la riduzione da 25 a 20 chilometri orari della velocità, la previsione di confisca in caso di modifiche che ne aumentino le prestazioni, purtroppo molti altri nodi sul fronte della sicurezza stradale sono ancora aperti, soprattutto con riferimento alla obbligatorietà del casco e alla questione delle targhe e delle assicurazioni.

Grazie alla Lega siamo entrati nel merito di alcune scelte sui monopattini e sulle auto elettriche, di alcune problematiche della motorizzazione, degli estremi disagi che ci sono in questo Paese. Avremmo sperato che il Governo osasse di più con questo decreto-legge. *(Applausi)*.

Rimaniamo tuttavia fiduciosi che si possa in futuro fare meglio e rimarremo sempre proattivi su questi temi. Abbiamo comunque avuto successo sui temi del lavoro portuale, delle infrastrutture, della vocazione marittima del nostro Paese. Abbiamo reperito fondi e investimenti e siamo riusciti anche a semplificare opere pubbliche, come la diga di Genova, a rivedere questioni che erano ferme, come la autostrada A22 e le opere olimpiche, che finalmente saranno avviate.

In merito alla A22, già citata ieri dal presidente Coltorti, ribadisco l'importanza dell'opera come

prolungamento naturale della bretella Sassuolo-Campogalliano; quest'opera è il vero banco di prova per quella buona politica in cui tutti gli imprenditori e gli operatori, non sono del comparto ceramico, ma anche di quello biomedicale, del turismo, del tessile, della meccanica, dell'agricoltura, credono ancora. *(Richiami del Presidente)*.

Signor Presidente, sto terminando. È evidente che è stato fatto un grande lavoro di collaborazione tra tutte le componenti della maggioranza di questo Governo, almeno in Commissione, nel poco tempo a disposizione; ma è altrettanto evidente che non possiamo più far attendere queste opere di primaria e strategica importanza, cui speriamo si aggiungono a breve molte altre.

Mi permetto di sottolineare l'egregio lavoro svolto in brevissimo tempo dai componenti dell'8a Commissione, dal presidente Coltorti e dal relatore senatore Astorre, che ringrazio.

Benché, come accennato prima da tutti i colleghi, il Senato sia stato svilito nella discussione su questo provvedimento, annuncio comunque il voto favorevole del Gruppo Lega-Salvini Premier-Partito Sardo d'Azione. *(Applausi)*.

DI GIROLAMO (M5S). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DI GIROLAMO (M5S). Signor Presidente, colleghi, mi voglio rivolgere soprattutto al Governo. Il mio primario ringraziamento va ai colleghi deputati, che hanno avuto l'onore di dare un contributo e di migliorare questo decreto-legge, visto che a noi non è stato concesso. Purtroppo i tempi lunghi dei lavori alla Camera hanno contratto i nostri tempi e questa volta ne abbiamo sofferto noi, che siamo i senatori della Repubblica. A questo oggi si aggiunge anche la questione di fiducia posta dal Governo. Credo che, anche ascoltando tutti gli interventi dei nostri colleghi, possiamo dire che il tema più largamente condiviso è proprio quello dell'insofferenza dei Gruppi rispetto a queste dinamiche. *(Applausi)*.

Per questo vorrei scuotere il Governo, affinché ci renda più partecipi nella gestione e nelle dinamiche dei provvedimenti.

Passando al merito del contenuto, dopo questa doverosa premessa sul metodo, inizio dal codice della strada. Le modifiche che sono state apportate inizialmente prevedevano solo ed esclusivamente un rafforzamento della sicurezza nella circolazione stradale, introducendo il cosiddetto codice rosa. Tuttavia, durante i lavori alla Camera, ci sono state numerose modifiche.

Principalmente, voglio ricordare la modifica apportata all'articolo 1 del codice della strada, dove viene inserita per la prima volta la parola ambiente, che credo sia espressione cosa molto *in auge* in questi giorni. Devo riconoscere che le finalità riportate nel testo sono quelle che portano a perseguire la finalità ambientale tra i primi scopi dello Stato. Sembra una cosa da niente, ma non lo è, se pensiamo che la tutela e l'attenzione all'ambiente, oggi più che mai, devono avere una corsia preferenziale da percorrere.

Come legislatori, noi abbiamo l'obbligo morale di perseguire questo fine e di raggiungere gli obiettivi che il Paese, l'Europa e il mondo intero si sono dati. È per questo che, come MoVimento 5 Stelle, possiamo riconoscere l'avvio di un percorso che ormai stiamo tracciando e che, colleghi, stiamo tracciando insieme.

Di questo non possiamo che essere felici e registrare la differenza nel modo in cui ci guardate. Non ci guardate più con quell'ambiguità che c'era nei vostri occhi fino a qualche tempo fa, quando il MoVimento 5 Stelle entrò in Parlamento fissando tra le sue stelle una priorità importante, che è proprio quella dell'ambiente che è nel nostro simbolo.

C'è dell'altro in questo decreto. In particolare, vi è un tratto davvero innovativo per il nostro Paese, che ci avvicinerà, in termini di sensibilità ambientale e faunistica, ad altri Paesi decisamente più avanzati di noi in questo ambito. Sto parlando dell'obbligo di prevedere, durante la fase di progettazione di nuove opere stradali, autostradali e ferroviarie, infrastrutture complementari chiamate corridoi verdi; delle infrastrutture che saranno utili a consentire il passaggio in sicurezza della fauna selvatica. Mi auguro che, quanto prima, questa visione possa essere ulteriormente ampliata e possa permettere di prevedere la realizzazione di veri e propri ecodotti anche sulle infrastrutture già esistenti.

Non è possibile, infatti, che oggi, nel 2021, siamo costretti ancora a leggere notizie che riportano le

morti di animali selvatici come cervi o addirittura orsi, quindi specie protette, perché non riusciamo ad arginare la loro introduzione sulle carreggiate delle nostre infrastrutture stradali e autostradali. È un fenomeno lontano anni luce da quello che l'Unione europea si è prefissato come obiettivo strategico, ovvero quello di dimezzare il numero dei feriti gravi entro il 2030 e di azzerarlo entro il 2050. Vorrei vedere, infatti, come un automobilista possa rimanere illeso dopo un urto con un animale di stazza grande, come un cervo o un cinghiale, a velocità sostenuta. Sembra strano ed illogico, ma oggi parliamo ancora di questo. Registriamo, però, un passo avanti anche se, come MoVimento 5 Stelle, vogliamo puntare a molto di più.

Così come risulta incredibile ancora oggi che i piani economico-finanziari delle concessioni autostradali siano oggetto di ulteriori proroghe. Signori del Governo, dobbiamo dircelo chiaramente. Dobbiamo essere chiari con i nostri elettori, dobbiamo essere chiari con i cittadini e dobbiamo essere chiari anche con noi stessi: ci sono concessioni che non sono in ritardo di mesi, ma di anni. La rimodulazione dei piani di gestione permetterebbe di applicare quel nuovo sistema tariffario unico del pedaggio, definito nella delibera n. 17 del 2019 dell'ART (Autorità di regolazione dei trasporti), che andrebbe solo a favorire l'utenza in termini di economicità del pedaggio e della certezza degli investimenti in manutenzione. (*Applausi*). Io vorrei dire basta a queste proroghe e andiamo avanti con l'applicazione delle norme, che esistono e ridanno un senso e un equilibrio ai rapporti tra Stato e privato, a favore dello Stato e del cittadino naturalmente.

Poi c'è la questione della *Newco* interamente controllata dal MEF, soggetta a controllo analogo del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. Si prevede che ad essa vengano trasferite tutte le funzioni che ad oggi sono attribuite ad ANAS, con l'esclusivo riguardo delle autostrade statali a pedaggio. Io ritengo che questa è un'ottima soluzione; una soluzione che va nella giusta direzione, ovvero quella del ritorno delle concessioni nelle mani dello Stato.

A mio parere, se questa soluzione fosse stata attuata prima, allora ci saremmo evitati di leggere nel decreto delle soluzioni ambigue come quella trovata per la A22 (la cui concessione è scaduta, lo ricordo, nel 2014), che riguarda la finanza di progetto.

Io dico una cosa: su questa tematica in particolare, dovremmo acquisire un parere del Governo relativamente ad eventuali profili di incompatibilità di questa norma con quella europea in materia, perché ricordiamo che è notizia di pochi mesi fa di una lettera pervenuta all'Italia da parte della Commissione europea in cui c'era la comunicazione della messa in mora dell'Italia al fine di garantire la corretta attuazione delle norme comunitarie in materia di appalti pubblici e di contratti di concessione. Secondo il diritto dell'Unione europea, infatti, la proroga di una concessione equivale a una nuova concessione e può essere aggiudicata solo mediante una procedura di gara. Sarebbe paradossale ricevere da Bruxelles un deferimento alla Corte di giustizia europea, uno scenario che questo Governo, come qualunque altro Governo, dovrebbe evitare.

Tornando al codice della strada, le modifiche apportate sono state davvero molte e siamo sinceramente fieri che i lunghi anni di lavoro, di contrattazioni, di trattative, di tentativi di convergenze con gli altri gruppi politici non si siano persi nel nulla. Fortunatamente, non è stato questo il caso, come non è stato il caso di mandare in fumo investimenti di un intero settore, cioè quello della micromobilità elettrica comunemente definita nell'ambito dei monopattini. Colleghi, quante volte vi abbiamo sentito fare battute, rilasciare interviste attraverso le quali si tentava di demonizzare questi innovativi strumenti? Molti l'hanno definita una stretta sul settore, quella che è contenuta in questo decreto, invece dobbiamo essere nuovamente onesti, ma dobbiamo esserlo tutti e dire che al contrario si tratta di una stretta necessaria che salva l'esistenza e la circolazione dei mezzi di micromobilità nelle nostre città. Si è evitato di lasciare tanti cittadini senza una parte fondamentale della mobilità urbana e ricordiamo apertamente che la vera stretta sarebbe stata quella di imporre l'obbligo del casco a tutti, quando invece è stato imposto solo ai minori ed in virtù della loro sicurezza personale; la vera stretta sarebbe stata quella di imporre l'obbligo dell'assicurazione e della targa o addirittura il divieto di circolazione di questi mezzi nelle ore serali ai minorenni. Su questo e sulla delicata questione per noi fondamentale delle concessioni autostradali, non ci fermeremo e continueremo a lavorare e se necessario anche a dare battaglia.

Resta il fatto che in questo provvedimento mettiamo al loro posto tanti tasselli, tutti importantissimi ed è questa la politica che gli italiani oggi ci chiedono in questo frangente. Dichiaro pertanto il voto favorevole del MoVimento 5 Stelle. (*Applausi*).

DE FALCO (*Misto*). Domando di parlare per dichiarazione di voto in dissenso dal mio Gruppo.

PRESIDENTE. Ne prendo atto e le do la parola.

DE FALCO (*Misto*). Signor Presidente, voglio partire da un punto molto semplice, che non interessa forse nessuno, quindi potete continuare a parlare, cioè che avevo dato la fiducia a questo Governo a suo tempo. Ora, però, la fiducia di una sola persona, di un solo parlamentare, quando il Governo ha circa il 90 per cento del sostegno parlamentare, è del tutto irrilevante e allora non parlo in termini politici di sostegno al Governo, ma in termini giuridici. Ho sentito quasi tutti i miei colleghi che sono intervenuti lamentare il fatto che il Governo ci ha lasciato meno di quarantotto ore di tempo per esaminare un provvedimento *omnibus* a senso unico alternato, come si dovrebbe dire, che svuota il Parlamento e ci si lamenta nei confronti del Governo. Si chiede al Governo di rispettare il Parlamento. Signori, voi state chiedendo al Governo di rispettarvi, cioè non avete e non avrete la dignità di pretenderlo. Tendete le mani, ma non per soccorrere qualcuno dal mare, voi tendete le mani perché il Governo ci lasci qualcosa. Questa è la verità, perché voi non avete il coraggio e la dignità di pretendere il rispetto del Governo.

In questo provvedimento - l'avete detto tutti - non sappiamo cosa ci sia esattamente. Abbiamo letto i titoli e vi sono stati annunciati.

La verità è che qui dentro c'è lo scardinamento del diritto del lavoratore, c'è lo scardinamento delle relazioni sindacali. Anche se qualcheduno alza la voce e critica, non ha poi il coraggio di essere coerente e conseguente. Bisogna pretenderli, i diritti. Se quanto è scritto all'articolo 7 non vi va bene (e non vi va bene), non potete votare la fiducia a questo Governo, come non la voterò io.

Ci sono tre punti, Presidente (sarò velocissimo).

Questo è un provvedimento illegittimo che svuota il Parlamento, in quanto è un decreto *omnibus* (il Presidente della Repubblica l'ha detto più volte).

In secondo luogo, è viziato, perché alla base dell'articolo 7 c'è un atto segreto: è inammissibile e inaccettabile, in democrazia, che si converta in legge un provvedimento sulla base di un atto segreto.

Il terzo punto, Presidente, è la cessione d'azienda, che è composta da capitale, strumenti e uomini, però in questo caso no: passano soltanto i capitali, gli *asset* e i bulloni, ma gli uomini e i contratti; i lavoratori sono lasciati soli e nudi davanti all'imprenditore padrone, questa è la verità.

PRESIDENTE. Procediamo dunque alla votazione.

Votazione nominale con appello

PRESIDENTE. Indico la votazione dell'articolo unico del disegno di legge n. 2437, di conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, nel testo approvato dalla Camera dei deputati, sull'approvazione del quale il Governo ha posto la questione di fiducia.

Ricordo che, ai sensi dell'articolo 94, secondo comma, della Costituzione e ai sensi dell'articolo 161, comma 1, del Regolamento, la votazione sulla questione di fiducia avrà luogo mediante votazione nominale con appello.

Ciascun senatore potrà votare esclusivamente dal proprio posto, dichiarando il proprio voto.

Ricordo che è necessario evitare assembramenti (che si sono già costituiti prima ancora di partire).

Estraggo a sorte il nome del senatore dal quale avrà inizio l'appello nominale.

(*È estratto a sorte il nome del senatore Rufa*).

Invito il senatore Segretario a procedere all'appello, iniziando dal senatore Rufa.

LAFORGIA, segretario, fa l'appello.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la votazione.

Proclamo il risultato della votazione nominale con appello dell'articolo unico del disegno di legge n. 2437, di conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, nel testo approvato dalla Camera dei deputati, sull'approvazione del quale il Governo ha posto la questione di fiducia:

Senatori presenti	225
-------------------	-----

Senatori votanti	224
Maggioranza	113
Favorevoli	190
Contrari	34

Il Senato approva. (v. *Allegato B*).

Risultano pertanto preclusi tutti gli emendamenti e gli ordini del giorno riferiti al testo del decreto-legge n. 121.

Sospendo la seduta.

(La seduta, sospesa alle ore 14,22, è ripresa alle ore 15).

Presidenza del vice presidente TAVERNA

Svolgimento di interrogazioni a risposta immediata, ai sensi dell'articolo 151-bis del Regolamento (ore 15)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di interrogazioni a risposta immediata (cosiddetto *question time*), ai sensi dell'articolo 151-bis del Regolamento, alle quali risponderanno il Ministro delle politiche agricole alimentari e forestali, il Ministro dello sviluppo economico e il Ministro della giustizia.

Invito gli oratori ad un rigoroso rispetto dei tempi considerata la diretta televisiva in corso.

Il senatore Stefano ha facoltà di illustrare l'interrogazione [3-02911](#) sull'attuazione del piano straordinario per la rigenerazione olivicola della Puglia, per tre minuti.

STEFANO (PD). Signor Presidente, signor Ministro, il decreto-legge in materia di rilancio dei settori agricoli in crisi ha previsto già nel 2019, nell'ambito del piano straordinario per la rigenerazione olivicola della Puglia, uno stanziamento di 150 milioni per ciascuno degli anni 2020 e 2021, per sostenere la rigenerazione della olivicoltura, che in Puglia è stata - come sappiamo - infetta da xylella fastidiosa. In attuazione di questo disposto, il decreto del Ministro delle politiche agricole del 6 marzo 20, di concerto con il Ministro del Sud e della coesione e con il Mise, ha previsto la ripartizione dei 300 milioni di euro complessivi ed istituito, per garantire piena attuazione del piano straordinario, un comitato di sorveglianza, prevedendo le sue riunioni con cadenza almeno semestrale.

Diverse disposizioni del citato decreto ministeriale stabiliscono le funzioni cui è chiamato il comitato di sorveglianza. Tra le numerose, mi piace richiamare la definizione dei criteri e delle modalità di concessione dei contributi per gli importanti interventi, quali, innanzitutto, la rimozione delle piante disseccate e infette a causa della xylella o il reimpianto degli ulivi, sempre nelle zone infette, o ancora la riconversione verso altre culture.

Con un comunicato del 30 aprile 2020 il Ministero ha annunciato l'insediamento del comitato di sorveglianza. Ora, a distanza di un anno e mezzo, molti attribuiscono alla mancata convocazione dello stesso comitato la responsabilità di aver congelato lo stanziamento delle risorse per i numerosi progetti già predisposti.

Trovo ultroneo ribadire che, per la completa attuazione di quel piano straordinario, è per noi elemento dirimente l'effettivo impiego delle risorse stanziato. Anzi, bisognerebbe aggiungerne delle altre.

Io intendo chiedere al signor Ministro quali iniziative intenda assumere per assicurare la effettiva erogazione delle risorse e se il Ministero abbia fatto tutto quello che era nelle sue possibilità, giacché, anche nelle audizioni fatte in Regione nelle ultime settimane, è stato affermato che è colpa del Dicastero non aver osservato i tempi e gli adempimenti.

PRESIDENTE. Il Ministro delle politiche agricole alimentari e forestali, senatore Patuanelli, ha facoltà di rispondere all'interrogazione testé illustrata, per tre minuti.

PATUANELLI, ministro delle politiche agricole alimentari e forestali. Signor Presidente, ringrazio gli onorevoli interroganti.

Come giustamente ricordava il senatore Stefano, già con decreto interministeriale del 6 marzo 2020, n. 2484, è stato approvato il piano di riparto dei 300 milioni di euro per la rigenerazione olivicola della Puglia e sono stati istituiti un tavolo di coordinamento emergenza xylella, con il compito di valutare l'attuazione dell'intero piano e decidere l'allocazione delle risorse tra le diverse misure, e un comitato

di sorveglianza, istituito con decreto ministeriale nell'aprile 2020, con il compito di esaminare i singoli provvedimenti attuativi.

Occorre rilevare che, a differenza del tavolo di coordinamento, il comitato di sorveglianza si è riunito il 30 aprile 2020, il 22 maggio 2020, il 18 febbraio 2021 ed è stato consultato anche in data 19 giugno 2020.

Il piano di riparto ha previsto diverse allocazioni. Tre sono le misure principali, poi vi è una serie di misure più piccole, da pochi milioni di euro. La misura principale è il sostegno reddito, 120 milioni di euro che sono stati interamente - ripeto, interamente - erogati dal Ministero alla Regione Puglia. Quanto allo stato di attuazione, però, non disponiamo di informazioni rispetto alle risorse effettivamente trasferite alle imprese danneggiate.

Per quanto riguarda la misura che prevede il reimpianto di ulivi in zona infetta, vi è un intervento fondamentale da 40 milioni di euro. Per questa misura, sappiamo che - come comunicatoci il 25 ottobre 2021 dalla Regione Puglia - sono state presentate complessivamente 8.133 domande; richieste di espianto di 3,8 milioni di alberi su 31.900 ettari, con un fabbisogno complessivo di circa 222 milioni, ma non abbiamo maggiore contezza rispetto alle motivazioni delle richieste delle singole aziende.

La terza misura di rilievo è quella da 25 milioni di euro per la riconversione verso altre colture. La lista delle specie resistenti a xylella è stata da poco approvata dal Comitato fitosanitario nazionale e il relativo provvedimento è in fase di adozione rispetto alle risultanze del Comitato stesso.

Ciò premesso, abbiamo convocato per il giorno 11 novembre il tavolo di coordinamento proprio per capire meglio le criticità e le problematicità ed eventualmente affrontarle rispetto a queste misure, posto che tutte le altre sono già in fase di avvio e di attuazione e non hanno bisogno di intervento ulteriore del Ministero.

Per concludere sulle ulteriori iniziative che il Ministero intende intraprendere per la salvaguardia dell'economia agricola pugliese colpita da xylella, facciamo presente che il 1° ottobre 2021 abbiamo richiesto alla Presidenza del Consiglio dei ministri - Dipartimento per le politiche di coesione il rifinanziamento del piano xylella a valere sulle risorse del Fondo sviluppo e coesione per il 2021-2027 per un importo di 500 milioni. Oltre a questo, ci sono 100 milioni nel Piano nazionale di ripresa e resilienza nella procedura di meccanizzazione destinata al tema dell'olio d'oliva, e quindi a supporto dei territori che lo producono, e ieri è stato dato dalla Conferenza Stato-Regioni il concerto sul decreto da 30 milioni che riguarda sempre il comparto olivicolo.

PRESIDENTE. Ha facoltà di intervenire in replica il senatore Stefano, per due minuti.

STEFANO (PD). La ringrazio, signor Ministro, per le informazioni che lei ci ha voluto dare. Credo sia utile per tutti avere le informazioni necessarie anche per fare delle sollecitazioni a livello territoriale.

L'invito che le rivolgo personalmente è su due fronti: quello di essere severo nell'attuazione delle procedure, perché il territorio è mortificato e devastato da questo patogeno e abbiamo la necessità di riconvertire, di ricominciare; in secondo luogo, di seguire le iniziative appena citate del Governo, attraverso le quali rifinanziare con nuove risorse ulteriori progetti.

Parliamo di un fenomeno enorme, e lo ha detto bene lei: a fronte di 20 milioni di euro disponibili, con 8.281 domande di reimpianto la richiesta supera i 220 milioni.

Abbiamo necessità di dare risposta agli agricoltori, ai proprietari dei nostri oliveti pugliesi, perché non possiamo tradirli doppiamente nella aspettativa che hanno maturato per tanto tempo, ma anche rispetto alla possibilità di avere un aiuto per ridare anche una conformazione paesaggistica che sia degna della immagine della Puglia nel mondo.

PRESIDENTE. Il senatore Bergesio ha facoltà di illustrare l'interrogazione [3-02914](#) sulle campagne internazionali contro il consumo di carne e sul sostegno al settore della zootecnia, per tre minuti.

BERGESIO (L-SP-PSd'Az). Signor Ministro, ancora una volta siamo in quest'Aula a chiedere l'attenzione sua e del Governo a difesa della dieta mediterranea e, su tutto, per combattere la ormai troppo invasiva comunicazione per cui la carne sintetica sarebbe migliore di quella proveniente dalla nostra zootecnia nazionale.

Sono ormai due anni che EAT-Lancet Commission ha pubblicato un *report* nel quale viene delineata

una strategia per un'alimentazione universale, andando nei fatti a omologare le scelte dei consumatori. Tali posizioni integraliste stanno influenzando anche gli orientamenti della Commissione europea sulla transizione ecologica, la quale pare stia finanziando, con i soldi della ripresa economica post-Covid, la ricerca sui cibi sintetici. Non vogliamo essere complottisti, ma molti organi di informazione riportano di oltre due milioni di euro concessi a multinazionali olandesi sostenute da fondi in cui hanno investito anche attori, magnati dell'informatica, dei *social* e dello sport. È ormai in atto un'evidente strategia per screditare il *made in Italy* a favore di modelli alimentari assolutamente lontani dalla nostra cultura, dalla tradizione, dalla stagionalità che sono basati sulla promozione di cibi ultraprocessati e sintetici che vengono promossi senza aver verificato le conseguenze. E questo è gravissimo.

Occorre pretendere dai regolatori europei e da quelli nazionali la massima rigidità nel valutare gli effetti di questi prodotti sintetici anche a lungo termine sulla salute e sulla dieta dei nostri consumatori. Queste posizioni indeboliscono poi le filiere e la competitività delle filiere agroalimentari italiane, già duramente provate dall'emergenza sanitaria, con lo *stop* alla ristorazione e il calo delle vendite e dei prezzi, a cominciare dal settore zootecnico, che conta - lei lo sa - 115.000 aziende attive nel nostro Paese, 250.000 occupati e un patrimonio di 17 miliardi di euro (80 miliardi si valuta il giro d'affari al consumo). Ad avvantaggiarsene sono le multinazionali del cibo, che stanno investendo in tecnologie innovative per produrre carni sintetiche.

Il tentativo è insinuare nell'opinione pubblica che la carne rossa danneggi la salute dei consumatori, che gli animali negli allevamenti siano maltrattati e che la zootecnia produca spreco di acqua e generi un'elevata emissione di anidride carbonica. Questa non è la visione reale. In Italia gli allevamenti hanno adottato tecniche di produzione a basso impatto ambientale, con un'attenzione particolare al benessere animale.

Noi le vogliamo chiedere, signor Ministro, che cosa intende fare, in questo momento di grave difficoltà, per rendere competitiva la zootecnia, anche attraverso i fondi del Piano nazionale di ripresa e resilienza, soprattutto perché la transizione ecologica deve diventare un motivo non per favorire la carne sintetica, il pesce sintetico o qualsiasi altra roba sintetica, ma per investire in politiche attive mirate alla crescita sostenibile delle filiere agroalimentari italiane, a difesa della salute e della libertà di scelta dei consumatori. (*Applausi*).

PRESIDENTE. Il Ministro delle politiche agricole alimentari e forestali, senatore Patuanelli, ha facoltà di rispondere all'interrogazione testé illustrata, per tre minuti.

[PATUANELLI](#), ministro delle politiche agricole alimentari e forestali. Signor Presidente, ringrazio gli onorevoli interroganti. Dividerò in due parti il mio intervento, perché mentre venivo qui e pensavo alla risposta a questa interrogazione, ho ripensato al film «Matrix» - penso che tutti voi lo ve lo ricordate bene - quando il gruppo di Morpheus si accorge che la realtà in cui viviamo è virtuale e si cala nel mondo reale, dove gli uomini sono delle batterie attaccate con un cavo. Per sopravvivere in quel mondo devono mangiare una pappa piena di proteine, vitamine, eccetera; un nutriente senza gusto, prodotto in modo sintetico. Se c'è qualcuno che pensa che quello sia il modello di riferimento a cui dobbiamo portare il mondo intero, con sistemi alimentari prodotti in laboratorio e nelle fabbriche, sappia che questo è sbagliato e che non avrà mai possibilità di strada. (*Applausi*).

La strategia One Health non deve essere confusa con la strategia *one diet*, perché non esiste una dieta unica che vada bene per ciascun essere umano. E non esiste un cibo buono che fa bene e un cibo insano che fa male. Esistono diete equilibrate. Gli eccessi fanno male, ma il consumo equilibrato di proteine animali, di proteine vegetali e di tutti i tipi di nutrienti è l'unico modo che abbiamo per fare una vita sana, magari accompagnata da un po' di attività sportiva. (*Applausi*).

Ciò detto, è chiaro che il settore della zootecnia, oltre a questi attacchi, presenta anche delle criticità legate alla revisione della nuova PAC; sappiamo benissimo che i percorsi di convergenza interna porteranno a una riduzione degli interventi a favore della zootecnia. È proprio per questo che stiamo costruendo, nella nuova PAC e nel Piano strategico nazionale, degli ecoschemi dedicati alla zootecnia, in particolare due. Avremo uno schema al quale si potrà aderire, ovviamente su base volontaria, attraverso due livelli di impegno: il primo prevede un pagamento finalizzato al raggiungimento degli obiettivi di riduzione dei consumi di antimicrobici negli allevamenti, che sarà verificato attraverso il

sistema ClassyFarm; mentre un secondo livello di impegno, più alto, prevede un pagamento per l'attività di pascolo unitamente all'adesione al Sistema di qualità nazionale per il benessere animale. Visto il percorso che ha fatto la zootecnia, si tratta anche di far vedere quanto di buono quella filiera ha fatto, affidando all'organismo di certificazione la verifica del rispetto dell'impegno di pascolamento. Ma non c'è soltanto questo. Nella legge di bilancio abbiamo riproposto la norma sulla compensazione IVA, che vale 74,5 miliardi nel settore della zootecnia. Nel Piano nazionale di ripresa e resilienza cerchiamo di accompagnare la resistenza di reddito della zootecnia attraverso misure complementari, come il passaggio al biogas e al biometano, che è molto importante per il settore zootecnico, o come la misura agrisolare, che consentirà un'indipendenza energetica a quelle aziende. Quindi, ci sono risorse sia nel Piano nazionale di ripresa e resilienza che nella legge di bilancio, ma soprattutto il Governo, il Parlamento e tutta la filiera sono fortemente impegnati a difesa dei sistemi produttivi italiani e dell'agricoltura italiana.

PRESIDENTE. Ha facoltà di intervenire in replica il senatore Vallardi, per due minuti.

[VALLARDI](#) (*L-SP-PSd'Az*). Signor Presidente, ringrazio il ministro Patuanelli. Noi della Lega siamo convinti che lei stia facendo tutto il possibile per la difesa del *made in Italy* e soprattutto della dieta mediterranea dagli attacchi che ci vengono sferrati in maniera concentrica sulla qualità dei nostri cibi. Noi non vogliamo assolutamente la carne sintetica. Sappiamo che lei e la Lega state lavorando nella stessa direzione, ma siamo fortemente preoccupati perché è notizia di circa due mesi fa che l'Unione europea ha approvato la farina di larve e, quindi, gli insetti come cibo. Assolutamente non vogliamo che ciò vada in porto.

Sappiamo che la dieta mediterranea è famosa in tutto il mondo; è patrimonio immateriale dell'umanità e la controprova ne è il fatto che l'Italia è sicuramente in Europa il Paese più longevo. Se viviamo più degli altri, significa che mangiamo bene.

Oggi è una giornata sicuramente suggestiva: il 4 novembre è il giorno in cui celebriamo i caduti di tutte le guerre. Se i nostri padri e i nostri nonni sapessero cosa mangiamo oggi e cosa mangeremo, molto probabilmente si rivolterebbero nella tomba.

Vorrei poi ricordarle la difesa del *made in Italy* e delle nostre eccellenze. Mi permetto di rammentarle anche il problema del latte. Le nostre stalle stanno soffrendo; il prezzo del latte è sicuramente un punto su cui dobbiamo porre più attenzione e poi ricordiamoci tutti la questione delle quote latte. In questo momento le stalle stanno chiudendo. L'Unione europea ha detto che la procedura di infrazione in Italia è sbagliata e, quindi, dobbiamo dare una mano ai nostri allevatori. (*Applausi*).

[PRESIDENTE](#). Il senatore Grimani ha facoltà di illustrare l'interrogazione [3-02906](#) sulla carenza e il rincaro delle materie prime in Italia, per tre minuti.

[GRIMANI](#) (*IV-PSI*). Signor Presidente, onorevole Ministro, il prezzo delle materie prime è salito nella maggior parte dei settori industriali per ragioni logistiche e speculative. Ciò è dimostrato dal prezzo della macro categoria delle terre rare. Di preciso, il valore del rodio è aumentato del 447 per cento e ciò ha creato un fenomeno che gli economisti inglesi hanno soprannominato *everything bubble*.

Premesso che l'incremento del prezzo è accompagnato dalla mancata disponibilità sul mercato, causata dalla simultanea ripartenza produttiva di tutto il mondo dopo l'interruzione che c'è stata con l'emergenza Covid; premesso che l'economia italiana dipende in gran parte dall'importazione di materie per sostenere le proprie aziende, come è stato dimostrato dall'Istat nel documento Ecomondo 2020, in cui si stima che la somma del valore complessivo delle importazioni di materie prime si aggira intorno ai 18,6 miliardi di euro; considerato che l'indisponibilità di *slot* all'interno dei *container* marittimi, accompagnata da un aumento dei prezzi del trasporto, ha causato ingenti danni all'impresa italiana, con la conseguenza che molte commesse sono state attivate con contratti che hanno previsto delle penali per mancata consegna e che da alcune settimane si susseguono conseguentemente segnalazioni di carenze di materie prime da tante categorie di industria, artigianato e produzione; considerato che è fondamentale garantire che le filiere di molti settori non vengano interrotte per la carenza di componentistiche che potrebbero comportare la sosta di importanti aziende nel settore della meccanica e dell'edilizia; considerato che una situazione di questo tipo può determinare conseguenze negative per il PIL e, quindi, per i posti di lavoro e considerando anche che si può sospettare che,

proprio per i motivi succitati, i mercati delle materie prime possono essere oggetto di azioni speculative, pensiamo che il problema logistico marittimo abbia sicuramente influenzato i prezzi delle materie prime provenienti dall'Oriente, dall'Africa del Nord, dagli Stati Uniti, dal Nord e dal Sud dell'America e, quindi, pensiamo che per aiutare le imprese italiane sia importante rafforzare gli scambi con i *partner* europei.

Per questo motivo chiediamo al Ministro, che è sicuramente a conoscenza di queste situazioni, che saranno oggetto di monitoraggio, quali azioni voglia attuare per rendere agibili le forniture nei tempi consueti.

PRESIDENTE. Il ministro dello sviluppo economico, onorevole Giorgetti, ha facoltà di rispondere all'interrogazione testé illustrata, per tre minuti.

GIORGETTI, *ministro dello sviluppo economico*. Signor Presidente, onorevoli senatori, nel corso degli ultimi mesi è emersa una grande preoccupazione per l'aumento globale dei prezzi delle materie prime, per le imprese e per le famiglie. Le cause che caratterizzano questo fenomeno sono diverse, a seconda della tipologia di bene e di settore: si va infatti da tematiche geopolitiche a fenomeni meramente speculativi, con un dato ormai caratterizzante, che è rappresentato da un rapporto tra domanda e offerta che ha spinto i prezzi al rialzo. Si tratta in parte di fenomeni contingenti, motivati da picchi di domanda o da transitorie carenze di specifiche materie prime, ma il rischio di essere solo all'inizio di una fase di generale rincaro dei prezzi non è certo trascurabile.

Di fronte a queste evidenze, occorre interrogarsi in primo luogo sugli strumenti a disposizione per contrastare il fenomeno. In determinati casi, come nel settore dell'energia, si è intervenuti con specifiche disposizioni a livello nazionale: faccio riferimento al decreto-legge n. 130 del 2021, con il quale sono state adottate misure specifiche di contenimento dei prezzi nel settore energetico e del gas naturale. Si tratta tuttavia di interventi contingenti, a cui si devono affiancare misure più strutturali di lungo periodo, a carattere necessariamente strutturale, come anche di recente ribadito dal presidente del Consiglio, Draghi, con la necessità di una strategia a livello europeo che punti all'autonomia strategica dell'Unione su diversi temi, a partire dell'energia: di questo si è parlato recentemente nei *summit* che si sono tenuti a Roma.

In altri settori, come quello dell'acciaio, uno dei nodi principali è costituito dal sistema di quote e dazi previsto dalla Commissione europea, variabile a seconda dei Paesi di importazione, inizialmente introdotti per tutelare gli interessi delle aziende europee, ma che allo stato rischiano di produrre un effetto dirompente, a cui occorrerà far fronte a livello di Unione europea, mediante un rapido ripensamento degli attuali limiti. Di questo probabilmente si potrà parlare, anche alla luce delle recenti dichiarazioni venute dalla controparte statunitense. Per altre materie prime il discorso è ancora più complesso: si pensi al rame, la cui domanda ha subito un'impennata, visti i settori ove il suo impiego è cruciale.

Vi sono poi casi in cui l'aumento dei prezzi è almeno parzialmente l'effetto di politiche di incentivazione nazionale, come - ad esempio - nel settore dell'edilizia, dove i *bonus* hanno determinato quello che può essere definito un vero e proprio effetto *doping*, che, sommato alla carenza a livello globale di determinate materie prime, ha determinato oggettive criticità. In questo contesto, la rimodulazione del sistema incentivante e la ridefinizione di un adeguato sistema di prezziari sono interventi che, a livello governativo, appaiono necessari, ma che possono solo in parte arginare il fenomeno, che in questo caso assume comunque un carattere per lo più contingente. (*Richiami del Presidente*).

Nota a tutti è poi la carenza di offerta dei semiconduttori, che non ha determinato solo un innalzamento dei prezzi, ma anche una vera e propria criticità a livello mondiale, che ha rallentato o bloccato intere filiere produttive. A livello europeo l'attenzione al tema dell'aumento dei prezzi è comunque altissima. Il Piano di azione sulle materie prime critiche è stato progressivamente ampliato e nella sua ultima versione, risalente però a settembre 2020, è stata aggiornata la lista di materie prime critiche ed è stato formulato un rapporto prospettico.

Il Piano si sviluppa su diverse linee di azione e mira: a sviluppare catene del valore resilienti per gli ecosistemi industriali dell'Unione europea; a ridurre la dipendenza dalle materie prime critiche

primarie mediante l'uso circolare delle risorse, i prodotti sostenibili e l'innovazione; a rafforzare l'approvvigionamento interno di materie prime dell'Unione europea; a diversificare l'approvvigionamento dai Paesi terzi e rimuovere le distorsioni del commercio internazionale. Sono tutte materie che - lo ricordo - sono state trattate prima e che sono state e vengono pesantemente condizionate dallo squilibrio generale dei mercati, in conseguenza della pandemia.

PRESIDENTE. Signor Ministro, le devo chiedere di concludere il suo intervento.

GIORGETTI, *ministro dello sviluppo economico*. Signor Presidente, in conclusione ribadisco che è massima l'attenzione del Governo per evitare fenomeni speculativi e tutelare sia gli operatori che i consumatori. A tal fine, oltre all'utilizzo degli strumenti a disposizione dei Governi nazionali, è necessario promuovere un quadro europeo di interventi unitario, finalizzato a iniziative e soluzioni armonizzate, per garantire l'approvvigionamento di materie prime, materiali e prodotti di base e sostenere lo sviluppo competitivo delle imprese.

PRESIDENTE. Ha facoltà di intervenire in replica il senatore Grimani, per due minuti.

[GRIMANI](#) (*IV-PSI*). Signor Presidente, mi ritengo soddisfatto della risposta che ha toccato tutti i punti nevralgici che volevamo in qualche modo evidenziare con l'interrogazione presentata. Ritengo la risposta esauriente perché ha messo in evidenza un approccio di analisi corretto per il fatto che si tratta di un fenomeno che presenta delle caratteristiche contingenti e altre che possono avere un carattere più strutturale che preoccupa in misura maggiore. L'approccio è giusto: mettere in campo azioni - come è stato fatto dal Governo - con l'obiettivo di frenare l'aumento dei prezzi. Penso - ad esempio - al cosiddetto decreto energia che in qualche modo è stato uno dei primi atti con i quali il Governo ha voluto tamponare il rischio di aumento del costo dell'energia, lavorando al contempo in sinergia con l'Europa, perché quello è lo scenario che ci può mettere al riparo per contrastare anche i rischi che arrivano dai rapporti internazionali. È stato citato il tema dell'acciaio e dei dazi, che è sicuramente la sfida che ci vedrà protagonisti nei prossimi mesi.

Ringrazio pertanto il Ministro per la risposta.

[PRESIDENTE](#). Il senatore Malan ha facoltà di illustrare l'interrogazione [3-02912](#) sulle prospettive della compagnia aerea di bandiera, con particolare riguardo alla provincia di Bolzano, per tre minuti.

[MALAN](#) (*FdI*). Signor Presidente, signor Ministro, il Gruppo Fratelli d'Italia è molto preoccupato per gli sviluppi che sono seguiti alla grave crisi dell'Alitalia. Nel corso degli anni la Compagnia ha rappresentato un biglietto da visita del nostro Paese per il settore dei trasporti e per tutte le nostre eccellenze. Una compagnia aerea nazionale importante è fondamentale per i grandi Paesi come il nostro, in particolare quando si è una Nazione che vede nel turismo una delle sue risorse principali e quella con maggiori possibilità di ulteriore sviluppo per il suo straordinario patrimonio paesaggistico, storico, monumentale e artistico.

Ebbene, nel corso degli anni Alitalia ha assorbito molto denaro, in parte denaro pubblico, in parte denaro privato, e ha impoverito la sua occupazione e i suoi dipendenti, come abbiamo visto negli ultimi tempi con la riduzione del personale nel numero e anche nelle retribuzioni. Per anni si era detto che i dipendenti di Alitalia guadagnavano più dei loro colleghi stranieri, anche se spesso non era vero, ma adesso è diventato vero il contrario, nel senso che guadagnano di meno e hanno condizioni lavorative più difficili. Con l'avvicinarsi e il protrarsi della crisi più volte Fratelli d'Italia ha presentato delle proposte. Nel giugno scorso abbiamo presentato delle proposte concrete in una mozione che si preoccupava dei vari settori in cui era possibile intervenire.

Noi oggi le chiediamo, signor Ministro, quali sono le reali prospettive occupazionali, per la nuova compagnia che è sorta dalle «ceneri» di Alitalia, che ovviamente non possono essere disgiunte da quelle dell'azienda.

Vorrei altresì sapere quali sono le prospettive del trasporto. Abbiamo chiesto, e tuttora auspichiamo, un coordinamento tra le modalità aerea, ferroviaria, portuale e viaria. È necessario compiere un grande lavoro in questo senso, facendo in modo che delle aziende nascano, si sviluppino o abbiano l'assetto adatto ad affrontare le emergenze di questi anni in tutto il settore di supporto, con l'indotto che può essere quello di una grande compagnia aerea.

PRESIDENTE. Il ministro dello sviluppo economico, onorevole Giorgetti, ha facoltà di rispondere

all'interrogazione testé illustrata, per tre minuti.

[GIORGETTI](#), *ministro dello sviluppo economico*. Signor Presidente, ringrazio il senatore Malan e rispondo all'interrogazione come Ministro dello sviluppo economico anche se, come sapete, ITA è una compagnia aerea posseduta al 100 cento dal MEF e, quindi, il piano industriale fa riferimento a quel Ministero.

Per mettere in fila i ragionamenti, prima con il decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18, e poi con successivi provvedimenti, in qualche modo è stata interiorizzata nella normativa la decisione della Commissione europea che ha autorizzato il passaggio da Alitalia ad ITA nelle forme sempre consentite in termini di discontinuità aziendale.

La parola chiave, in tutto questo processo molto complicato e che prevede - appunto - il rispetto sia della normativa europea sia delle normative nazionali per quanto riguarda le procedure di cui alle leggi Prodi e Marzano, deve rispondere a tale criterio. È questo il motivo per cui l'azionista è il MEF e gli organi si stanno muovendo con una discontinuità che è andata anche a incidere sul contratto di lavoro che è stato adottato e che risponde esattamente a una delle prescrizioni fatte dalla Commissione europea.

Per quanto riguarda la tutela dei lavoratori, il Governo si è mosso subito assicurando un sistema di ammortizzatori sociali che dovrebbe accompagnare il piano di sviluppo aziendale, che parte in condizioni oggettivamente di perimetro limitato, ma che dovrebbe assorbire - ovviamente se il mercato ci assisterà - migliaia di lavoratori già a partire dall'anno prossimo, fino ad arrivare possibilmente nell'orizzonte pluriennale ad assorbirne direttamente almeno 5.000.

Inoltre, per quanto riguarda l'*handling* e la manutenzione, in questo caso si va verso gare a cui sicuramente l'auspicio è che ITA, in concorrenza e in cooperazione con investitori privati, possa partecipare; naturalmente c'è un limite di maggioranza e di minoranza rispetto alle due diverse fattispecie.

Mi avvio alla conclusione del mio intervento dicendo semplicemente che il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile nel nuovo piano aeroporti ha precisato di vedere un sistema integrato tra il viaggio aereo e le ferrovie. È, quindi, questo un obiettivo di sistema che assolutamente vogliamo perseguire. È altrettanto evidente che il successo dell'operazione di ITA deve darci forza e capacità negoziale, perché nel futuro mercato del settore aereo anche l'interlocuzione con altri vettori, in vista di alleanze strategiche, richiede di andare al tavolo a testa alta e con i conti in regola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di intervenire in replica il senatore Malan, per due minuti.

[MALAN](#) (*Fdl*). Signor Ministro, indubbiamente quando parla di garantire l'occupazione, di integrare il sistema dei trasporti del nostro Paese, di dare prospettive anche a tutta la struttura aeroportuale del nostro Paese non può che trovarci d'accordo. Certo, per ora vediamo anche grandi criticità, che innanzitutto hanno pagato i lavoratori in termini occupazionali. Proprio stamattina abbiamo constatato che viene sospeso, proprio per la vicenda Alitalia, l'articolo 2112 del codice civile, che era lì da quasi ottant'anni e che non ha tutelato (la tutela è stata esclusa) i lavoratori della compagnia di bandiera. È importante non soltanto per i dipendenti di Alitalia, non soltanto per l'indotto, che pure ha la sua grande rilevanza, ma anche per tutto il Paese avere una compagnia che abbia il suo peso, che eviti alla maggior parte dei viaggiatori di fare voli con scalo ormai per la maggior parte nelle capitali straniere. Se bisogna passare da Monaco, da Vienna, da Francoforte, da Londra o da Parigi, il rischio, anzi la certezza è che molti, se devono fare un tale passaggio, anziché insediare aziende in Italia, ritengano di insediarle in uno di quei Paesi dove comunque devono transitare.

È importante che il Governo e l'Italia nel suo insieme facciano pesare anche in sede internazionale l'importanza che ha per noi avere una compagnia, un trasporto aereo che sia attraente per gli investimenti, per il turismo e che naturalmente serva adeguatamente anche all'interno dell'Italia.

Su questo noi saremo sempre pienamente collaborativi e speriamo che il Governo faccia valere tutto il peso del nostro Paese in questo senso.

[PRESIDENTE](#). La senatrice Corrado ha facoltà di illustrare l'interrogazione [3-02886](#) sulle incongruenze nell'acquisizione e fornitura dei pasti per i detenuti, per tre minuti.

[CORRADO](#) (*Misto-l'A.c'è-LPC*). Signor Presidente, Ministro, un terremoto ha di recente sconvolto il

mondo dorato delle ditte che forniscono a detenuti e internati il vitto e il sopravvitto. Vitto è il cibo necessario al confezionamento dei tre pasti giornalieri assicurati dall'amministrazione attingendo alla diaria *pro capite* di ciascun ristretto; extravitto o sopravvitto sono i generi alimentari e di conforto che invece si acquistano a piacere, ma con denaro proprio.

Ai primi di settembre la Corte dei conti, sezione regionale di controllo per il Lazio, con le delibere nn. 101, 102, 103 e 104 del 2021, ha negato il visto e la registrazione dei decreti di approvazione di altrettanti contratti predisposti dal DAP tramite il provveditorato regionale di Lazio, Abruzzo e Molise, contratti di fornitura del vitto per il triennio 2021-2023 negli istituti di Rebibbia per quasi 4,5 milioni di euro, di Civitavecchia e Viterbo per 2,2 milioni, di Abruzzo e Molise per 2,5 milioni, di Frosinone, Cassino e Latina per 1,7 milioni.

Benché nel 2020 la base d'asta sia stata aumentata da 3,90 a 5,70 euro giornalieri e la media nazionale si aggiri sui 3,92 euro, le offerte delle tre imprese che si erano aggiudicate i quattro contratti, poi annullati in autotutela, riferite in base alla *lex specialis* di gara solo al servizio principale e obbligatorio di vitto, prevedevano ribassi vicini o addirittura superiori al 60 per cento: 2,39 euro giornalieri *pro capite* la ditta Domenico Ventura srl e addirittura 2,25 euro la ditta Ragionier Pietro Guarnieri-figli srl, mentre la Sirio srl ha proposto 3 euro. Di qui - osserva la Corte - l'apparente insostenibilità economica del servizio di vitto, ove svincolato dai ricavi del sopravvitto, e l'evidente detrimento del principio di qualità delle prestazioni. Anzi, con il presidente Antonio Mezzera, il collegio di controllo preventivo non solo ha segnalato l'anomalia dello straordinario ribasso con cui vengono affidati tali contratti di fornitura di vitto giornaliero completo, circostanza difficilmente compatibile con una dignitosa alimentazione della popolazione carceraria, ma ha stigmatizzato che per un appalto e una concessione di servizi sia bandita un'unica procedura invece di due. La pronuncia del Consiglio di Stato lo scorso agosto e poi quelle della Corte dei conti di fatto confermano le denunce raccolte, ad esempio, dal Garante dei detenuti di Roma, Gabriella Stramaccioni, circa l'insufficienza del vitto e i costi esorbitanti del sopravvitto a Rebibbia e ha sollecitato la stampa più attenta a puntare i riflettori su questa prassi francamente scandalosa.

Poiché non è accettabile sul piano etico e non è consentito lucrare sulla pelle dei detenuti, si chiede al Ministro interrogato di quali informazioni sia in possesso al riguardo e quali iniziative intenda assumere per garantire ai detenuti negli istituti di pena i basilari principi umanitari desumibili degli articoli 27 e 32 della Costituzione, nonché il rispetto di quanto disciplinato dalla legge 26 luglio 1975, n. 354.

PRESIDENTE. Il ministro della giustizia, professoressa Cartabia, ha facoltà di rispondere all'interrogazione testé illustrata, per tre minuti.

[CARTABIA](#), ministro della giustizia. Signor Presidente, il problema che è posto alla nostra attenzione è quello del vitto e del sopravvitto nelle carceri. Distingueri due profili dell'interrogazione che è stata presentata, peraltro connessi fra di loro: uno è quello giuridico, messo in rilievo dalle pronunce della Corte dei conti e del Consiglio di Stato nei bandi di gara, in particolare per quanto riguarda il provveditorato del Lazio e Regioni limitrofe, e l'altro, che è accennato nel finale, è relativo alla scarsa qualità del cibo denunciato da alcuni organi di stampa e che va a detrimento, evidentemente, della dignità dei detenuti.

Sul primo profilo, i problemi giuridici legati ai bandi e alle gare del vitto e del sopravvitto sono all'attenzione dell'amministrazione penitenziaria da tempo, in particolare da quando, nel 2017, sono entrati in vigore dei principi dell'Unione europea che superano le procedure negoziate fra l'amministrazione e le parti a favore di un'apertura al mercato comune. Ci sono state gare bandite nel 2017 e annullate dal Consiglio di Stato per una base d'asta ritenuta troppo bassa, poi l'amministrazione ha dato indicazioni diverse e sono state rifatte delle gare nel giugno 2020, anche se poi nuovamente annullate.

Insomma, il tema della corretta erogazione del vitto e del sopravvitto è all'attenzione dell'amministrazione penitenziaria, soprattutto a seguito delle pronunce del Consiglio di Stato del 2021 e della Corte dei conti, che ha modificato i criteri di bando separando - questo è un punto cruciale - il vitto, cioè la fornitura di colazione, pranzo e cena, dal sopravvitto. Come ha rilevato la Corte dei conti

in una delle pronunce da lei citate, la mancata separazione espone al rischio di «improprie compensazioni, da parte delle imprese, tra i minori costi del vitto (praticati per ottenere l'affidamento del servizio) e i maggior introiti ricavabili dal sopravvitto a discapito della qualità dei servizi alimentari primari offerti ai detenuti». Dunque, questo è un punto cruciale: bisogna operare una doverosa separazione dei servizi e delle procedure. Il bando del Lazio, che è stato rifatto, ha mantenuto una base d'asta superiore. C'è tanto lavoro da fare.

Vedo che il tempo a disposizione sta già per scadere. Segnalo soltanto che, da un lato, la competenza per i bandi del vitto e sopravvitto è dei provveditorati e non dell'amministrazione centrale; la qualità, il controllo del sopravvitto è affidato ai regolamenti interni di ciascun istituto penitenziario. Tuttavia, il 13 settembre ho convocato una commissione per l'innovazione del sistema penitenziario che, proprio su questo punto, è subito intervenuta dando tre indicazioni. La prima è che sempre nella predisposizione, le procedure di aggiudicazione del vitto e sopravvitto debbono essere distinte: contratto d'appalto del servizio del vitto e contratto di concessione per il sopravvitto. La seconda è che devono essere escluse le rimodulazioni del minimo al ribasso; la terza è che occorre, nella costruzione della qualità dei prodotti offerti, un parere obbligatorio e vincolante da parte di un tecnologo alimentare per le caratteristiche nutritive e qualitative di ogni prodotto previsto nel capitolato contenuto in un decreto ministeriale.

PRESIDENTE. Ha facoltà di intervenire in replica la senatrice Corrado, per due minuti.

[CORRADO](#) (*Misto-l'A.c'è-LPC*). Signor Ministro, la sua risposta in sostanza mi soddisfa per la puntualità con cui ha ricostruito la fornitura di vitto ed extra vitto nei penitenziari italiani, in particolare dando risalto alla svolta del 2017, alla quale - possiamo dircelo - l'associazione degli appaltatori dei contratti in questione non si è ancora assuefatta né rassegnata.

Un anacronismo amorale - se mi permette la battuta - sembra essere il *sentiment* di quel cartello di aziende che, già favorite per decenni da un'assurda secretazione dei contratti di fornitura, fino a tre mesi fa lo erano anche dalla procedura che imponeva di bandire gare per il solo vitto; un appalto che, tuttavia, portava con sé anche la concessione di un servizio.

È fuori di dubbio che quantità, qualità e prezzi del cibo nelle carceri sono stati condizionati a danno dei reclusi dall'avidità smodata di questi privilegiati. Ovviamente a monte c'è una debolezza dell'amministrazione penitenziaria, perché secretazione dei contratti, prestazione congiunta di vitto ed extra vitto, aggiudicazione di gare a dispetto di offerte palesemente anomale - ed è accaduto fino a giugno scorso, nonostante le segnalazioni - sono responsabilità del suo Ministero. Voglio credere, però, anche per l'onestà intellettuale che mi è sembrato di cogliere nella sua risposta, che i recenti interventi del Consiglio di Stato e della Corte dei conti - complice anche la raccomandazione al DAP del garante nazionale dei detenuti intervenuta a metà ottobre - abbiamo dato solo la spinta decisiva a una pubblica amministrazione ormai pronta a imboccare la strada giusta e indisponibile a voltarsi indietro.

In altre parole, ora si tratta di tenere il punto, Ministro, di non cedere alle pressioni di chi vorrebbe un regime di perenne *prorogatio*, di fare le gare ponte per i contratti annullati e difenderle davanti ai TAR quando, a fronte di certe impugnazioni temerarie, concedono sospensive; di allargare il numero e promuovere la rotazione delle società fornitrici di derrate alimentari e di coinvolgere anche la grande distribuzione.

Dal prossimo anno, poi, si tratterà di bandire gare internazionali e vigilare -soprattutto, ma non solo, laddove uno stesso soggetto si aggiudichi vitto e sopravvitto - che non siano i 65.000 clienti fissi della filiera a continuare a pagare il prezzo dell'ennesima pena aggiuntiva senza delitto.

Trasparenza e rispetto dei diritti di tutti restano la priorità, l'obiettivo a cui tendere tutti insieme.

PRESIDENTE. La senatrice Modena ha facoltà di illustrare l'interrogazione [3-02915](#) sullo stato giuridico dei magistrati onorari, per tre minuti.

[MODENA](#) (*FIBP-UDC*). Signor Ministro, buon pomeriggio. Questa è un'interrogazione presentata dal Gruppo Forza Italia, che ha sostanzialmente l'intendimento di comprendere quello che il Governo intende fare con la magistratura onoraria.

È un tema vecchio e nuovo: vecchio, perché fu una delle prime questioni che sottoponemmo alla sua

attenzione quando lei divenne Ministro; nuovo, perché nel frattempo sono intervenuti vari fattori, tra cui anche il rischio più che concreto di una procedura di infrazione da parte dell'Europa, stante una sentenza della Corte di giustizia europea che ha puntualizzato alcuni aspetti, a cominciare da quelli del diritto che spetterebbe alla magistratura onoraria in termini di lavoro a termine e, soprattutto, con riferimento a tutta una serie di tutele delle quali oggi è sprovvista.

Stiamo semplicemente attendendo gli intendimenti del Governo dopo il lavoro della commissione ministeriale Castelli, che abbiamo letto. Mi riferisco al Gruppo Forza Italia e alla Commissione giustizia del Senato, che ha questo testo base ed è in attesa degli emendamenti.

La commissione ministeriale Castelli aveva dato delle indicazioni con riferimento sia al nuovo, sia ai magistrati onorari attualmente in servizio (giudici di pace e magistrati onorari), tenendo conto delle indicazioni sia dell'Europa, che della Corte costituzionale. Ricordo che anche in Commissione lei, signor Ministro, ci disse che stavamo attendendo la sentenza della Corte costituzionale, che è poi stata adottata (sentenza n. 41 del 2021), con riferimento allo *status*.

Ora sia come Gruppo che come Commissione avremmo necessità di comprendere gli intendimenti e le tempistiche del Governo.

PRESIDENTE. Il ministro della giustizia, professoressa Cartabia, ha facoltà di rispondere all'interrogazione testé illustrata, per tre minuti.

[CARTABIA](#), *ministro della giustizia*. Signor Presidente, ringrazio la senatrice Modena e tutto il suo Gruppo per questa interrogazione che mi consente di condividere lo stato delle attività su questo articolato capitolo della magistratura onoraria.

Proprio in questi giorni e in queste settimane sono in corso importanti interlocuzioni tra il Ministero e gli uffici della Commissione europea per risolvere il capitolo più urgente, che è quello delle problematiche relative alle tutele della magistratura onoraria in servizio allo stato attuale. L'apertura del dialogo con la Commissione riguarda, in particolare, le questioni connesse a malattia, ferie, infortunio, gravidanza, previdenza *estatus* della magistratura onoraria già in servizio. La Commissione europea ci ha dato degli indicatori ben precisi da seguire e che stiamo effettivamente tenendo presenti nell'elaborazione di una proposta normativa.

Per parte nostra, abbiamo un'ipotesi già abbastanza elaborata e stiamo svolgendo i dovuti confronti con tutti i soggetti coinvolti: la Commissione europea, per comprendere se soddisfa le loro richieste, e - parallelamente e necessariamente - il Consiglio superiore della magistratura, per verificare vincoli costituzionali e ordinamentali che condizionano le scelte possibili, le esigenze di funzionalità dei servizi e tutto quello che, in questo momento, ruota intorno al mondo della giustizia.

Vorrei sottolineare un punto. Si tratta di un intervento indispensabile per assicurare le tutele dovute ai magistrati onorari in qualità di lavoratori, come richiesto dall'Unione europea. Pertanto, si tratta di un intervento che costa. Penso che l'imminente disegno di legge di bilancio debba tenere conto di ciò e prevedere le risorse necessarie a questo scopo. Realizzare l'esigenza di una disciplina compiuta dello *status* di magistrato onorario in funzione dell'efficienza del sistema giustizia deve necessariamente accompagnarsi allo stanziamento delle risorse che, allo stato, non rientrano nella disponibilità del Ministero della giustizia.

Pertanto, abbiamo già ripetutamente attirato l'attenzione del Ministero dell'economia e delle finanze e della Ragioneria generale dello Stato, che nelle numerose interlocuzioni intercorse hanno mostrato disponibilità ad accompagnare con gradualità la piena implementazione dell'intervento normativo che stiamo elaborando, il quale è necessario e ormai improcrastinabile.

Naturalmente dopo questo intervento sullo stato esistente occorrerà proseguire su tutti gli altri aspetti, sui quali adesso non mi soffermo, pensando al nuovo e a dare attuazione anche alla sentenza della Corte costituzionale che dà un po' più di respiro e tempo per una riforma ordinamentale complessiva. Credo però che la prima occasione da non perdere, da parte del Governo e del Parlamento, sia il disegno di legge di bilancio che sta per arrivare al vostro esame.

PRESIDENTE. Ha facoltà di intervenire in replica la senatrice Modena, per due minuti.

[MODENA](#) (*FIBP-UDC*). Signor Presidente, signor Ministro, il Gruppo è sicuramente soddisfatto della risposta che lei ha dato, perché intanto enuclea le tempistiche che supponevamo fossero legate alle

problematiche dei costi, oltre naturalmente all'interlocuzione con la Commissione europea. Accogliamo con piacere il fatto che però si parla di legge di bilancio, il che significa tener fede all'ultima proroga che è stata fatta, quella relativa al 31 dicembre, almeno per le situazioni più emergenziali. Abbiamo notato infatti che la questione era stata anche inserita fra i provvedimenti collegati quando è stata fatta la Nota di aggiornamento al DEF.

Siamo soddisfatti anche perché ci sembra che sia centrato il punto, cioè l'intervento indispensabile dal punto di vista della qualità del lavoro prestato. Possiamo quindi dire che attendiamo il testo normativo; non le nascondo - lo dico con sincerità - che si tratta di un testo molto atteso, e credo che lei lo sappia. La domanda torna in modo sempre più pressante e noi a volte ci troviamo nella condizione di non poter dare delle risposte.

La voglio ringraziare, signor Ministro, per il quadro che ha dato, poiché mi sembra chiaro rispetto al percorso.

PRESIDENTE. La senatrice Piarulli ha facoltà di illustrare l'interrogazione [3-02913](#) sulle attuali criticità del sistema carcerario italiano, per tre minuti.

PIARULLI (M5S). Signor Presidente, signor Ministro, premesso che l'articolo 27 della Costituzione dispone che le pene non possano consistere in trattamenti contrari al senso di umanità e debbano tendere quindi alla rieducazione e risocializzazione del condannato, il carcere non è luogo di repressione ma di ordine, sicurezza e trattamento, dove i detenuti sono condotti all'interiorizzazione delle norme, alla responsabilizzazione e al rispetto delle regole, mediante un processo di inclusione fatto di autonomia, socializzazione e integrazione.

L'emergenza carceraria legata al sovraffollamento è un problema atavico e consolidato nel tempo, che rischia di compromettere gli ambiziosi obiettivi costituzionali. Innumerevoli fatti di cronaca vedono indistintamente coinvolti detenuti e personale che, a seconda dei casi, risultano presunti autori o vittime di fatti illeciti. Ciò è manifestazione evidente delle inadeguate condizioni di vivibilità per tutti coloro che ruotano attorno alle strutture penitenziarie.

Si registra una mancanza di personale di polizia penitenziaria, di figure trattamentali come gli educatori (vi è una media di circa due per istituto), di dirigenti penitenziari, non solo al Nord ma anche al Sud, tenendo tra l'altro presenti anche i frequenti pensionamenti e l'età avanzata del personale del Sud.

Si consideri che risultano essere state riaperte durante il periodo del *lockdown* anche strutture chiuse per inagibilità, come ad esempio una sezione della casa circondariale di Trani, e che risultano essere ancora attivi spacci o bar dove è impiegato personale di polizia penitenziaria, distolto dai suoi precipui compiti, nonostante ci siano distributori automatici di bevande, *snack* e cibi confezionati. In questo modo si pregiudica la sicurezza degli istituti penitenziari.

Vi è pertanto la necessità che gli istituti penitenziari siano dotati di strumenti di controllo automatizzati e che possano essere utilizzati i droni. Molti soggetti che sono privati della libertà presentano patologie psichiatriche e purtroppo bisogna prendere atto che non sempre ci sono delle adeguate articolazioni ASL per la salute mentale. Oltre a ciò, c'è sempre il problema dell'insufficienza numerica delle REMS, nonostante gli stanziamenti previsti nella legge di bilancio dell'anno scorso, e quindi soggetti che transitano *sine titulo* nelle carceri.

Per questi motivi, chiedo di sapere dal signor Ministro se sia a conoscenza di quanto esposto e quali iniziative intenda intraprendere.

PRESIDENTE. Il ministro della giustizia, professoressa Cartabia, ha facoltà di rispondere all'interrogazione testé illustrata, per tre minuti.

CARTABIA, ministro della giustizia. Signor Presidente, le tematiche toccate sono ben note, sono numerose, tutte di estrema rilevanza e frutto di problemi irrisolti da molto tempo. Certamente, anche qui, in tre minuti non sarà possibile esporre tutte le attività che, su vari fronti, si stanno approntando per affrontare tutte queste emergenze, tenendo presente sempre quel faro rappresentato dall'articolo 27 della Costituzione.

Anzitutto, il problema del sovraffollamento, che lei ha citato, è un problema che persiste nelle nostre carceri. È importante aprire gli occhi su questo fatto. Ho già detto, in più di un'occasione, che è un

problema che va affrontato da diverse angolature, ad esempio valorizzando l'esecuzione penale di comunità, con le sanzioni e l'esecuzione della pena diverse dal carcere, l'esecuzione penale esterna, ma naturalmente anche facendosi carico e intervenendo sulle strutture.

Ha ragione, senatrice Piarulli, quando dice che gli spazi detentivi gravano sulla condizione della detenzione e della vita dei detenuti, ma anche di chi lavora in quelle carceri. È per questo che si sta intervenendo con molte ristrutturazioni, utilizzando tutti i poteri anche acceleratori che sono dati all'amministrazione penitenziaria fino al 31 dicembre 2022 e con i fondi del PNRR, o meglio nell'ambito di quelli complementari: è prevista la costruzione di nuovi padiglioni, di cui mi preme sottolineare che l'intervento riguarda non solo i posti letto disponibili, cioè le camere, ma anche le aree trattamentali. È sempre importante che si portino avanti, soprattutto nei nuovi progetti, degli sviluppi equilibrati.

Il personale è in grave carenza e in grave sofferenza. Una delle prime cose che ho fatto, come Ministro, è stato riattivare i concorsi che erano stati congelati durante il periodo della pandemia. Ho chiesto all'amministrazione penitenziaria di pianificare i concorsi con regolarità e con cadenza annuale e, proprio in queste ore, c'è una trattativa del comparto sicurezza per ottenere un ampliamento delle piante organiche. Mi auguro che il Governo e il Parlamento, sempre nella manovra di bilancio, tengano conto di queste drammatiche esigenze.

Sulla videosorveglianza fissa, attraverso *bodycam*, videoregistrazione e sistemi antidroni, è da settimane che, soprattutto in seguito a fatti di grave attualità, ho sollecitato l'amministrazione penitenziaria a farsene carico e ci stiamo lavorando.

Infine, vorrei fare un accenno al problema della malattia psichiatrica, delle REMS e soprattutto dei detenuti *sine titulo*. Voi sapete che questa è una competenza che è prevalentemente in capo al Ministero della salute, ma non dico questo per esimermi dalle mie responsabilità. Al contrario, abbiamo fatto un tavolo, soprattutto sul finire dell'estate, per cominciare ad affrontare in modo più sistematico questo problema.

Le do qualche elemento. Se al 28 ottobre 2020 i detenuti irregolari per malattia psichiatrica erano 98, oggi sono 35. Ancora troppi, ma il lavoro che si sta facendo è molto, con il contributo di tutti, Ministero della salute e Regioni, che in questi mesi sono state sensibilizzate e ci hanno dato la disponibilità di nuove strutture che stiamo attivando. Abbiamo anche l'occhio della Corte costituzionale e stiamo rispondendo, col Ministero della salute, a un'istruttoria richiesta dalla Corte su questo punto. Vi sono problemi di varia natura, anche nel riparto di competenze, perché, ovviamente una chiarezza delle competenze può aiutare una migliore facilitazione nella risoluzione dei problemi.

PRESIDENTE. Ha facoltà di intervenire in replica la senatrice Piarulli, per due minuti.

[PIARULLI \(M5S\)](#). Signor Ministro, la risposta è esaustiva. Veramente confido nel suo intervento fattivo, proprio per la sua sensibilità e le sue competenze. Ritengo siano necessari personale e nuove strutture, anche prevedendo plessi amovibili, e tutto ciò che sia possibile per rendere anche l'espiazione della pena conforme ai dettami costituzionali.

[PRESIDENTE](#). Lo svolgimento delle interrogazioni a risposta immediata (*question time*) all'ordine del giorno è così esaurito.

Interventi su argomenti non iscritti all'ordine del giorno

[PUGLIA \(M5S\)](#). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

[PUGLIA \(M5S\)](#). Signor Presidente, oggi la comunità di Portici, Comune della provincia di Napoli, si stringerà nel dolore, nel silenzio e nella preghiera, perché si svolgeranno i funerali di Giuseppe Fusella e Tullio Pagliaro, i due giovani di ventisei e ventisette anni uccisi a colpi di pistola tra la notte di giovedì 28 e venerdì 29 ottobre. I fatti parlano molto chiaro: questi due giovani sono le vittime innocenti della violenza di un assassino.

Presidente, in riferimento a questo voglio fare una riflessione. Questa persona deteneva, seppur legalmente, delle armi da fuoco. Faccio mio l'appello di Libera-sezione Campania, in particolare del coordinatore della Provincia di Napoli, il dottor Leandro Limoccia, che faceva delle osservazioni partendo ovviamente da un dato: soprattutto in questa società c'è veramente bisogno di un nuovo

umanesimo e quindi di fare in modo che ci siano sempre meno modalità aggressive anche di proporsi al pubblico, alla gente, perché a volte anche le parole pesano. Egli proponeva addirittura di togliere la possibilità di possedere armi da fuoco e quantomeno di agire affinché ci siano più precisi controlli. Credo che sarebbe opportuno fare una riflessione su quanto accaduto, perché la persona che ha ucciso questi ragazzi deteneva delle armi e, a suo dire, aveva paura di essere derubata. Questo mostra i fantasmi che questa persona aveva dentro. Ebbene, Presidente, avanderò certamente una proposta legislativa affinché chi detiene armi sia controllato dal punto di vista psichiatrico. (*Applausi*).

Atti e documenti, annunzio

PRESIDENTE. Le mozioni, le interpellanze e le interrogazioni pervenute alla Presidenza, nonché gli atti e i documenti trasmessi alle Commissioni permanenti ai sensi dell'articolo 34, comma 1, secondo periodo, del Regolamento sono pubblicati nell'allegato B al Resoconto della seduta odierna.

Ordine del giorno

per la seduta di martedì 9 novembre 2021

PRESIDENTE. Il Senato tornerà a riunirsi in seduta pubblica martedì 9 novembre, alle ore 16,30, con il seguente ordine del giorno:

(Vedi ordine del giorno)

La seduta è tolta (*ore 16,04*).

Allegato A

DISEGNO DI LEGGE

Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali ([2437](#))

ARTICOLO 1 DEL DISEGNO DI LEGGE DI CONVERSIONE E ALLEGATO RECANTE LE MODIFICAZIONI APPORTATE AL DECRETO-LEGGE, NEL TESTO APPROVATO DALLA CAMERA DEI DEPUTATI, SUL QUALE IL GOVERNO HA POSTO LA QUESTIONE DI FIDUCIA

Art. 1.

1. Il decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali, è convertito in legge con le modificazioni riportate in allegato alla presente legge.

2. La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

N.B. Approvato con voto di fiducia il disegno di legge composto del solo articolo 1

Allegato

MODIFICAZIONI APPORTATE IN SEDE DI CONVERSIONE AL DECRETO-LEGGE 10 SETTEMBRE 2021, N. 121

All'articolo 1:

al comma 1:

alla lettera a) sono premesse le seguenti:

« 0a) all'articolo 1, il comma 1 è sostituito dal seguente:

"1. La sicurezza e la tutela della salute delle persone nonché la tutela dell'ambiente, nella circolazione stradale, rientrano tra le finalità primarie di ordine sociale ed economico perseguite dallo Stato";

0b) all'articolo 3, comma 1, numero 53-bis), la parola: "debole" è sostituita dalla seguente:

"vulnerabile" e le parole: "disabili in carrozzella" sono sostituite dalle seguenti: "persone con disabilità"; conseguentemente, nel codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n.

285, le parole: "debole" e "deboli", ovunque ricorrono, sono sostituite, rispettivamente, dalle seguenti:

"vulnerabile" e "vulnerabili";

0c) all'articolo 6, comma 4, lettera *b)*, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: ", con particolare riguardo a quelle che attraversano siti inseriti nella lista del patrimonio mondiale dell'Organizzazione delle Nazioni Unite per l'educazione, la scienza e la cultura (UNESCO)" »;

dopo la lettera a) sono inserite le seguenti:

« *a-bis)* all'articolo 10, comma 2, la lettera *b)* è sostituita dalla seguente:

"b) il trasporto eseguito con veicoli eccezionali di una cosa indivisibile, definita al comma 4, che per le sue dimensioni e per la sua massa determini eccedenza rispetto ai limiti stabiliti dagli articoli 61 e 62, ovvero che per la sua massa determini eccedenza rispetto ai limiti stabiliti dall'articolo 62. Nel caso di blocchi di pietra naturale, di elementi prefabbricati compositi e apparecchiature industriali complesse per l'edilizia nonché di prodotti siderurgici *coils* e laminati grezzi, il trasporto può essere effettuato integrando il carico con gli stessi generi merceologici autorizzati, comunque in numero non superiore a sei unità, fino al completamento della massa eccezionale complessiva posseduta dall'autoveicolo o dal complesso di veicoli. Qualora siano superati i limiti di cui all'articolo 62, ma nel rispetto dell'articolo 61, il carico può essere completato, con generi della stessa natura merceologica, per occupare l'intera superficie utile del piano di carico del veicolo o del complesso di veicoli, nell'osservanza dell'articolo 164 e della massa eccezionale a disposizione, fatta eccezione per gli elementi prefabbricati compositi e le apparecchiature industriali complesse per l'edilizia per i quali si applica sempre il limite delle sei unità. In entrambi i casi, purché almeno un carico delle cose indicate richieda l'impiego di veicoli eccezionali, la predetta massa complessiva non può essere superiore a 38 tonnellate se si tratta di autoveicoli isolati a tre assi, a 48 tonnellate se si tratta di autoveicoli isolati a quattro o più assi, a 72 tonnellate se si tratta di complessi di veicoli a cinque assi e a 86 tonnellate se si tratta di complessi di veicoli a sei o più assi. I richiamati limiti di massa possono essere superati nel solo caso in cui sia trasportato un unico pezzo indivisibile";

a-ter) all'articolo 15:

1) al comma 3, le parole: ", *h)* ed *i)*" sono sostituite dalle seguenti: « e *h)* »;

2) al comma *3-bis*, le parole: "da euro 108 ad euro 433" sono sostituite dalle seguenti: "da euro 216 ad euro 866";

3) dopo il comma *3-bis* è inserito il seguente:

"3-ter. Chiunque viola il divieto di cui al comma 1, lettera *i)*, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 52 ad euro 204";

a-quater) all'articolo 23:

1) dopo il comma 4 sono inseriti i seguenti:

"4-bis. È vietata sulle strade e sui veicoli qualsiasi forma di pubblicità il cui contenuto proponga messaggi sessisti o violenti o stereotipi di genere offensivi o messaggi lesivi del rispetto delle libertà individuali, dei diritti civili e politici, del credo religioso o dell'appartenenza etnica oppure discriminatori con riferimento all'orientamento sessuale, all'identità di genere o alle abilità fisiche e psichiche.

4-ter. Con decreto dell'autorità di Governo delegata per le pari opportunità, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e con il Ministro della giustizia, da emanare entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, sono stabilite le modalità di attuazione delle disposizioni del comma *4-bis*.

4-quater. L'osservanza delle disposizioni del comma *4-bis* è condizione per il rilascio dell'autorizzazione di cui al comma 4; in caso di violazione, l'autorizzazione rilasciata è immediatamente revocata";

2) dopo il comma 7 è inserito il seguente:

"7-bis. In deroga al divieto di cui al comma 1, terzo periodo, al centro delle rotatorie nelle quali vi è un'area verde, la cui manutenzione è affidata a titolo gratuito a società private o ad altri enti, è consentita l'installazione di un cartello indicante il nome dell'impresa o ente affidatario del servizio di manutenzione del verde, fissato al suolo e di dimensioni non superiori a 40 cm per lato. Per l'installazione del cartello di cui al presente comma si applicano in ogni caso le disposizioni del

comma 4";

3) al comma 13-*bis*, primo periodo, le parole: "dal comma 1" sono sostituite dalle seguenti: "dai commi 1, 4-*bis* e 7-*bis*" e sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: "; in caso di violazione del comma 4-*bis*, il termine è ridotto a cinque giorni e, nei casi più gravi, l'ente proprietario può disporre l'immediata rimozione del mezzo pubblicitario";

a-quinquies) all'articolo 25:

1) al comma 1-*bis*, dopo le parole: "le strutture che realizzano l'opera d'arte principale del sottopasso o sovrappasso, comprese le barriere di sicurezza nei sovrappassi, sono di titolarità" sono inserite le seguenti: ", ai fini della loro realizzazione e manutenzione anche straordinaria,";

2) il comma 1-*quater* è sostituito dal seguente:

"1-*quater*. Fermo restando quanto previsto dai commi 1-*bis* e 1-*ter* in relazione agli enti titolari delle strutture delle opere d'arte dei sottopassi e sovrappassi, comprese le barriere di sicurezza nei sovrappassi, gli enti proprietari e i gestori delle strade interessate dall'attraversamento a livello sfalsato provvedono a disciplinare mediante appositi atti convenzionali le modalità e gli oneri di realizzazione e manutenzione delle predette strutture";

a-sexies) all'articolo 40, comma 11, le parole: "che hanno iniziato l'attraversamento" sono sostituite dalle seguenti: "che si accingono ad attraversare la strada o che hanno iniziato l'attraversamento";

a-septies) all'articolo 50, comma 2, le parole: "3 m" sono sostituite dalle seguenti: "3,5 m";

a-octies) all'articolo 52, comma 1, lettera *a*), sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: ", o avente potenza non superiore a 4.000 watt, se ad alimentazione elettrica";

a-novies) all'articolo 60:

1) il comma 1 è sostituito dal seguente:

"1. Sono considerati appartenenti alla categoria dei veicoli con caratteristiche atipiche i motoveicoli, i ciclomotori, gli autoveicoli e le macchine agricole d'epoca, nonché i motoveicoli, gli autoveicoli e le macchine agricole di interesse storico e collezionistico";

2) al comma 2, le parole: "Rientrano nella categoria dei veicoli d'epoca i motoveicoli e gli autoveicoli" sono sostituite dalle seguenti: "Rientrano nella categoria dei veicoli d'epoca i motoveicoli, i ciclomotori, gli autoveicoli e le macchine agricole";

3) la rubrica è sostituita dalla seguente: "Motoveicoli, ciclomotori, autoveicoli e macchine agricole d'epoca e di interesse storico e collezionistico iscritti negli appositi registri" »;

alla lettera b), numero 1), le parole: « 18 m » sono sostituite dalle seguenti: « 18,75 m, ferma restando l'idoneità certificata dei rimorchi, o delle unità di carico ivi caricate, al trasporto intermodale strada-rotatoria e strada-mare e »;

dopo la lettera b) sono inserite le seguenti:

« b-bis) all'articolo 62, comma 3, il secondo periodo è sostituito dal seguente: "Qualora si tratti di autobus o filobus a due assi, la massa complessiva a pieno carico non deve eccedere 19,5 t";

b-ter) all'articolo 68, il comma 2 è sostituito dal seguente:

"2. I dispositivi di segnalazione di cui alla lettera *c*) del comma 1 devono essere funzionanti da mezz'ora dopo il tramonto del sole a mezz'ora prima del suo sorgere e anche di giorno nelle gallerie, in caso di nebbia, di caduta di neve, di forte pioggia e in ogni altro caso di scarsa visibilità, durante la marcia sia nei centri abitati che fuori dai centri abitati" »;

dopo la lettera c) sono inserite le seguenti:

« c-bis) all'articolo 80 è aggiunto, in fine, il seguente comma:

"17-*bis*. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da emanare entro quarantacinque giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, sono stabilite le modalità di riqualificazione delle bombole approvate in conformità al regolamento n. 110 della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UNECE R 110) e sono individuati i soggetti preposti alla riqualificazione, al fine di semplificare l'esecuzione della riqualificazione stessa";

c-ter) all'articolo 86:

1) al comma 1, dopo la parola: "autovetture" sono inserite le seguenti: ", motocicli e velocipedi";

2) la rubrica è sostituita dalla seguente: "Servizio di piazza con autovetture, motocicli e velocipedi con

conducente o taxi";

c-quater) all'articolo 100, comma 10, sono aggiunti, in fine, i seguenti periodi: "I motoveicoli impegnati in competizioni motoristiche fuori strada che prevedono trasferimenti su strada possono esporre, limitatamente ai giorni e ai percorsi di gara, in luogo delle targhe di cui ai commi 1 e 2, una targa sostitutiva costituita da un pannello auto-costruito che riproduce i dati di immatricolazione del veicolo. Il pannello deve avere fondo giallo, cifre e lettere nere e caratteristiche dimensionali identiche a quelle della targa che sostituisce ed è collocato in modo da garantire la visibilità e la posizione richieste dal regolamento per le targhe di immatricolazione. Sono autorizzati all'utilizzo della targa sostitutiva i partecipanti concorrenti muniti di regolare licenza sportiva della Federazione motociclistica italiana, esclusivamente per la durata della manifestazione e lungo il percorso indicato nel regolamento della manifestazione stessa";

c-quinquies) all'articolo 105, comma 1, le parole: "16,50 m" sono sostituite dalle seguenti: "18,75 m. I convogli che per specifiche necessità funzionali superano, da soli o compreso il loro carico, il limite di lunghezza di 18,75 m possono essere ammessi alla circolazione come trasporti eccezionali; a tali convogli si applicano le norme previste dall'articolo 104, comma 8";

c-sexies) all'articolo 110:

1) al comma 2 sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: "e commercianti di macchine agricole e, limitatamente alle macchine agricole indicate dall'articolo 57, comma 2, lettera a), numeri 1) e 2), aventi massa massima a pieno carico tecnicamente ammissibile non superiore a 6 t, e ai rimorchi agricoli di cui all'articolo 57, comma 2, lettera b), numero 2), aventi massa complessiva non superiore a 6 t, a nome di colui che si dichiara proprietario";

2) dopo il comma 2 è inserito il seguente:

"2-bis. Al fine di promuovere lo sviluppo delle reti di imprese di cui all'articolo 3 del decreto-legge 10 febbraio 2009, n. 5, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 aprile 2009, n. 33, e all'articolo 6-bis, comma 2, del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 116, alle reti costituite da imprenditori agricoli, singoli o associati, di cui all'articolo 2135 del codice civile, finalizzate anche all'acquisto di macchine agricole, è consentita l'immatricolazione ai sensi del comma 2 del presente articolo a nome della rete di imprese, identificata dal codice fiscale, richiesto dalle imprese partecipanti, e dal contratto di rete, redatto e iscritto ai sensi del citato articolo 3 del decreto-legge n. 5 del 2009, da cui risultino la sede, la denominazione e il programma della rete, previa individuazione di un'impresa della rete incaricata di svolgere le funzioni amministrative attribuite dalla legge al proprietario del veicolo" »;

alla lettera d), dopo le parole: « A1, A2 o A, nonché l'attestazione di avere frequentato con profitto un corso di formazione di primo soccorso » sono inserite le seguenti: « anche presso un'autoscuola di cui all'articolo 123 » e sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: « anche presso un'autoscuola di cui all'articolo 123. Con decreto del Ministro della salute sono stabilite le modalità con cui anche gli istituti dedicati all'educazione stradale possono erogare la formazione sulle nozioni di primo soccorso prevista per i soggetti che intendono conseguire i certificati di abilitazione professionale di cui al secondo e al terzo periodo »;

dopo la lettera d) sono inserite le seguenti:

« *d-bis*) all'articolo 117, comma 2-bis, dopo il terzo periodo è inserito il seguente: "Le limitazioni di cui al presente comma non si applicano, inoltre, se a fianco del conducente si trova, in funzione di istruttore, persona di età non superiore a sessantacinque anni, munita di patente valida per la stessa categoria, conseguita da almeno dieci anni, ovvero valida per la categoria superiore";

d-ter) all'articolo 121, comma 11, secondo periodo, le parole: "per una volta soltanto" sono sostituite dalle seguenti: "per non più di due volte";

d-quater) all'articolo 122:

1) il comma 3 è sostituito dal seguente:

"3. Agli aspiranti autorizzati a esercitarsi per conseguire le patenti di categoria AM, A1, A2 e A, quando utilizzano veicoli nei quali non può prendere posto, a fianco del conducente, altra persona in funzione di istruttore, non si applicano le disposizioni del comma 2";

- 2) il comma 5 è abrogato;
- 3) al comma 6, le parole: "sei mesi" sono sostituite dalle seguenti: "dodici mesi";
- 4) il comma 8 è sostituito dal seguente:

"8. Chiunque, essendo autorizzato per l'esercitazione, guida senza avere a fianco, ove previsto, in funzione di istruttore, persona provvista di patente valida ai sensi del comma 2, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 430 a euro 1.731. Alla violazione consegue la sanzione accessoria del fermo amministrativo del veicolo per tre mesi, secondo le norme del capo I, sezione II, del titolo VI";

d-quinquies) all'articolo 126-bis, il comma 3 è sostituito dal seguente:

"3. Ogni variazione di punteggio è comunicata tramite il portale dell'automobilista con le modalità indicate dal Dipartimento per la mobilità sostenibile - Direzione generale per la motorizzazione e per i servizi ai cittadini e alle imprese in materia di trasporti e navigazione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili";

d-sexies) all'articolo 138, dopo il comma 11 è aggiunto il seguente:

"11-bis. I veicoli in dotazione alla Protezione civile nazionale, alla protezione civile della regione Valle d'Aosta e delle province autonome di Trento e di Bolzano, agli enti locali e agli enti del Terzo settore, comunque immatricolati, utilizzati per fini istituzionali e servizi di pubblica utilità, possono essere dotati di rimorchio destinato al trasporto di cose, di larghezza massima superiore alla larghezza del veicolo trainante, fermi restando i limiti di cui agli articoli 61 e 62";

d-septies) all'articolo 142, comma 12-*quater*, dopo il primo periodo sono inseriti i seguenti: "Ciascun ente locale pubblica la relazione di cui al primo periodo in apposita sezione del proprio sito *internet* istituzionale entro trenta giorni dalla trasmissione al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e al Ministero dell'interno. A decorrere dal 1° luglio 2022, il Ministero dell'interno, entro sessanta giorni dalla ricezione, pubblica in apposita sezione del proprio sito *internet* istituzionale le relazioni pervenute ai sensi del primo periodo" e, al secondo periodo, le parole: "di cui al periodo precedente" sono sostituite dalle seguenti: "di cui al primo periodo";

d-octies) all'articolo 147:

1) dopo il comma 3 è inserito il seguente:

"3-bis. Il mancato rispetto di quanto stabilito dal comma 3 può essere rilevato anche tramite appositi dispositivi per l'accertamento e il rilevamento automatico delle violazioni, conformi alle caratteristiche specificate dall'articolo 192 del regolamento";

2) dopo il comma 6 è aggiunto il seguente:

"6-bis. I dispositivi di cui al comma 3-bis possono essere installati anche dal gestore dell'infrastruttura ferroviaria a sue spese" »;

alla lettera e), al numero 1) è premesso il seguente:

« 01) al comma 1, la lettera *h-bis*) è sostituita dalle seguenti:

"*h-bis*) negli spazi riservati alla fermata e alla sosta dei veicoli elettrici;

h-ter) negli spazi riservati alla ricarica dei veicoli elettrici. Tale divieto è previsto anche per i veicoli elettrici che non effettuano l'operazione di ricarica o che permangono nello spazio di ricarica oltre un'ora dopo il completamento della fase di ricarica. Tale limite temporale non trova applicazione dalle ore 23 alle ore 7, a eccezione dei punti di ricarica di potenza elevata di cui all'articolo 2, comma 1, lettera e), del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257" »;

dopo la lettera e) sono inserite le seguenti:

« *e-bis*) all'articolo 171, comma 2, secondo periodo, la parola: "minore" è soppressa e dopo la parola: "risponde" è inserita la seguente: "anche";

e-ter) all'articolo 173, comma 2, dopo le parole: "apparecchi radiotelefonici" sono inserite le seguenti: ", *smartphone*, *computer* portatili, *notebook*, *tablet* e dispositivi analoghi che comportino anche solo temporaneamente l'allontanamento delle mani dal volante";

e-quater) all'articolo 175, comma 2, la lettera a) è sostituita dalla seguente:

"a) velocipedi, ciclomotori, motocicli di cilindrata inferiore a 150 centimetri cubici se a motore termico, ovvero di potenza inferiore a 11 kW se a motore elettrico, e motocarrozze di cilindrata

inferiore a 250 centimetri cubici se a motore termico";

e-quinquies) all'articolo 177, comma 1, dopo il primo periodo sono inseriti i seguenti: "L'uso dei predetti dispositivi è consentito altresì ai conducenti dei motoveicoli impiegati in interventi di emergenza sanitaria e, comunque, solo per l'espletamento di servizi urgenti di istituto. Entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, sono definite le tipologie di motoveicoli di cui al secondo periodo e le relative caratteristiche tecniche e sono individuati i servizi urgenti di istituto per i quali possono essere impiegati i dispositivi";

e-sexies) all'articolo 180, comma 8, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: "L'invito a presentarsi per esibire i documenti di cui al presente articolo non si applica nel caso in cui l'esistenza e la validità della documentazione richiesta possano essere accertate tramite consultazione di banche di dati o archivi pubblici o gestiti da amministrazioni dello Stato accessibili da parte degli organi di polizia stradale, ad eccezione delle ipotesi in cui l'accesso a tali banche di dati o archivi pubblici non sia tecnicamente possibile al momento della contestazione" »;

alla lettera f), al numero 1) è premesso il seguente:

« 01) dopo il comma 3 è inserito il seguente:

"3-bis. Ai veicoli al servizio di persone con disabilità, titolari del contrassegno speciale ai sensi dell'articolo 381, comma 2, del regolamento, è consentito sostare gratuitamente nelle aree di sosta o parcheggio a pagamento, qualora risultino già occupati o indisponibili gli stalli a loro riservati" »;

alla lettera g), capoverso Art. 188-bis, comma 3, le parole: « o ne faccia uso improprio, » sono sostituite dalle seguenti: « , o ne fa uso improprio »;

dopo la lettera g) sono aggiunte le seguenti:

« *g-bis*) all'articolo 191, il comma 1 è sostituito dal seguente:

"1. Quando il traffico non è regolato da agenti o da semafori, i conducenti devono dare la precedenza, rallentando gradualmente e fermandosi, ai pedoni che transitano sugli attraversamenti pedonali o si trovano nelle loro immediate prossimità. I conducenti che svoltano per inoltrarsi in un'altra strada al cui ingresso si trova un attraversamento pedonale devono dare la precedenza, rallentando gradualmente e fermandosi, ai pedoni che transitano sull'attraversamento medesimo o si trovano nelle sue immediate prossimità, quando a essi non sia vietato il passaggio. Resta fermo per i pedoni il divieto di cui all'articolo 190, comma 4";

g-ter) all'articolo 196, comma 1, secondo periodo, le parole: "risponde solidalmente il locatario e" sono sostituite dalle seguenti: "il locatario, in vece del proprietario, risponde solidalmente con l'autore della violazione o, per i ciclomotori, con l'intestatario del contrassegno di identificazione";

g-quater) all'articolo 203:

1) al comma 1, primo periodo, dopo le parole: "con raccomandata con ricevuta di ritorno" sono aggiunte le seguenti: "o per via telematica, a mezzo di posta elettronica certificata o di altro servizio elettronico di recapito certificato qualificato, secondo le modalità previste dall'articolo 65 del codice dell'amministrazione digitale, di cui al decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82";

2) al comma 1-bis, primo periodo, dopo le parole: "con raccomandata con avviso di ricevimento" sono aggiunte le seguenti: "o trasmesso per via telematica, a mezzo di posta elettronica certificata o di altro servizio elettronico di recapito certificato qualificato, secondo le modalità previste dall'articolo 65 del codice di cui al decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82";

g-quinquies) all'articolo 213:

1) al comma 3, terzo periodo, la parola: "trasmissione" è sostituita dalla seguente: "ricezione" e dopo le parole: "del provvedimento" sono aggiunte le seguenti: "adottato dal prefetto";

2) al comma 5:

2.1) al sesto periodo sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: "; la medesima comunicazione reca altresì l'avviso che, se l'avente diritto non assumerà la custodia del veicolo nei successivi cinque giorni, previo pagamento dei relativi oneri di recupero e custodia, il veicolo sarà alienato anche ai soli fini della sua rottamazione";

2.2) sono aggiunti, in fine, i seguenti periodi: "Nel caso di veicoli sequestrati in assenza dell'autore

della violazione, per i quali non sia stato possibile rintracciare contestualmente il proprietario o altro obbligato in solido, e affidati a uno dei soggetti di cui all'articolo 214-*bis*, il verbale di contestazione, unitamente a quello di sequestro recante l'avviso ad assumerne la custodia, è notificato senza ritardo dall'organo di polizia che ha eseguito il sequestro. Contestualmente, il medesimo organo di polizia provvede altresì a dare comunicazione del deposito del veicolo presso il soggetto di cui all'articolo 214-*bis* mediante pubblicazione di apposito avviso nell'albo pretorio del comune ove è avvenuto l'accertamento della violazione. Qualora, per comprovate difficoltà oggettive, non sia stato possibile eseguire la notifica e il veicolo risulti ancora affidato a uno dei soggetti di cui all'articolo 214-*bis*, la notifica si ha per eseguita nel trentesimo giorno successivo a quello di pubblicazione della comunicazione di deposito del veicolo nell'albo pretorio del comune ove è avvenuto l'accertamento della violazione";

3) al comma 7, quinto periodo, la parola: "distrutto" è sostituita dalla seguente: "alienato";

4) dopo il comma 10 è aggiunto il seguente:

"10-*bis*. Il provvedimento con il quale è disposto il sequestro del veicolo è comunicato dall'organo di polizia precedente ai competenti uffici del Dipartimento per la mobilità sostenibile di cui al comma 10 per l'annotazione al PRA. In caso di dissequestro, il medesimo organo di polizia provvede alla comunicazione per la cancellazione dell'annotazione nell'Archivio nazionale dei veicoli e al PRA";
g-sexies) all'articolo 214, comma 5, secondo periodo, la parola: "sequestro" è sostituita dalle seguenti: "fermo amministrativo";

g-septies) all'articolo 215-*bis*:

1) al comma 1, secondo periodo, le parole: ", in cui, per ciascun veicolo, sono riportati altresì i dati identificativi del proprietario risultanti al pubblico registro automobilistico" sono soppresse;

2) al comma 4, le parole: "comunicazione, tra gli uffici interessati, dei dati necessari all'espletamento delle procedure di cui al" sono sostituite dalle seguenti: "attuazione delle disposizioni del";

3) alla rubrica, la parola: "rimossi," è soppressa;

g-octies) alla tabella dei punteggi previsti all'art. 126-*bis*:

1) al capoverso "Art. 158", alla voce "Comma 2", le parole: "lettere *d*), *g*) e *h*)" sono sostituite dalle seguenti: "lettere *d*) e *h*)" ed è aggiunta, in fine, la seguente voce: "Comma 2, lettera *g*) - 4";

2) il capoverso "Art. 188" è sostituito dal seguente: "Art. 188 - Comma 4 - 6 - Comma 5 - 3" »;

dopo il comma 1 sono inseriti i seguenti:

« 1-*bis*. Al fine di ridurre i tempi di sottoscrizione degli atti convenzionali previsti dall'articolo 25, commi 1-*quater* e 1-*quinquies*, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, adottato entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, è approvato, in relazione agli attraversamenti tra le strade di tipo A o di tipo B statali e le strade di classificazione inferiore ai sensi dell'articolo 2 del medesimo codice di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992, l'elenco delle strutture delle opere d'arte dei sottopassi e sovrappassi, comprese le barriere di sicurezza nei sovrappassi, con l'indicazione dei relativi enti titolari, ai sensi e per gli effetti dei commi 1-*bis* e 1-*ter* del medesimo articolo 25.

1-*ter*. Il comma 3-*bis* dell'articolo 188 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, introdotto dal comma 1, lettera *f*), numero 01), del presente articolo, si applica a decorrere dal 1° gennaio 2022. Nell'eventualità in cui dall'attuazione del comma 1, lettera *f*), derivino minori entrate per il bilancio degli enti locali, attestate dall'organo competente, gli enti stessi provvedono a rivedere le tariffe per la sosta o il parcheggio nelle aree a pagamento, al solo ed esclusivo fine di compensare le predette minori entrate »;

al comma 2, lettera *b*), dopo le parole: « dei trasporti » è inserito il seguente segno d'interpunzione: « , »;

dopo il comma 2 è inserito il seguente:

« 2-*bis*. Sono classificate d'interesse storico o collezionistico ai sensi dell'articolo 215 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, le macchine agricole la cui data di costruzione è precedente di almeno quaranta anni a quella della richiesta di riconoscimento

nella categoria in questione. Le caratteristiche tecniche devono comprendere almeno tutte quelle necessarie per la verifica di idoneità alla circolazione del motoveicolo o dell'autoveicolo ai sensi dei commi 5 e 6 del citato articolo 215 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 495 del 1992. Entro un mese dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, il Governo provvede ad apportare al citato articolo 215 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 495 del 1992 le modifiche necessarie al fine di adeguarlo a quanto disposto dal presente comma »;

al comma 3, terzo periodo, la parola: « ricorrono » è sostituita dalla seguente: « ricorrono »;
dopo il comma 4 è inserito il seguente:

« 4-bis. Al fine di semplificare le attività degli uffici della motorizzazione civile, il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, con proprio decreto da adottare entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, è autorizzato a modificare l'allegato A al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 8 gennaio 2021, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 37 del 13 febbraio 2021, inserendo tra le modifiche ai veicoli per le quali l'aggiornamento della carta di circolazione non è subordinato a visita e prova ai sensi dell'articolo 78, comma 1, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, anche quelle riguardanti i sistemi ruota previsti dal regolamento di cui al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 10 gennaio 2013, n. 20 »;

dopo il comma 5 sono inseriti i seguenti:

« 5-bis. Dal 1° gennaio al 30 giugno 2022, ai giovani fino al trentacinquesimo anno d'età e ai soggetti che percepiscono il reddito di cittadinanza ovvero ammortizzatori sociali, a qualsiasi titolo e comunque denominati, è concesso, nei limiti delle risorse di cui al presente comma, un contributo, a titolo di rimborso delle spese sostenute e documentate per il conseguimento della patente e delle abilitazioni professionali per la guida di veicoli destinati all'attività di autotrasporto di merci per conto di terzi di cui al decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286, di importo pari a 1.000 euro e comunque non superiore al 50 per cento dell'importo di tali spese. Ai fini della concessione del contributo di cui al primo periodo, i richiedenti devono dimostrare di avere stipulato, entro tre mesi dal conseguimento della patente o dell'abilitazione professionale, un contratto di lavoro in qualità di conducente con un operatore economico del settore dell'autotrasporto di merci per conto di terzi, per un periodo di almeno sei mesi. Per le finalità di cui al presente comma è autorizzata la spesa di 1 milione di euro per l'anno 2022.

5-ter. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, adottato entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono indicati i termini e le modalità di presentazione delle domande per la concessione del contributo di cui al comma 5-bis, nonché le modalità di erogazione dello stesso.

5-quater. Agli oneri derivanti dall'attuazione del comma 5-bis, pari a 1 milione di euro per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di parte corrente di cui all'articolo 34-ter, comma 5, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, iscritto nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

5-quinquies. In deroga a quanto disposto dall'articolo 54, comma 1, lettera d), del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sugli autocarri è possibile la presenza a bordo, oltre che delle persone addette all'uso o al trasporto delle cose trasportate, anche di un soggetto neo-assunto, in possesso dei titoli professionali previsti per l'esercizio della professione, per un periodo di addestramento di durata massima di tre mesi.

5-sexies. Al decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 285, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 2, comma 1, la lettera a) è sostituita dalla seguente:

"a) servizi automobilistici interregionali di competenza statale, di seguito denominati 'servizi di linea': i servizi di trasporto di persone effettuati su strada mediante autobus, ad offerta indifferenziata, e aventi itinerari, orari e frequenze prestabiliti che si svolgono in modo continuativo o periodico su un percorso la cui lunghezza sia pari o superiore a 250 km e che collegano almeno due regioni, restando ferma, per tali servizi di linea, la possibilità per i passeggeri di concludere il viaggio all'interno della

stessa regione nella quale detto itinerario di viaggio è iniziato e, per le tratte all'interno della medesima regione e oggetto di contratto di servizio, la possibilità di servire relazioni di traffico limitate ai capoluoghi di provincia, nonché i servizi integrativi di cui al regio decreto-legge 21 dicembre 1931, n. 1575, convertito dalla legge 24 marzo 1932, n. 386, aventi le predette caratteristiche";

b) all'articolo 3:

1) al comma 1, le parole: "rilasciata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti," sono sostituite dalle seguenti: "rilasciata dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, nel rispetto della vigente normativa in materia di sicurezza, relativamente al percorso e alle aree di fermata del servizio di linea proposto e";

2) al comma 2:

2.1) la lettera g) è sostituita dalla seguente:

"g) proporre un servizio di linea nel rispetto della vigente normativa in materia di sicurezza, sul percorso e sulle aree di fermata del servizio di linea proposto";

2.2) la lettera m) è abrogata;

3) al comma 3, le parole: ", g) e m)" sono sostituite dalle seguenti: "e g)";

c) all'articolo 5, comma 2, la lettera c) è sostituita dalla seguente:

"c) tenere a bordo dell'autobus adibito al servizio la copia dell'autorizzazione rilasciata dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, certificata conforme da quest'ultimo oppure in formato digitale originato dall'applicazione informatica gestita dal medesimo Ministero, come disciplinato dal decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili adottato in attuazione dell'articolo 4, comma 1. La documentazione, redatta nella forma specificata nel citato decreto ministeriale, dalla quale risulti che il conducente abbia un regolare rapporto di lavoro secondo la normativa vigente, deve essere tenuta a bordo del veicolo".

5-septies. Le disposizioni di cui al comma 5-sexies, lettera a), si applicano a decorrere dal 31 marzo 2022.

5-octies. Il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, provvede a modificare il regolamento di cui al decreto del Ministro dei trasporti 1° dicembre 2006, n. 316, anche al fine di semplificare il procedimento autorizzatorio, con particolare riferimento alla riduzione dei termini del medesimo procedimento e alla sua conclusione anche secondo le modalità di cui all'articolo 20 della legge 7 agosto 1990, n. 241 »;

al comma 6:

ai capoversi 4-nonies e 4-decies, la parola: « 4-nonies », ovunque ricorre, è sostituita dalla seguente: « 4-novies »;

al capoverso 4-undecies, primo periodo, le parole: « In relazione all'anno » sono sostituite dalle seguenti: « Per l'anno »;

dopo il comma 6 sono aggiunti i seguenti:

« 6-bis. All'articolo 1, comma 48, della legge 27 dicembre 2019, n. 160, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: "Il Fondo finanzia altresì il 50 per cento del costo complessivo degli interventi posti in essere da comuni e unioni di comuni relativi a:

a) messa in sicurezza della mobilità ciclistica urbana, comprese l'istituzione di zone a velocità limitata, inferiore o uguale a 30 km/h, e l'installazione della relativa segnaletica;

b) realizzazione di stalli o aree di sosta per i velocipedi;

c) realizzazione della casa avanzata e delle corsie ciclabili di cui all'articolo 3, comma 1, numeri 7-bis), 12-bis) e 12-ter), del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285".

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

a) al comma 1, le parole: "in favore delle persone fisicamente impedite o comunque a mobilità ridotta, con patologie accertate, anche se accompagnate, ovvero appartenenti a nuclei familiari più esposti agli effetti economici derivanti dall'emergenza epidemiologica da virus COVID-19 o in stato di bisogno" sono sostituite dalle seguenti: "in favore delle persone fisicamente impedite, a mobilità ridotta anche se

accompagnate, ovvero persone con invalidità o affette da malattie che necessitano di cure continuative, ovvero appartenenti a nuclei familiari più esposti agli effetti economici derivanti dall'emergenza epidemiologica da COVID-19 o in stato di bisogno, ovvero di donne in gravidanza, ovvero di persone di età pari o superiore a sessantacinque anni";

b) dopo il comma 4 sono inseriti i seguenti:

"4-bis. Nei limiti delle risorse ad essi assegnate, i comuni possono prevedere il superamento del limite del 50 per cento della spesa sostenuta per persone in condizioni di particolare fragilità, anche economica, appartenenti alle categorie di cui al comma 1.

4-ter. Nell'ambito e nei limiti delle risorse loro assegnate, i comuni possono utilizzare una quota pari al 5 per cento delle medesime risorse anche per finanziare le spese necessarie per promuovere ed attivare la misura di cui al presente articolo".

6-quater. Al fine di sostenere le attività di trasformazione digitale dei servizi di motorizzazione resi a cittadini e imprese dagli uffici del Dipartimento per la mobilità sostenibile del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, nonché di garantire elevati livelli di sicurezza cibernetica in relazione al trattamento dei dati, è istituito, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, un apposito fondo con una dotazione pari a 25 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022, 2023 e 2024. Ai relativi oneri si provvede mediante corrispondente riduzione delle proiezioni dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2021-2023, nell'ambito del programma "Fondi di riserva e speciali" della missione "Fondi da ripartire" dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2021, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

6-quinquies. All'articolo 22, comma 6, lettera *b)*, del decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286, il secondo periodo è soppresso.

6-sexies. In fase di progettazione ed esecuzione di infrastrutture di tipo stradale, autostradale e ferroviario devono essere previste infrastrutture complementari atte a consentire il passaggio in sicurezza di fauna selvatica nelle aree in cui è maggiore la loro presenza nel territorio.

6-septies. Le disposizioni del comma *6-sexies* si applicano alle infrastrutture di tipo stradale, autostradale e ferroviario la cui attività di progettazione è avviata successivamente alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto.

6-octies. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro della transizione ecologica, sono definite le specifiche tecniche destinate ai gestori e finalizzate ad assicurare modalità standardizzate ai fini della progettazione di cui al comma *6-sexies*.

6-novies. Dall'attuazione delle disposizioni dei commi *6-sexies*, *6-septies* e *6-octies* non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

6-decies. All'articolo 18 del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, il comma *3-bis* è abrogato ».

Dopo l'articolo 1 sono inseriti i seguenti:

« Art. 1-*bis.* - (*Semplificazioni nelle agevolazioni sui veicoli per le persone con disabilità*) - 1. Per il riconoscimento delle agevolazioni previste dall'articolo 8 della legge 27 dicembre 1997, n. 449, con riferimento all'acquisto di veicoli, i soggetti con ridotte o impedito capacità motorie permanenti, abilitati alla guida, presentano una copia semplice della patente posseduta, ove essa contenga l'indicazione di adattamenti, anche di serie, per il veicolo agevolabile da condurre, prescritti dalle commissioni mediche locali di cui all'articolo 119, comma 4, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

2. Con decreto di natura non regolamentare, il Ministro dell'economia e delle finanze, entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, provvede a modificare il decreto del Ministro delle finanze 16 maggio 1986, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 113 del 17 maggio 1986, per adeguarlo a quanto disposto dal comma 1.

Art. 1-*ter.* - (*Disposizioni per garantire la sicurezza della circolazione dei monopattini a propulsione*

prevalentemente elettrica) - 1. All'articolo 1 della legge 27 dicembre 2019, n. 160, i commi da 75 a 75-*septies* sono sostituiti dai seguenti:

"75. I monopattini a propulsione prevalentemente elettrica possiedono i seguenti requisiti:

- a) le caratteristiche costruttive di cui all'allegato 1 annesso al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 4 giugno 2019, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 162 del 12 luglio 2019;
- b) assenza di posti a sedere;
- c) motore elettrico di potenza nominale continua non superiore a 0,50 kW;
- d) segnalatore acustico;
- e) regolatore di velocità configurabile in funzione dei limiti di cui al comma 75-*quaterdecies*;
- f) la marcatura 'CE' prevista dalla direttiva 2006/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 maggio 2006.

75-*bis*. A decorrere dal 1° luglio 2022, i monopattini a propulsione prevalentemente elettrica commercializzati in Italia devono essere dotati di indicatori luminosi di svolta e di freno su entrambe le ruote. Per i monopattini a propulsione prevalentemente elettrica già in circolazione prima di tale data, è fatto obbligo di adeguarsi entro il 1° gennaio 2024.

75-*ter*. Fermo restando quanto previsto dai commi da 75 a 75-*vicies bis*, i servizi di noleggio dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica, anche in modalità *free-floating*, possono essere attivati esclusivamente con apposita deliberazione della Giunta comunale, nella quale devono essere previsti, oltre al numero delle licenze attivabili e al numero massimo dei dispositivi in circolazione:

- a) l'obbligo di copertura assicurativa per lo svolgimento del servizio stesso;
- b) le modalità di sosta consentite per i dispositivi interessati;
- c) le eventuali limitazioni alla circolazione in determinate aree della città.

75-*quater*. È vietata la circolazione ai monopattini a motore con requisiti diversi da quelli di cui al comma 75.

75-*quinquies*. I monopattini a propulsione prevalentemente elettrica, per quanto non previsto dai commi da 75 a 75-*vicies ter*, sono equiparati ai velocipedi.

75-*sexies*. Da mezz'ora dopo il tramonto, durante tutto il periodo dell'oscurità, e di giorno, qualora le condizioni di visibilità lo richiedano, i monopattini a propulsione prevalentemente elettrica possono circolare su strada pubblica solo se provvisti anteriormente di luce bianca o gialla fissa e posteriormente di luce rossa fissa, entrambe accese e ben funzionanti. I monopattini elettrici sono altresì dotati posteriormente di catadiottri rossi.

75-*septies*. Da mezz'ora dopo il tramonto, durante tutto il periodo dell'oscurità, il conducente del monopattino a propulsione prevalentemente elettrica deve circolare indossando il giubbotto o le bretelle retroriflettenti ad alta visibilità, di cui al comma 4-*ter* dell'articolo 162 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

75-*octies*. I monopattini a propulsione prevalentemente elettrica possono essere condotti solo da utilizzatori che abbiano compiuto il quattordicesimo anno di età.

75-*novies*. I conducenti di età inferiore a diciotto anni hanno l'obbligo di indossare un idoneo casco protettivo conforme alle norme tecniche armonizzate UNI EN 1078 o UNI EN 1080.

75-*decies*. È vietato trasportare altre persone, oggetti o animali, di trainare veicoli, di condurre animali e di farsi trainare da un altro veicolo.

75-*undecies*. È vietata la circolazione dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica sui marciapiedi. Sui marciapiedi è consentita esclusivamente la conduzione a mano dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica. È altresì vietato circolare contromano, salvo che nelle strade con doppio senso ciclabile.

75-*duodecies*. I conducenti dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica devono avere libero l'uso delle braccia e delle mani e reggere il manubrio sempre con entrambe le mani, salvo che sia necessario segnalare la manovra di svolta sui mezzi privi indicatori di direzione.

75-*terdecies*. I monopattini a propulsione prevalentemente elettrica possono circolare esclusivamente su strade urbane con limite di velocità di 50 km/h, nelle aree pedonali, su percorsi pedonali e ciclabili, su corsie ciclabili, su strade a priorità ciclabile, su piste ciclabili in sede propria e su corsia riservata

ovvero dovunque sia consentita la circolazione dei velocipedi.

75-quaterdecies. I monopattini a propulsione prevalentemente elettrica non possono superare il limite di velocità di 6 km/h quando circolano nelle aree pedonali. Non possono superare il limite di 20 km/h in tutti gli altri casi di circolazione di cui al comma *75-terdecies*.

75-quinquiesdecies. È vietato sostare sul marciapiede, salvo che nelle aree individuate dai comuni. I comuni possono individuare tali aree, garantendo adeguata capillarità, privilegiando la scelta di localizzazioni alternative ai marciapiedi. Tali aree possono essere prive di segnaletica orizzontale e verticale, purché le coordinate GPS della loro localizzazione siano consultabili pubblicamente nel sito *internet* istituzionale del comune. Ai monopattini a propulsione prevalentemente elettrica è comunque consentita la sosta negli stalli riservati a velocipedi, ciclomotori e motoveicoli.

75-sexiesdecies. Gli operatori di noleggio di monopattini elettrici, al fine di prevenire la pratica diffusa del parcheggio irregolare dei loro mezzi, devono altresì prevedere l'obbligo di acquisizione della fotografia, al termine di ogni noleggio, dalla quale si desuma chiaramente la posizione dello stesso nella pubblica via.

75-septiesdecies. Gli operatori di noleggio di monopattini elettrici sono tenuti ad organizzare, in accordo con i comuni nei quali operano, adeguate campagne informative sull'uso corretto del monopattino elettrico e ad inserire nelle applicazioni digitali per il noleggio le regole fondamentali, impiegando tutti gli strumenti tecnologici utili a favorire il rispetto delle regole.

75-duodevicies. Chiunque viola le disposizioni di cui ai commi da *75-sexies* a *75-quaterdecies* è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 50 a euro 250.

75-undevicies. Chiunque circola con un monopattino a motore avente requisiti diversi da quelli di cui al comma 75 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 100 a euro 400.

75-vicies. Alla violazione delle disposizioni di cui al comma *75-quater* consegue la sanzione amministrativa accessoria della confisca del monopattino, ai sensi delle disposizioni del titolo VI, capo I, sezione II, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, quando il monopattino ha un motore termico o un motore elettrico avente potenza nominale continua superiore a 1 kW.

75-vicies semel. Nei casi di violazione della disposizione di cui al comma *75-quinquiesdecies* si applica la sanzione di cui all'articolo 158, comma 5, del codice di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, prevista per i ciclomotori e i motoveicoli.

75-vicies bis. Ai fini delle sanzioni di cui alle disposizioni dei commi da 75 a *75-vicies semel* si applicano le disposizioni del titolo VI del codice di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. Si considerano in circolazione i veicoli o i dispositivi di mobilità personale che sono condotti nelle aree e negli spazi individuati dal medesimo codice di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992.

75-vicies ter. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, in collaborazione con il Ministero dell'interno e con il Ministero dello sviluppo economico, avvia apposita istruttoria finalizzata alla verifica della necessità dell'introduzione dell'obbligo di assicurazione sulla responsabilità civile per i danni a terzi derivanti dalla circolazione dei monopattini elettrici. Il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili trasmette alle competenti Commissioni parlamentari una relazione sugli esiti dell'attività istruttoria di cui al primo periodo entro centottanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione" ».

All'articolo 2:

al comma 1, dopo le parole: « legge 28 febbraio 2020, n. 8, le parole » sono inserite le seguenti: « : "relative all'anno 2020 e all'anno 2021" sono sostituite dalle seguenti: "relative agli anni 2020 e 2021 e di quelle relative a tutte le annualità comprese nel nuovo periodo regolatorio" e le parole: »;

dopo il comma 1 sono inseriti i seguenti:

« *1-bis.* Al fine di accelerare la realizzazione delle infrastrutture autostradali e l'effettuazione degli interventi di manutenzione straordinaria, nonché di promuovere l'innovazione tecnologica e la sostenibilità delle medesime infrastrutture, l'affidamento delle concessioni relative alla tratta autostradale di cui all'articolo 13-*bis*, comma 2, del decreto-legge 16 ottobre 2017, n. 148, convertito,

con modificazioni, dalla legge 4 dicembre 2017, n. 172, può avvenire, in deroga alle disposizioni del comma 1 del medesimo articolo 13-*bis*, anche facendo ricorso alle procedure previste dall'articolo 183 del codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, da concludere entro il 31 dicembre 2022. In caso di avvio della procedura di affidamento della concessione secondo le modalità di cui al primo periodo e nelle more del suo svolgimento, la società Autobrennero Spa, fermo restando quanto previsto dal citato articolo 13-*bis*, comma 2, del decreto-legge n. 148 del 2017, provvede, altresì, al versamento all'entrata del bilancio dello Stato, entro i termini di cui ai commi 3 e 4 del medesimo articolo 13-*bis*, di una somma corrispondente agli importi previsti dallo stesso comma 3 in relazione agli anni 2018, 2019, 2020 e 2021, a titolo di acconto delle somme dovute dalla medesima società in forza della delibera del Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE) 1° agosto 2019, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 255 del 30 ottobre 2019. In caso di affidamento della concessione a un operatore economico diverso dalla società Autobrennero Spa e qualora le somme effettivamente dovute da tale società in forza della citata delibera del CIPE 1° agosto 2019 risultino inferiori a quelle corrisposte ai sensi del secondo periodo del presente comma, il concessionario subentrante provvede a versare l'importo differenziale direttamente alla società Autobrennero Spa mediante riduzione delle somme dovute al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, in qualità di concedente, a titolo di prezzo della concessione.

1-*ter*. Per le medesime finalità di cui al comma 1-*bis* del presente articolo, all'articolo 13-*bis* del decreto-legge 16 ottobre 2017, n. 148, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 dicembre 2017, n. 172, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 2, il primo e il secondo periodo sono sostituiti dai seguenti: "La società Autobrennero Spa provvede al trasferimento all'entrata del bilancio dello Stato delle risorse accantonate in regime di esenzione fiscale fino alla data di entrata in vigore della presente disposizione nel fondo di cui all'articolo 55, comma 13, della legge 27 dicembre 1997, n. 449, mediante versamenti rateizzati di pari importo, da effettuare entro l'anno 2028. La società Autobrennero Spa provvede al versamento della prima rata entro il 15 dicembre 2021 e delle successive rate entro il 15 dicembre di ciascuno degli anni successivi";

b) al comma 4, le parole: "entro il 31 luglio 2021" sono sostituite dalle seguenti: "entro il 15 dicembre 2021" e le parole: "entro il 30 giugno 2021" sono sostituite dalle seguenti: "entro il 21 dicembre 2021" »;

dopo il comma 2 sono inseriti i seguenti:

« 2-*bis*. All'articolo 9-*tricies semel*, comma 1, del decreto-legge 24 ottobre 2019, n. 123, convertito, con modificazioni, dalla legge 12 dicembre 2019, n. 156, le parole: "31 ottobre 2021", ovunque ricorrono, sono sostituite dalle seguenti: "31 dicembre 2021".

2-*ter*. Al fine di ridurre i tempi di realizzazione dell'intervento viario Tarquinia-San Pietro in Palazzi, di cui all'articolo 35, comma 1-*ter*, quarto periodo, del decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8, nelle more della definizione del procedimento di revisione della concessione di cui al terzo periodo del medesimo articolo 35, comma 1-*ter*, è autorizzato l'acquisto da parte della società ANAS Spa dei progetti elaborati dalla società Autostrada tirrenica Spa relativi al predetto intervento viario, previo pagamento di un corrispettivo determinato avendo riguardo ai soli costi di progettazione e ai diritti sulle opere dell'ingegno di cui all'articolo 2578 del codice civile. Per le finalità di cui al primo periodo, la società ANAS Spa provvede ad acquisire preventivamente il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, che si pronuncia entro trenta giorni dalla data di ricezione della richiesta, in relazione alle eventuali integrazioni o modifiche da apportare ai predetti progetti, nonché all'entità del corrispettivo da riconoscere secondo i criteri di cui al primo periodo.

2-*quater*. Agli oneri derivanti dall'attuazione del comma 2-*ter*, pari a 36,5 milioni di euro per l'anno 2021, si provvede, quanto a 35,8 milioni di euro per l'anno 2021, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2021-2023, nell'ambito del programma "Fondi di riserva e speciali" della missione "Fondi da ripartire" dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2021, allo scopo parzialmente

utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, e, quanto a 700.000 euro per l'anno 2021, mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 1016, della legge 27 dicembre 2006, n. 296. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

2-quinquies. Al fine di favorire il superamento della grave crisi derivante dalle complesse problematiche del traffico e della mobilità lungo la rete stradale e autostradale della regione Liguria, nelle more della definizione del contratto di programma tra il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e la società ANAS Spa relativo al periodo 2021-2025, è assegnato alla società ANAS Spa un contributo di 3 milioni di euro per l'anno 2022 e di 5 milioni di euro per l'anno 2023 da destinare alla redazione della progettazione di fattibilità tecnico-economica relativa all'adeguamento e alla messa in sicurezza della strada statale 1 via Aurelia nel tratto compreso tra il comune di Sanremo e il comune di Ventimiglia. Ai relativi oneri si provvede mediante corrispondente riduzione delle proiezioni per i medesimi anni dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2021-2023, nell'ambito del programma "Fondi di riserva e speciali" della missione "Fondi da ripartire" dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2021, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

2-sexies. Per l'esercizio dell'attività di gestione delle autostrade statali in regime di concessione mediante affidamenti *in house* ai sensi dell'articolo 5 del codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 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.

2-septies. Con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro dell'economia e delle finanze e del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, con riferimento alla società di cui al comma *2-sexies*, sono definiti l'atto costitutivo e lo statuto sociale, sono nominati gli organi sociali per il primo periodo di durata in carica, anche in deroga alle disposizioni del testo unico in materia di società a partecipazione pubblica, di cui al decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175, sono stabilite le remunerazioni degli stessi organi ai sensi dell'articolo 2389, primo comma, del codice civile e sono definiti i criteri, in riferimento al mercato, per la remunerazione degli amministratori investiti di particolari cariche da parte del consiglio di amministrazione ai sensi dell'articolo 2389, terzo comma, del codice civile, in deroga all'articolo 23-bis del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214. Le successive modifiche allo statuto e le successive nomine dei componenti degli organi sociali sono deliberate a norma del codice civile.

2-octies. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sono definiti i contenuti e le modalità di esercizio del controllo analogo del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili sulla società di cui al comma *2-sexies*.

2-novies. La società di cui al comma *2-sexies* può, nei limiti delle risorse disponibili, stipulare, anche in deroga alla disciplina del codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, a eccezione delle norme che costituiscono attuazione delle disposizioni delle direttive 2014/24/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2014, e 2014/25/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2014, apposite convenzioni, anche a titolo oneroso, con società direttamente o indirettamente controllate dallo Stato ai fini dell'assistenza tecnica, operativa e gestionale nonché costituire società di gestione di autostrade statali ovvero acquisire partecipazioni nelle medesime società, secondo le modalità e le procedure definite dallo statuto di cui al comma *2-septies* e dal decreto di cui al comma *2-octies*.

2-decies. A decorrere dalla data di acquisto dell'efficacia del decreto di cui al comma *2-septies*, con esclusivo riguardo alle autostrade statali a pedaggio, le funzioni e le attività attribuite dalle vigenti disposizioni alla società ANAS Spa sono trasferite alla società di cui al comma *2-sexies*.

2-undecies. Dopo il comma 6 dell'articolo 49 del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, è inserito il seguente:

"*6-bis.* La società ANAS S.p.A. adotta sistemi di contabilità separata per le attività oggetto di diritti speciali o esclusivi, compresi le concessioni, le autorizzazioni, le licenze, i nulla osta e tutti gli altri provvedimenti amministrativi comunque denominati previsti dal comma 4, e per ciascuna attività. Le attività di cui al periodo precedente sono svolte sulla base del contratto di programma sottoscritto tra la società ANAS S.p.A. e il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili".

2-duodecies. All'articolo 1, comma 870, secondo periodo, della legge 28 dicembre 2015, n. 208, le parole: "definisce il corrispettivo annuale a fronte delle opere da realizzare e dei servizi da rendere" sono sostituite dalle seguenti: "individua le opere da realizzare e i servizi da rendere". Il comma 5 dell'articolo 13 del decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8, è abrogato.

2-terdecies. Le società di cui all'articolo 36, comma 2, lettera b), numero 4), del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, che non hanno provveduto, alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, ad avviare ovvero a concludere con un provvedimento di aggiudicazione le procedure di gara per l'affidamento delle autostrade di rilevanza regionale, sono sciolte e poste in liquidazione a decorrere dalla medesima data. Per lo svolgimento delle attività liquidatorie, con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, adottato entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, è nominato un commissario liquidatore. Con il decreto di nomina è determinato il compenso spettante al commissario liquidatore sulla base del decreto di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 4 febbraio 2010, n. 14. Gli oneri relativi al pagamento di tale compenso sono a carico delle società di cui al primo periodo. Resta ferma l'assegnazione al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili delle risorse già destinate alla realizzazione delle infrastrutture di rilevanza regionale di cui al primo periodo e ancora disponibili alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, da impiegare per le medesime finalità.

2-quaterdecies. All'articolo 36, comma 3-*bis*, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, sono aggiunti, in fine, i seguenti periodi: "Per i quadri economici approvati a decorrere dal 1° gennaio 2022, la quota di cui al precedente periodo non può superare il 9 per cento dello stanziamento destinato alla realizzazione dell'intervento. Entro il predetto limite, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, sulla base delle risultanze della contabilità analitica sulle spese effettivamente sostenute da parte dell'ANAS s.p.a., stabilisce la quota da riconoscere alla società con obiettivo di efficientamento dei costi".

2-quinquiesdecies. Il Ministero dell'economia e delle finanze è autorizzato a partecipare al capitale sociale e a rafforzare la dotazione patrimoniale della società di cui al comma 2-*sexies* con un apporto complessivo di 52 milioni di euro, da sottoscrivere e versare, anche in più fasi e per successivi aumenti di capitale e della dotazione patrimoniale, nel limite di spesa di 2 milioni di euro per l'anno 2021, di 10 milioni di euro per l'anno 2022 e di 20 milioni di euro per ciascuno degli anni 2023 e 2024. Ai relativi oneri si provvede:

a) quanto a 2 milioni di euro per l'anno 2021, mediante versamento all'entrata del bilancio dello Stato, nel medesimo anno, di una corrispondente somma iscritta in conto residui nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, con riferimento all'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 27, comma 17, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77;

b) quanto a 10 milioni di euro per l'anno 2022 e a 20 milioni di euro per ciascuno degli anni 2023 e 2024, mediante corrispondente riduzione del Fondo di conto capitale di cui al comma 5 dell'articolo 34-*ter* della legge 31 dicembre 2009, n. 196, iscritto nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

2-sexiesdecies. L'apporto di cui al comma 2-*quinquiesdecies* può essere incrementato fino a 528 milioni di euro per l'anno 2021 mediante versamento, nel medesimo anno, all'entrata del bilancio dello Stato, e successiva riassegnazione al pertinente capitolo di spesa, di una corrispondente somma iscritta

in conto residui nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, con riferimento all'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 27, comma 17, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77.

2-septiesdecies. Al fine di assicurare la realizzazione degli interventi urgenti per la messa in sicurezza e la manutenzione straordinaria delle strade comunali di Roma capitale, nonché di rimuovere le situazioni di emergenza connesse al traffico e alla mobilità nel territorio comunale derivanti dalle condizioni della piattaforma stradale delle strade comunali, Roma capitale è autorizzata a stipulare, entro quindici giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, nell'ambito dei rapporti di collaborazione con lo Stato di cui all'articolo 24, comma 6, della legge 5 maggio 2009, n. 42, apposita convenzione con la società ANAS Spa, in qualità di centrale di committenza, per l'affidamento di tali interventi, da realizzare entro novanta giorni dalla sottoscrizione della convenzione. Per le finalità di cui al primo periodo e limitatamente agli affidamenti di importo inferiore alle soglie di cui all'articolo 35 del codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, la selezione degli operatori economici da parte della società ANAS Spa può avvenire, nel rispetto del principio di rotazione, anche nell'ambito degli accordi quadro previsti dall'articolo 54 del citato codice di cui al decreto legislativo n. 50 del 2016, da essa conclusi, ancora efficaci alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto e in relazione ai quali non è intervenuta alla medesima data l'aggiudicazione degli appalti basati su tali accordi quadro ovvero non si è provveduto alla loro esecuzione nei modi previsti dai commi da 2 a 6 del medesimo articolo 54. Per le finalità di cui al presente comma, la società ANAS Spa è altresì autorizzata a utilizzare, ai sensi dell'articolo 1, comma 873, della legge 28 dicembre 2015, n. 208, le risorse già disponibili per interventi di manutenzione straordinaria nell'ambito del contratto di programma tra la società ANAS Spa e il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, nel limite di 5 milioni di euro »;

dopo il comma 4 sono aggiunti i seguenti:

« *4-bis.* All'articolo 1 della legge 27 dicembre 2017, n. 205, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) il comma 516 è sostituito dal seguente:

"516. Per la programmazione e la realizzazione degli interventi necessari alla mitigazione dei danni connessi al fenomeno della siccità e per promuovere il potenziamento e l'adeguamento delle infrastrutture idriche, anche al fine di aumentare la resilienza dei sistemi idrici ai cambiamenti climatici e ridurre le dispersioni di risorse idriche, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con i Ministri della transizione ecologica, delle politiche agricole alimentari e forestali, della cultura e dell'economia e delle finanze, sentita l'Autorità di regolazione per energia, reti e ambiente, previa acquisizione dell'intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, entro il 30 giugno 2022 è adottato il Piano nazionale di interventi infrastrutturali e per la sicurezza nel settore idrico. Il Piano nazionale è aggiornato ogni tre anni, con le modalità di cui al primo periodo, tenuto conto dello stato di avanzamento degli interventi, come risultante dal monitoraggio di cui al comma 524. Il Piano nazionale è attuato attraverso successivi stralci che tengono conto dello stato di avanzamento degli interventi e della disponibilità delle risorse economiche nonché di eventuali modifiche resesi necessarie nel corso dell'attuazione degli stralci medesimi, approvati con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, sentiti i Ministri della transizione ecologica, delle politiche agricole alimentari e forestali, della cultura e dell'economia e delle finanze e l'Autorità di regolazione per energia, reti e ambiente, previa acquisizione dell'intesa in sede di Conferenza unificata";

b) dopo il comma 516 sono inseriti i seguenti:

"516-bis. Entro il 28 febbraio 2022, con uno o più decreti del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con i Ministri della transizione ecologica, delle politiche agricole alimentari e forestali, della cultura e dell'economia e delle finanze, sentita l'Autorità di regolazione per energia, reti e ambiente, previa acquisizione dell'intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sono definiti le modalità e i criteri per la

redazione e per l'aggiornamento del Piano nazionale di cui al comma 516 del presente articolo e della sua attuazione per successivi stralci secondo quanto previsto dal medesimo comma, tenuto conto dei piani di gestione delle acque dei bacini idrografici predisposti dalle Autorità di bacino distrettuali, ai sensi del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, e in particolare:

a) ai fini della definizione del Piano nazionale di cui al comma 516, le modalità con cui le Autorità di bacino distrettuali, gli Enti di governo dell'ambito e gli altri enti territoriali coinvolti trasferiscono al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili le informazioni e i documenti necessari alla definizione del Piano medesimo e i relativi criteri di priorità, tenuto anche conto della valutazione della qualità tecnica e della sostenibilità economico-finanziaria effettuata dall'Autorità di regolazione per energia, reti e ambiente per gli interventi proposti da soggetti da essa regolati;

b) i criteri per l'assegnazione delle risorse degli stralci, sulla base di indicatori di valutazione degli interventi, nonché le modalità di revoca dei finanziamenti nei casi di inadempienza o di dichiarazioni mendaci;

c) le modalità di attuazione e di rendicontazione degli interventi ammessi al finanziamento negli stralci.

516-ter. Gli interventi finanziati con i decreti del Presidente del Consiglio dei ministri 17 aprile 2019, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 148 del 26 giugno 2019, e 1° agosto 2019, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 226 del 26 settembre 2019, sono inseriti nel Piano nazionale di cui al comma 516 del presente articolo e sono attuati e monitorati secondo le modalità previste nei medesimi decreti. Al fine di garantire il rispetto del cronoprogramma previsto dal Piano nazionale di ripresa e resilienza di cui al regolamento (UE) 2021/241 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 febbraio 2021, fino all'adozione del Piano nazionale di cui al comma 516, le risorse economiche già disponibili alla data di entrata in vigore della presente disposizione per la realizzazione degli interventi previsti dal medesimo comma 516 sono utilizzate, tenuto conto dei procedimenti già avviati dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e dall'Autorità di regolazione per energia, reti e ambiente, per la programmazione di ulteriori stralci attuativi approvati con le modalità stabilite dal terzo periodo del citato comma 516";

c) i commi 517 e 518 sono abrogati;

d) al comma 519, le parole: "di cui alle sezioni 'acquedotti' e 'invasi' del Piano nazionale" sono sostituite dalle seguenti: "di cui al Piano nazionale di cui al comma 516";

e) il comma 520 è sostituito dal seguente:

"520. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, anche ai fini di quanto previsto dagli articoli 9, 10 e 12 del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, monitora l'andamento dell'attuazione degli interventi del Piano nazionale di cui al comma 516 del presente articolo e assicura il sostegno e le misure di accompagnamento ai soggetti attuatori per la risoluzione di eventuali criticità nella programmazione e nella realizzazione degli interventi";

f) al comma 524, le parole: "'Piano invasivi' o 'Piano acquedotti' sulla base della sezione di appartenenza" sono sostituite dalle seguenti: "Piano nazionale di cui al comma 516";

g) il comma 525 è sostituito dal seguente:

"525. Fermo restando quanto previsto, in relazione agli interventi finanziati in tutto o in parte con le risorse del Piano nazionale di ripresa e resilienza di cui al regolamento (UE) 2021/241 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 febbraio 2021, ovvero del Piano nazionale complementare di cui all'articolo 1 del decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° luglio 2021, n. 101, dagli articoli 9, 10 e 12 del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, e dal titolo II del medesimo decreto-legge, nonché dal comma 520 del presente articolo, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili segnala i casi di inerzia e di inadempimento degli impegni previsti da parte degli enti di gestione e degli altri soggetti responsabili e, in caso di assenza del soggetto legittimato, propone gli interventi correttivi da adottare per il ripristino, comunicandoli alla Presidenza del Consiglio dei ministri. Il Presidente del Consiglio dei ministri, previa diffida ad adempiere entro il termine di trenta giorni, su

proposta del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, nomina, ai sensi dell'articolo 4 del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, un Commissario straordinario che esercita i necessari poteri sostitutivi di programmazione e di realizzazione degli interventi, e definisce le modalità, anche contabili, di intervento. Il Commissario straordinario opera in via sostitutiva anche per la realizzazione degli interventi previsti nel Piano nazionale di cui al comma 516 del presente articolo in mancanza del gestore legittimato a operare. Gli oneri per i compensi dei Commissari straordinari sono definiti dal decreto di nomina e sono posti a carico delle risorse destinate agli interventi. I compensi dei Commissari straordinari sono stabiliti in misura non superiore a quella indicata all'articolo 15, comma 3, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111".

4-ter. Al comma 155 dell'articolo 1 della legge 30 dicembre 2018, n. 145, le parole: ", di cui 60 milioni di euro annui per la sezione 'invasi'" sono soppresse.

4-quater. Il comma *4-bis* dell'articolo 6 della legge 1° agosto 2002, n. 166, è sostituito dai seguenti: "*4-bis.* Con il regolamento di cui all'articolo 2 del decreto-legge 8 agosto 1994, n. 507, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 ottobre 1994, n. 584, sono definite le modalità con cui il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili provvede alla vigilanza tecnica sulle operazioni di controllo eseguite dai concessionari e all'approvazione tecnica dei progetti delle opere di derivazione e adduzione connesse agli sbarramenti di ritenuta di cui all'articolo 1, comma 1, del citato decreto-legge n. 507 del 1994, aventi le seguenti caratteristiche:

a) in caso di utilizzo della risorsa idrica con restituzione in alveo: l'opera di presa e le opere comprese tra la presa e la restituzione in alveo naturale, escluse le centrali idroelettriche e di pompaggio e gli altri impianti industriali;

b) in caso di utilizzo della risorsa idrica senza restituzione in alveo: l'opera di presa e le opere successive alla presa, sino e compresa la prima opera idraulica in grado di regolare, dissipare o disconnettere il carico idraulico di monte rispetto alle opere di valle, ovvero la prima opera idraulica di ripartizione della portata derivata.

4-ter. All'approvazione tecnica dei progetti delle opere di derivazione e di adduzione non individuate ai sensi del comma *4-bis* e alla vigilanza tecnica sulle operazioni di controllo eseguite dai concessionari sulle medesime opere provvedono le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano.

4-quater. Nel caso di opere di derivazione e di adduzione di cui ai commi *4-bis* e *4-ter* tra loro interconnesse, i compiti e le funzioni di cui ai commi *4-bis* e *4-ter* sono svolti dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili ovvero dalle regioni e province autonome di Trento e di Bolzano sulla base di accordi sottoscritti ai sensi dell'articolo 15 della legge 7 agosto 1990, n. 241" ».

Dopo l'articolo 2 è inserito il seguente:

« Art. 2-*bis.* - (*Individuazione di nuovi siti per i caselli autostradali al servizio delle stazioni per l'alta velocità*) - 1. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, d'intesa con i concessionari delle tratte autostradali in concessione, procede alla valutazione, sulla base di un'analisi di fattibilità tecnico-economica, dei siti per l'ubicazione dei caselli autostradali funzionali all'accesso alle stazioni ferroviarie per l'alta velocità e per l'alta capacità di prossima realizzazione. I nuovi caselli, valutati sostenibili in relazione alla domanda di traffico, sono assentiti in concessione alle società e regolati mediante un *addendum* agli atti convenzionali vigenti ».

All'articolo 3:

al comma 1, primo periodo, le parole: « di seguito ERTMS » *sono sostituite dalle seguenti:* « di seguito denominato "sistema ERTMS" » *e le parole:* « sotto sistema » *sono sostituite dalla seguente:* « sottosistema »;

al comma 2, secondo periodo, le parole: « e soltanto nel caso che in cui » *sono sostituite dalle seguenti:* « , soltanto nel caso in cui »;

al comma 3, secondo periodo, le parole: « le tempistiche previste » *sono sostituite dalle seguenti:* « i tempi previsti »;

al comma 8, primo periodo, le parole: « si interseca con » *sono sostituite dalle seguenti:* « interseca il

» e le parole: « e con i » sono sostituite dalle seguenti: « e i »;

al comma 9, le parole: « anno 2021 » sono sostituite dalle seguenti: « anno 2021, »;

dopo il comma 9 sono aggiunti i seguenti:

« 9-bis. In considerazione degli effetti negativi determinati dall'emergenza epidemiologica da COVID-19 sui fatturati degli operatori economici operanti nel settore del trasporto registrati nell'esercizio 2020, l'Autorità di regolazione dei trasporti è autorizzata, per l'esercizio finanziario 2022, a fare fronte alla copertura delle minori entrate derivanti dalla riduzione degli introiti connessi al contributo per il funzionamento dovuto ai sensi della lettera b) del comma 6 dell'articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, previste nella misura di 3,7 milioni di euro, mediante l'utilizzo della quota non vincolata dell'avanzo di amministrazione accertato alla data del 31 dicembre 2020. Alla compensazione dei maggiori oneri, in termini di fabbisogno e di indebitamento netto, pari a 3,7 milioni di euro annui per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per la compensazione degli effetti finanziari non previsti a legislazione vigente conseguenti all'attualizzazione di contributi pluriennali, di cui all'articolo 6, comma 2, del decreto-legge 7 ottobre 2008, n. 154, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 dicembre 2008, n. 189.

9-ter. All'articolo 19 della legge 12 novembre 2011, n. 183, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, dopo le parole: "tunnel di base" sono inserite le seguenti: "nonché delle opere connesse, comprese quelle di risoluzione delle interferenze,";

b) dopo il comma 1 è inserito il seguente:

"1-bis. Al fine di assicurare uniformità di disciplina rispetto al cantiere di cui al comma 1, le aree e i siti dei comuni di Bruzolo, Bussoleno, Giaglione, Salbertrand, San Didero, Susa e Torrazza Piemonte, individuati per l'installazione dei cantieri della sezione transfrontaliera della parte comune e delle opere connesse, comprese quelle di risoluzione delle interferenze, costituiscono aree di interesse strategico nazionale";

c) al comma 2, le parole: "di cui al comma 1" sono sostituite dalle seguenti: "di cui ai commi 1 e 1-bis" ».

All'articolo 4:

dopo il comma 1 sono inseriti i seguenti:

« 1-bis. Ai fini dell'attuazione del regolamento (UE) 2019/1239 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2019, che istituisce un sistema di interfaccia unica marittima europea e abroga la direttiva 2010/65/UE, l'amministrazione di cui all'articolo 2, comma 1, lettera m), del decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196, responsabile per l'istituzione dell'interfaccia unica marittima nazionale ai sensi del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221, è designata autorità nazionale competente che agisce come coordinatore nazionale per l'interfaccia unica marittima europea ed esercita le funzioni di cui agli articoli 5, 12 e 18 del citato regolamento (UE) 2019/1239.

1-ter. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con i Ministri dell'interno, dell'economia e delle finanze e della salute, da adottare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 24 agosto 1988, n. 400, sono definite le modalità di esercizio delle funzioni di coordinamento spettanti all'autorità nazionale designata ai sensi del comma 1-bis per l'applicazione del regolamento (UE) 2019/1239 da parte delle autorità interne competenti e le forme della loro cooperazione per assicurare la distribuzione dei dati e la connessione con i pertinenti sistemi delle altre autorità competenti a livello nazionale e dell'Unione europea.

1-quater. Per la realizzazione e l'aggiornamento dell'interfaccia unica marittima europea di cui al regolamento (UE) 2019/1239 nonché per l'ammodernamento della componente informatica e al fine di assicurare protocolli e misure di cybersicurezza del sistema è assegnato all'amministrazione di cui al comma 1-bis un contributo di 8 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2022 al 2024 e di 12 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2025 al 2036.

1-quinquies. Agli oneri derivanti dal comma 1-quater, pari a 8 milioni di euro per ciascuno degli anni

dal 2022 al 2024 e a 12 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2025 al 2036, si provvede, per 8 milioni di euro per l'anno 2022 e 12 milioni di euro a decorrere dall'anno 2023, mediante corrispondente riduzione delle proiezioni dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2021-2023, nell'ambito del programma "Fondi di riserva e speciali" della missione "Fondi da ripartire" dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2021, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

1-sexies. All'articolo 1 della legge 30 dicembre 2020, n. 178, dopo il comma 730 sono inseriti i seguenti:

"730-bis. Per le finalità di cui al comma 729, per 'nave abbandonata' si intende qualsiasi nave per la quale, verificata l'assenza di gravami registrati, di crediti privilegiati non registrati e di procedure fallimentari o altre procedure di natura concorsuale pendenti, l'armatore e l'eventuale proprietario non ponga in essere alcun atto, previsto dalla legge, relativamente agli obblighi verso lo Stato costiero, il raccomandatario marittimo e l'equipaggio e siano decorsi sessanta giorni dalla notifica della diffida adottata dall'autorità marittima, ai sensi dell'articolo 73, primo comma, del codice della navigazione nei casi di unità che rappresentano un pericolo per la sicurezza della navigazione e per l'ambiente marino, ovvero, in tutti gli altri casi, dall'Autorità di sistema portuale nella cui circoscrizione territoriale è collocata la nave.

730-ter. Per le finalità di cui al comma 729, per 'relitto' si intende una nave sommersa o semisommersa, o qualsiasi parte di essa, compresi gli arredi".

1-septies. All'articolo 5 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, sono apportate le seguenti modificazioni:
a) i commi da 1 a *1-sexies* sono sostituiti dai seguenti:

"1. Le Autorità di sistema portuale redigono un documento di programmazione strategica di sistema (DPSS), coerente con il Piano generale dei trasporti e della logistica e con gli orientamenti europei in materia di portualità, logistica e reti infrastrutturali nonché con il Piano strategico nazionale della portualità e della logistica. Il DPSS:

- a)* definisce gli obiettivi di sviluppo dell'Autorità di sistema portuale;
- b)* individua gli ambiti portuali, intesi come delimitazione geografica dei singoli porti amministrati dall'Autorità di sistema portuale che comprendono, oltre alla circoscrizione territoriale dell'Autorità di sistema portuale, le ulteriori aree, pubbliche e private, assoggettate alla giurisdizione dell'Autorità di sistema portuale;
- c)* ripartisce gli ambiti portuali in aree portuali, retro-portuali e di interazione tra porto e città;
- d)* individua i collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio di tipo viario e ferroviario con i singoli porti del sistema esterni all'ambito portuale nonché gli attraversamenti dei centri urbani rilevanti ai fini dell'operatività dei singoli porti del sistema.

1-bis. Il DPSS è adottato dal Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale; è sottoposto, mediante conferenza dei servizi, ai sensi dell'articolo 14-*bis* della legge 7 agosto 1990, n. 241, indetta dall'Autorità di sistema portuale, al parere di ciascun comune e regione territorialmente interessati, che si esprimono entro quarantacinque giorni dal ricevimento dell'atto, decorsi i quali si intende espresso parere non ostativo, ed è approvato dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, che si esprime sentita la Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale di cui all'articolo 11-*ter* della presente legge. Il documento di programmazione strategica di sistema non è assoggettato alla procedura di valutazione ambientale strategica (VAS).

1-ter. Nei singoli porti amministrati dalle Autorità di sistema portuale l'ambito e l'assetto delle aree portuali e retro-portuali, individuati e delimitati nel DPSS, sono disegnati e specificati nel piano regolatore portuale (PRP), che individua analiticamente anche le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate nonché i beni sottoposti al vincolo preordinato all'esproprio nel rispetto 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. Se la realizzazione di un'opera pubblica o di pubblica utilità non è prevista dal PRP, il vincolo preordinato

all'esproprio, ai sensi dell'articolo 10, comma 1, del citato testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 327 del 2001, può essere disposto dall'Autorità di sistema portuale, mediante una conferenza di servizi ai sensi dell'articolo 14-ter della legge 7 agosto 1990, n. 241. Si applica quanto previsto dall'articolo 13 del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120.

1-quater. Le funzioni ammesse dai PRP nelle aree portuali sono esclusivamente quelle previste dall'articolo 4, comma 3; nelle aree retro-portuali possono essere ammesse attività accessorie alle funzioni previste dal citato articolo 4, comma 3.

1-quinquies. La pianificazione delle aree portuali e retro-portuali è competenza esclusiva dell'Autorità di sistema portuale, che vi provvede mediante l'approvazione del PRP. La pianificazione delle aree con funzione di interazione porto-città è di competenza del comune e della regione, secondo quanto previsto dalle disposizioni di legge applicabili, che vi provvedono previa acquisizione del parere dell'Autorità di sistema portuale. Ai fini dell'adozione degli strumenti urbanistici relativi ai collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio di tipo viario e ferroviario nonché agli attraversamenti del centro urbano rilevanti ai fini dell'operatività del porto individuati nel DPSS, l'ente competente vi provvede previa acquisizione dell'intesa con l'Autorità di sistema portuale. Le Autorità di sistema portuale indicano al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e alle regioni le aree portuali e retro-portuali potenzialmente destinabili all'ubicazione delle piattaforme logistiche intermodali e all'ubicazione dei punti di scambio intermodale, nonché le aree potenzialmente destinabili alla costruzione di caselli autostradali funzionali alle nuove stazioni ferroviarie dell'alta velocità e dell'alta capacità.

1-sexies. Nel caso dei porti in cui siano tuttora in vigore PRP approvati antecedentemente all'entrata in vigore della presente legge, nelle more dell'approvazione del nuovo PRP, laddove il Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale ravvisi la necessità di realizzare opere in via d'urgenza, il piano operativo triennale di cui all'articolo 9, comma 5, lettera b), può definire, in via transitoria, la destinazione funzionale di alcune aree sulla base delle funzioni ammesse dall'articolo 4, comma 3. In tale caso il piano operativo triennale è soggetto a specifica approvazione da parte del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e alla procedura di verifica di assoggettabilità a VAS, ai sensi dell'articolo 12 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152.

1-septies. Gli ambiti portuali come delimitati dal DPSS, ovvero, laddove lo stesso non sia ancora stato approvato, dai vigenti PRP, anche se approvati prima della data di entrata in vigore della presente legge, sono equiparati alle zone territoriali omogenee B previste dal decreto del Ministro per i lavori pubblici 2 aprile 1968, n. 1444, ai fini dell'applicabilità 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. Le regioni adeguano il proprio piano territoriale paesistico regionale entro il termine perentorio di quarantacinque giorni dall'approvazione del DPSS";

b) i commi da 2 a 2-sexies sono sostituiti dai seguenti:

"2. I PRP di cui al comma 1-ter sono redatti in attuazione del Piano strategico nazionale della portualità e della logistica e del DPSS nonché in conformità alle Linee guida emanate dal Consiglio superiore dei lavori pubblici e approvate dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. I PRP specificano gli obiettivi, le previsioni, gli elementi, i contenuti e le strategie di ciascuno scalo marittimo, delineando anche l'assetto complessivo delle opere di grande infrastrutturazione.

2-bis. Nei porti di cui al comma 1-ter, in cui è istituita l'Autorità di sistema portuale, il PRP, corredato del rapporto ambientale di cui al decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, è:

a) adottato dal Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale;

b) inviato successivamente per il parere, limitatamente alla coerenza di quanto previsto con riguardo alle aree portuali e retro-portuali perimetrali con i contenuti degli strumenti di pianificazione urbanistica vigenti relativi alle aree contigue a quelle portuali e retro-portuali sulle quali le previsioni del PRP potrebbero avere impatto, al comune e alla regione interessati, che si esprimono entro quarantacinque giorni dal ricevimento dell'atto, decorsi i quali si intende espresso parere non ostativo, nonché al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili per il parere sulla coerenza di

quanto previsto con il DPSS e al Consiglio superiore dei lavori pubblici per il parere di competenza, che si esprimono entro novanta giorni dal ricevimento dell'atto, decorsi i quali si intende espresso parere non ostativo;

c) approvato, esaurita la procedura di cui al presente comma e quella di cui al comma 3-ter, dal Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale entro quaranta giorni decorrenti dalla conclusione della procedura di VAS.

2-ter. Il PRP è un piano territoriale di rilevanza statale e rappresenta l'unico strumento di pianificazione e di governo del territorio nel proprio perimetro di competenza";

c) il comma 3 è sostituito dal seguente:

"3. Nei porti di cui alla categoria II, classe III, con esclusione di quelli aventi le funzioni di cui all'articolo 4, comma 3, lettera e), l'ambito e l'assetto complessivo del porto sono specificati dal PRP, che individua, altresì, le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate";

d) il comma 4-ter è sostituito dal seguente:

"4-ter. Le varianti-stralcio di cui al comma 4 relative ai porti compresi in un'Autorità di sistema portuale, la cui competenza ricade in più regioni, sono approvate con atto della regione nel cui territorio è ubicato il porto oggetto di variante-stralcio, sentite le regioni nel cui territorio sono compresi gli altri porti amministrati dalla medesima Autorità di sistema portuale";

e) il comma 5 è sostituito dal seguente:

"5. Le modifiche che non alterano in modo sostanziale la struttura del PRP in termini di obiettivi, scelte strategiche e caratterizzazione funzionale delle aree portuali, relativamente al singolo scalo marittimo, costituiscono adeguamenti tecnico-funzionali del piano regolatore portuale. Gli adeguamenti tecnico-funzionali sono adottati dal Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale, è successivamente acquisito il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, che si esprime entro quarantacinque giorni, decorrenti dalla ricezione della proposta di adeguamento tecnico-funzionale. Decorso tale termine, il parere si intende espresso positivamente";

f) la rubrica è sostituita dalla seguente: "Documento di programmazione strategica di sistema. Piano regolatore portuale".

1-octies. Le modifiche all'articolo 5 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, di cui al comma 1-septies del presente articolo non si applicano ai documenti di programmazione strategica di sistema approvati prima della data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto.

1-novies. Le regioni adeguano i propri ordinamenti alle disposizioni dell'articolo 5 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, come da ultimo modificato dal comma 1-septies del presente articolo, entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto. Le disposizioni del citato articolo 5 si applicano nelle regioni a statuto speciale compatibilmente con i rispettivi statuti e con le relative norme di attuazione »;

al comma 2:

alla lettera b), dopo le parole: « Porto Isola di Gela » sono aggiunte le seguenti: « nonché Porto di Licata »;

dopo la lettera b) è aggiunta la seguente:

« b-bis) al punto 15-bis), le parole: "e Reggio Calabria" sono sostituite dalle seguenti: ", Reggio Calabria e Saline" »;

dopo il comma 3 sono inseriti i seguenti:

« 3-bis. In tutto il territorio nazionale è vietata la circolazione di veicoli a motore delle categorie M2 e M3, adibiti a servizi di trasporto pubblico locale, alimentati a benzina o gasolio con caratteristiche antinquinamento Euro 1 a decorrere dal 30 giugno 2022, Euro 2 a decorrere dal 1° gennaio 2023 ed Euro 3 a decorrere dal 1° gennaio 2024. Con uno o più decreti del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili sono disciplinati i casi di esclusione dal predetto divieto per particolari caratteristiche di veicoli di carattere storico o destinati a usi particolari.

3-ter. Al fine di contribuire al rinnovo, per l'acquisto di mezzi su gomma ad alimentazione alternativa da adibire ai servizi di trasporto pubblico locale, è autorizzata la spesa di 5 milioni di euro per l'anno 2022 e di 7 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2023 al 2035.

3-quater. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da adottare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sono stabiliti i criteri e le modalità per l'assegnazione e il riparto dei contributi di cui al comma *3-ter* del presente articolo in favore delle regioni e delle province autonome, che tengano conto dell'effettiva capacità di utilizzo delle risorse. Con il medesimo decreto sono altresì stabiliti i cronoprogrammi di utilizzo e le modalità di revoca delle risorse in caso di mancato rispetto dei termini di utilizzo previsti.

3-quinquies. Agli oneri derivanti dall'attuazione del comma *3-ter*, pari a 5 milioni di euro per l'anno 2022 e a 7 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2023 al 2035, si provvede mediante corrispondente riduzione delle proiezioni dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2021-2023, nell'ambito del programma "Fondi di riserva e speciali" della missione "Fondi da ripartire" dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2021, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio »;

dopo il comma 4 sono inseriti i seguenti:

« *4-bis.* All'articolo 88, comma 1, del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126, le parole: "alle imprese armatoriali delle unità o navi iscritte nei registri nazionali che esercitano attività di cabotaggio, di rifornimento dei prodotti petroliferi necessari alla propulsione ed ai consumi di bordo delle navi, nonché adibite a deposito ed assistenza alle piattaforme petrolifere nazionali" sono sostituite dalle seguenti: "alle imprese armatoriali con sede legale ovvero aventi stabile organizzazione nel territorio italiano che utilizzano navi iscritte nei registri degli Stati dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo e che esercitano attività di cabotaggio, di rifornimento dei prodotti petroliferi necessari alla propulsione e ai consumi di bordo delle navi, nonché adibite a deposito e ad assistenza alle piattaforme petrolifere nazionali, relativamente al personale marittimo avente i requisiti di cui all'articolo 119 del codice della navigazione e imbarcato sulle unità navali suddette".

4-ter. All'articolo 1 della legge 18 luglio 1957, n. 614, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) le parole: "nominato dal Ministro per i trasporti fra i funzionari dell'Amministrazione dello Stato in attività di servizio od a riposo" sono sostituite dalle seguenti: "nominato dal Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e scelto, fatto salvo quanto previsto dal comma *1-bis*, fra i funzionari dell'Amministrazione dello Stato in servizio, per un periodo di tre anni rinnovabile per una sola volta";

b) è aggiunto, in fine, il seguente comma:

"Ai fini della determinazione del trattamento economico riconosciuto al gestore si applicano le disposizioni dell'articolo *23-ter*, comma 1, del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214".

4-quater. Al fine di potenziare il servizio pubblico di navigazione sui laghi Maggiore, di Garda e di Como svolto dalla Gestione governativa navigazione laghi, necessario per garantire la mobilità dei pendolari e degli studenti a seguito dell'interruzione per lavori urgenti della strada statale 340 "Regina", cosiddetta "variante della Tremezzina", è riconosciuto alla Gestione governativa medesima un contributo di 2.500.000 euro per l'anno 2021. Agli oneri derivanti dall'attuazione del presente comma si provvede mediante corrispondente riduzione, per l'anno 2021, dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo *19-ter*, comma 16, del decreto-legge 25 settembre 2009, n. 135, convertito, con modificazioni, dalla legge 20 novembre 2009, n. 166 »;

al comma 5:

alla lettera a), numero 3), le parole: « 31 luglio 2021 », ovunque ricorrono, sono sostituite dalle seguenti: « 15 dicembre 2021 »;

alla lettera d), capoverso 10-sexies, secondo periodo, dopo le parole: « Ministero delle infrastrutture e » è inserita la seguente: « della »;

dopo il comma 5 sono inseriti i seguenti:

« 5-bis. Per le finalità di cui all'articolo 199, comma 1, lettera b), del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, l'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure occidentale è autorizzata a corrispondere al soggetto fornitore di lavoro portuale di cui all'articolo 17 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, un ulteriore contributo, nel limite massimo di spesa di 1 milione di euro per l'anno 2021, pari a 90 euro per ogni lavoratore in relazione a ciascuna giornata di lavoro prestata in meno nell'anno 2020 rispetto al corrispondente mese dell'anno 2019, per cause riconducibili alle mutate condizioni economiche degli scali del sistema portuale italiano in conseguenza dell'emergenza epidemiologica da COVID-19.

5-ter. Agli oneri derivanti dall'attuazione del comma 5-bis, pari a 1 milione di euro per l'anno 2021, si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2021-2023, nell'ambito del programma "Fondi di riserva e speciali" della missione "Fondi da ripartire" dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2021, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

5-quater. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio »;

dopo il comma 6 sono aggiunti i seguenti:

« 6-bis. Al comma 278 dell'articolo 1 della legge 28 dicembre 2015, n. 208, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al primo periodo, dopo le parole: "con una dotazione di 10 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2016 al 2020" sono inserite le seguenti: "nonché di 10 milioni di euro per ciascuno degli anni 2021 e 2022";

b) dopo il terzo periodo è inserito il seguente: "Delle risorse del predetto fondo possono avvalersi anche le Autorità di sistema portuale soccombenti in sentenze esecutive, o comunque parti debentrici in verbali di conciliazione giudiziale, aventi a oggetto risarcimenti liquidati in favore di superstiti di coloro che sono deceduti per patologie asbesto-correlate, compresi coloro che non erano dipendenti diretti delle cessate organizzazioni portuali".

6-ter. Agli oneri derivanti dal comma 6-bis, pari a 10 milioni di euro per ciascuno degli anni 2021 e 2022, si provvede mediante riduzione, per 15 milioni di euro per ciascuno degli anni 2021 e 2022, del Fondo sociale per occupazione e formazione, di cui all'articolo 18, comma 1, lettera a), del decreto-legge 29 novembre 2008, n. 185, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 gennaio 2009, n. 2. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

6-quater. All'articolo 184-quater del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, sono aggiunti, in fine, i seguenti commi:

"5-bis. Al fine di promuovere investimenti a favore di progetti di economia circolare, di favorire l'innovazione tecnologica e di garantire la sicurezza del trasporto marittimo, le amministrazioni competenti possono autorizzare, previa caratterizzazione, eventualmente anche per singole frazioni granulometriche, dei materiali derivanti dall'escavo di fondali di aree portuali e marino-costiere condotta secondo la disciplina vigente in materia, di cui all'articolo 109 del presente decreto legislativo e all'articolo 5-bis della legge 28 gennaio 1994, n. 84, e salve le ulteriori specificazioni tecniche definite ai sensi del comma 5-ter del presente articolo, il riutilizzo dei predetti materiali in ambienti terrestri e marino-costieri anche per singola frazione granulometrica ottenuta a seguito di separazione con metodi fisici.

5-ter. Entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, con decreto del Ministro della transizione ecologica, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, sono adottate le norme tecniche che disciplinano le opzioni di riutilizzo dei sedimenti di dragaggio e di ogni loro singola frazione granulometrica secondo le migliori tecnologie disponibili" ».

Dopo l'articolo 4 è inserito il seguente:

« Art. 4-bis. - (Disposizioni in materia di servizio di trasporto pubblico non di linea a mezzo di

natanti) - 1. All'articolo 200, comma 6-*bis*, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, dopo le parole: "le autovetture a uso di terzi di cui all'articolo 82, comma 5, lettera *b*), del medesimo codice della strada di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992" sono aggiunte le seguenti: "nonché i natanti che svolgono servizio di trasporto pubblico non di linea ai sensi dell'articolo 1, comma 2, della legge 15 gennaio 1992, n. 21" ».

All'articolo 5:

al comma 1:

al primo periodo, le parole: « di seguito CISMI » *sono sostituite dalle seguenti:* « di seguito denominato "CISMI" »;

al secondo periodo, le parole: « collocato in fuori ruolo » *sono sostituite dalle seguenti:* « collocato fuori ruolo »;

al quarto periodo, le parole: « euro per l'anno » *sono sostituite dalle seguenti:* « per l'anno » *e le parole:* « può avvalersi fino ad un massimo di » *sono sostituite dalle seguenti:* « può avvalersi di non più di »;

al comma 2, dopo le parole: « pubblici e privati » *è inserito il seguente segno d'interpunzione:* « , »;

al comma 4:

alla lettera a), le parole: « e delle finanze, » *sono sostituite dalle seguenti:* « e delle finanze »;

alla lettera b), le parole: « rimborso spese » *sono sostituite dalle seguenti:* « rimborso delle spese »;

al comma 5, secondo periodo, dopo le parole: « per l'anno 2021 » *è inserito il seguente segno d'interpunzione:* « , » *ed è aggiunto, in fine, il seguente periodo:* « Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio »;

al comma 11:

alla lettera a), dopo le parole: « per ciascuna » *sono inserite le seguenti:* « , ovunque ricorrono, »;

alla lettera b), le parole: « punto 7 » *sono sostituite dalle seguenti:* « numero 7) ».

All'articolo 6:

al comma 5, ultimo periodo, le parole: « decreto ministeriale » *sono sostituite dalle seguenti:* « decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti »;

al comma 8, lettera b), le parole: « e, al secondo periodo » *sono sostituite dalle seguenti:* « e le parole: "da un rappresentante dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali," sono soppresse e, al secondo periodo » *e la parola:* « autostradali " » *è sostituita dalle seguenti:* « autostradali, nel rispetto del principio della parità di genere " »;

alla rubrica, dopo le parole: « dell'Agenzia nazionale per la sicurezza » *sono inserite le seguenti:* « delle ferrovie e ».

All'articolo 7:

al comma 2:

alla lettera a), capoverso 4, primo periodo, le parole: « che possono procedere » *sono sostituite dalle seguenti:* « ; i commissari straordinari possono procedere »;

alla lettera b), capoverso 9, quarto periodo, le parole: « della presente norma » *sono sostituite dalle seguenti:* « del presente comma »;

dopo la lettera b) è aggiunta la seguente:

« *b-bis*) dopo il comma 9 è inserito il seguente:

"*9-bis*. Anche ai fini della salvaguardia dei livelli occupazionali e del reintegro dei servizi esternalizzati, quali la gestione aeroportuale dei servizi di assistenza a terra e di manutenzione, il Ministro dell'economia e delle finanze riferisce annualmente alle Commissioni parlamentari competenti sull'attuazione del piano industriale e sul programma di investimenti della società di cui all'articolo 79, comma 4-*bis*, del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 aprile 2020, n. 27, sullo stato delle relazioni industriali e sugli aumenti di capitale deliberati. In sede di prima applicazione il Ministro riferisce entro il 31 marzo 2022" ».

Dopo l'articolo 7 è inserito il seguente:

« Art. 7-*bis*. - (*Istituzione della Giornata nazionale "Per non dimenticare"*). - 1. Al fine di promuovere la sicurezza dei mezzi di trasporto con riguardo alla tutela dell'incolumità delle persone e dei beni

coinvolti nelle operazioni di trasporto dei passeggeri, la Repubblica riconosce il giorno 8 ottobre come Giornata nazionale "Per non dimenticare".

2. La Giornata nazionale di cui al comma 1 non determina gli effetti civili di cui alla legge 27 maggio 1949, n. 260, non comporta riduzioni dell'orario di lavoro negli uffici pubblici né, qualora cada in giorno feriale, costituisce giorno di vacanza o comporta riduzione di orario per le scuole di ogni ordine e grado, ai sensi degli articoli 2 e 3 della legge 5 marzo 1977, n. 54.

3. In occasione della Giornata nazionale di cui al comma 1, le istituzioni che hanno competenza nel settore dei trasporti nonché le scuole di ogni ordine e grado, anche in coordinamento con le associazioni e con gli organismi operanti nel settore, possono organizzare cerimonie, iniziative e incontri al fine di ricordare le vittime degli incidenti e di sensibilizzare l'opinione pubblica in relazione alla sicurezza nel trasporto, alla centralità del passeggero, al rispetto della dignità umana e del valore della vita di ciascun individuo.

4. Dall'attuazione del presente articolo non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica ».

All'articolo 8:

dopo il comma 1 sono inseriti i seguenti:

« 1-bis. Alla lettera *b-bis*) del comma 1031 dell'articolo 1 della legge 30 dicembre 2018, n. 145, le parole da: "a chi omologa in Italia" fino a: "decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 1° dicembre 2015, n. 219" sono sostituite dalle seguenti: "ai proprietari dei veicoli delle categorie internazionali M1, M1G, M2, M2G, M3, M3G, N1 e N1G, immatricolati originariamente con motore termico, che installano su tali veicoli, entro il 31 dicembre 2021, un sistema di riqualificazione elettrica, omologato ai sensi del regolamento di cui al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 1° dicembre 2015, n. 219".

1-ter. Il comma 2 dell'articolo 74-bis del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126, è sostituito dal seguente:

"2. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dello sviluppo economico, sono adottate le disposizioni applicative per il riconoscimento dei contributi previsti dalle disposizioni della lettera *b-bis*) del comma 1031 dell'articolo 1 della legge 30 dicembre 2018, n. 145" »;

al comma 2, primo periodo, le parole: « e di un termine di scadenza » sono sostituite dalle seguenti: « e con termine di scadenza »;

al comma 3, primo e secondo periodo, le parole: « legge 23 luglio 2021, n. 123 » sono sostituite dalle seguenti: « legge 23 luglio 2021, n. 106 »;

dopo il comma 3 sono aggiunti i seguenti:

« 3-bis. All'articolo 1 della legge 30 dicembre 2020, n. 178, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) il comma 77 è sostituito dal seguente:

"77. Per l'anno 2021, è concesso un contributo, alternativo e non cumulabile con altri contributi statali previsti dalla normativa vigente, nella misura del 40 per cento delle spese sostenute e rimaste a carico del compratore, per l'acquisto in Italia, entro il 31 dicembre 2021, anche in locazione finanziaria, di un solo veicolo nuovo di fabbrica alimentato esclusivamente ad energia elettrica, di potenza inferiore o uguale a 150 kW, di categoria M1, di cui all'articolo 47, comma 2, lettera *b*), del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, che abbia un prezzo risultante dal listino prezzi ufficiale della casa automobilistica produttrice inferiore a euro 30.000 al netto dell'imposta sul valore aggiunto";

b) il comma 78 è sostituito dai seguenti:

"78. Il contributo di cui al comma 77 è concesso ad un solo soggetto per nucleo familiare con indicatore della situazione economica equivalente (ISEE) inferiore a euro 30.000 e nel limite complessivo massimo di spesa di 20 milioni di euro per l'anno 2021. A tal fine, nello stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico è istituito un apposito fondo con una dotazione di 20 milioni di euro per l'anno 2021.

78-bis. Il contributo di cui al comma 77 è corrisposto all'acquirente dal venditore mediante

compensazione con il prezzo di acquisto. Le imprese costruttrici o importatrici del veicolo nuovo rimborsano al venditore l'importo del contributo e recuperano tale importo in forma di credito d'imposta, utilizzabile esclusivamente in compensazione ai sensi dell'articolo 17 del decreto legislativo 9 luglio 1997, n. 241, senza applicazione dei limiti di cui all'articolo 34 della legge 23 dicembre 2000, n. 388, e all'articolo 1, comma 53, della legge 24 dicembre 2007, n. 244, presentando il modello F24 esclusivamente tramite i servizi telematici messi a disposizione dall'Agenzia delle entrate.

78-ter. Fino al 31 dicembre del quinto anno successivo a quello in cui è stata emessa la fattura di vendita, le imprese costruttrici o importatrici conservano copia della fattura di vendita e dell'atto di acquisto, che deve essere ad esse trasmessa dal venditore";

c) il comma 79 è sostituito dai seguenti:

"79. Ai fini dell'attuazione dei commi 77, 78, 78-bis e 78-ter, si applicano, in quanto compatibili, le disposizioni del decreto del Ministro dello sviluppo economico 20 marzo 2019, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 82 del 6 aprile 2019.

79-bis. L'efficacia dei commi 77, 78, 78-bis e 78-ter è subordinata all'autorizzazione della Commissione europea ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 3, del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea" ».

All'articolo 9:

al comma 1, secondo periodo, le parole: « conferenza dei servizi » *sono sostituite dalle seguenti:* « conferenza di servizi »;

al comma 2:

al primo periodo, la parola: « altresì, » *è sostituita dalla seguente:* « , altresì »;

al secondo periodo, le parole: « n. 32, convertito con modificazioni » *sono sostituite dalle seguenti:* « , n. 32, convertito, con modificazioni »;

al comma 3, secondo periodo, le parole: « di cui dell'articolo » *sono sostituite dalle seguenti:* « di cui all'articolo ».

All'articolo 10:

al comma 4 sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: « del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 giugno 2021. Ove possibile, la modalità semplificata di cui al primo periodo è altresì estesa alla contabilizzazione e alla rendicontazione delle spese sostenute nell'ambito dei Piani di sviluppo e coesione di cui all'articolo 44 del decreto- legge 30 aprile 2019, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 giugno 2019, n. 58 »;

al comma 5, le parole: « regolamento UE 241/2021 » *sono sostituite dalle seguenti:* « regolamento (UE) 2021/241 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 febbraio 2021 »;

al comma 6, le parole: « di regioni, province autonome » *sono sostituite dalle seguenti:* « delle regioni, delle province autonome »;

al comma 7, le parole da: « All'articolo 66-bis » *fino a:* « "è sostituito dal seguente: " » *sono sostituite dalle seguenti:* « All'articolo 64 del codice dell'amministrazione digitale, di cui al decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82, è aggiunto, in fine, il seguente comma: " » , *le parole:* « e la digitalizzazione » *sono sostituite dalle seguenti:* « e la transizione digitale » *e la parola:* « on-line.'" » *è sostituita dalla seguente:* « on-line" »;

dopo il comma 7 sono aggiunti i seguenti:

« *7-bis.* Dopo l'articolo 48 del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, è inserito il seguente:

"Art. 48-bis. - (*Interventi sulle infrastrutture energetiche lineari*) - 1. Per gli interventi infrastrutturali ferroviari rientranti nelle disposizioni di cui agli articoli 44 e 48, che ai fini della loro funzionalità necessitano di connessione alle infrastrutture lineari energetiche, le procedure autorizzatorie di cui ai predetti articoli possono applicarsi anche alla progettazione degli interventi di modifica, potenziamento, rifacimento totale o parziale o nuova realizzazione di tali infrastrutture, ove queste siano strettamente connesse e funzionali all'infrastruttura ferroviaria. In tali casi, il procedimento si svolge mediante unica conferenza di servizi alla quale partecipano tutte le amministrazioni competenti all'adozione di provvedimenti, pareri, visti, nulla osta e intese relativi all'infrastruttura ferroviaria e alle

opere di connessione. La determinazione conclusiva della conferenza dispone l'approvazione del progetto ferroviario e l'autorizzazione alla costruzione e all'esercizio delle opere di connessione elettriche in favore del soggetto gestore dell'infrastruttura lineare energetica, ai sensi degli articoli 52-*bis* e seguenti 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. Con tale determinazione, le connessioni elettriche alle infrastrutture di cui al primo periodo sono dichiarate di pubblica utilità e inamovibili ai sensi dell'articolo 52-*quater*, commi 1 e 5, del citato testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 327 del 2001 e la loro localizzazione, in caso di difformità dallo strumento urbanistico vigente, ha effetto di variante con contestuale imposizione del vincolo preordinato all'esproprio, con attribuzione del relativo potere espropriativo al soggetto gestore dell'infrastruttura lineare energetica".

7-*ter*. All'articolo 53, comma 2, del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, dopo le parole: "finalizzati a garantire" sono inserite le seguenti: ", limitatamente alle sole infrastrutture già in esercizio".

7-*quater*. Al primo periodo del comma 17-*bis* dell'articolo 13 del decreto-legge 31 dicembre 2020, n. 183, convertito, con modificazioni, dalla legge 26 febbraio 2021, n. 21, dopo le parole: "da parte dei gestori e delle imprese ferroviarie" sono aggiunte le seguenti: ", nonché a definire i tempi di adeguamento a dette prescrizioni da parte dei gestori e delle imprese ferroviarie".

7-*quinqües*. Al fine di assicurare l'efficace e tempestiva attuazione degli interventi pubblici previsti dal Piano nazionale di ripresa e resilienza, di cui al regolamento (UE) 2021/241 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 febbraio 2021, fino al 31 dicembre 2026 le amministrazioni di cui all'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, possono avvalersi direttamente della società Cassa depositi e prestiti Spa e di società da essa direttamente o indirettamente controllate per attività di assistenza e supporto tecnico-operativo, per la gestione di fondi e per attività a queste connesse, strumentali o accessorie. I rapporti tra le parti sono regolati sulla base di apposite convenzioni, anche in relazione alla remunerazione dell'attività svolta, concluse sulla base e in conformità all'accordo quadro stipulato tra il Ministero dell'economia e delle finanze e la società Cassa depositi e prestiti Spa. Le amministrazioni possono sottoscrivere le suddette convenzioni nei limiti delle risorse finanziarie disponibili a legislazione vigente nell'ambito dei rispettivi bilanci, anche a valere sui quadri economici degli investimenti che concorrono a realizzare.

7-*sexies*. Per le medesime finalità di cui al comma 7-*quinqües* nonché al fine di rafforzare il settore del *venture capital*, il Ministero dello sviluppo economico, nel rispetto delle condizioni previste dalla sezione 2.1 della comunicazione della Commissione europea 2014/C 19/04, concernente gli orientamenti sugli aiuti di Stato destinati a promuovere gli investimenti per il finanziamento del rischio, è autorizzato a sottoscrivere, fino a un ammontare pari a 2 miliardi di euro, secondo la disciplina dei relativi regolamenti di gestione, quote o azioni di uno o più fondi per il *venture capital*, come definiti dall'articolo 31, comma 2, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, o di uno o più fondi che investono in fondi per il *venture capital*, comprese quote o azioni di fondi per il *venture debt* o di uno o più fondi che investono in fondi per il *venture debt*, istituiti dalla società che gestisce anche le risorse di cui all'articolo 1, comma 116, della legge 30 dicembre 2018, n. 145, a condizione che altri investitori professionali, compresa la società Cassa depositi e prestiti Spa in qualità di istituto nazionale di promozione ai sensi dell'articolo 1, comma 826, della legge 28 dicembre 2015, n. 208, sottoscrivano risorse aggiuntive per almeno il 30 per cento dell'ammontare della sottoscrizione del Ministero medesimo e fermo restando il rispetto della richiamata sezione della comunicazione della Commissione europea 2014/C 19/04. A tal fine è autorizzato il versamento all'entrata del bilancio dello Stato, entro il 31 dicembre 2021, dell'importo di 2 miliardi di euro delle somme iscritte in conto residui nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, con riferimento all'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 27, comma 17, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, per la successiva riassegnazione al pertinente capitolo di spesa dello stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico relativo all'articolo 1, comma 209, della citata

legge n. 145 del 2018. La normativa di attuazione recante le modalità di investimento del Ministero dello sviluppo economico attraverso il fondo di sostegno al *venture capital* disciplina anche le conseguenze del mancato investimento di almeno il 60 per cento del patrimonio del fondo entro cinque anni dalla chiusura, anche parziale, del primo periodo di sottoscrizione.

7-septies. Per le medesime finalità di cui al comma *7-quinquies*, limitatamente agli strumenti e agli interventi in favore delle piccole e medie imprese, le amministrazioni di cui all'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, possono avvalersi anche della società Mediocredito centrale Spa.

7-octies. All'articolo 8, comma *2-bis*, terzo periodo, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: ", anche per evitare qualsiasi effetto decadenziale" ».

All'articolo 11:

al comma 3, lettera a), dopo le parole: « regolamento (UE) 2021/241 » *sono inserite le seguenti:* « del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 febbraio 2021 » *e le parole:* « regolamento (UE) 2020/285 » *sono sostituite dalle seguenti:* « regolamento (UE) 2020/852 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 giugno 2020 ».

All'articolo 12, comma 1:

alla lettera a), capoverso Art. 6-quater:

al comma 1:

al primo periodo, dopo le parole: « delle regioni » *sono inserite le seguenti:* « Umbria, Marche, », *le parole:* « Fondo sviluppo e coesione » *sono sostituite dalle seguenti:* « Fondo per lo sviluppo e la coesione », *dopo la parola:* « (PNRR) » *è inserito il seguente segno d'interpunzione:* « , » *e le parole:* « 123.515.175 euro di cui 12.351.518 euro per il 2021 e 111.163.658 euro per il 2022 » *sono sostituite dalle seguenti:* « 161.515.175 euro, di cui 16.151.518 euro per il 2021 e 145.363.657 euro per il 2022 »;

al secondo periodo, le parole: « legge 31 dicembre 2020, n. 178 » *sono sostituite dalle seguenti:* « legge 30 dicembre 2020, n. 178 »;

al comma 2, dopo la parola: « abitanti, » *sono inserite le seguenti:* « le Città metropolitane e le Province, »;

al comma 3:

al primo periodo, le parole: « sono ripartite ai singoli enti » *sono sostituite dalle seguenti:* « sono ripartite tra i singoli enti » *e le parole:* « in tabella A » *sono sostituite dalle seguenti:* « nella Tabella A allegata al presente decreto »;

al secondo periodo, le parole: « e non oltre » *sono soppresse e le parole:* « Capo IV, Titolo VI del » *sono sostituite dalle seguenti:* « capo IV del titolo VI della parte II del codice di cui al »;

al comma 6:

al primo periodo, le parole: « , come definiti da apposite linee guida adottate entro il 30 ottobre 2021 » *sono sostituite dalle seguenti:* « e siano state predisposte secondo apposite linee guida, in materia di progettazione infrastrutturale, adottate entro il 15 novembre 2021 »;

al secondo periodo sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: « e ad accrescere la partecipazione delle donne al mercato del lavoro »;

al terzo periodo, le parole: « all'abusivismo » *sono sostituite dalle seguenti:* « dell'abusivismo »;

al quinto periodo, le parole: « del medesimo predetto » *sono sostituite dalle seguenti:* « del medesimo »;

al comma 7, la parola: « comunitarie » *è sostituita dalle seguenti:* « dell'Unione europea »;

dopo il comma 8 è inserito il seguente:

« *8-bis*. Ove gli enti beneficiari, con popolazione fino a 5.000 abitanti, abbiano elaborato un documento di indirizzo della progettazione, le risorse di cui al comma 1 possono essere in via alternativa impegnate mediante l'affidamento di incarichi per la redazione di studi di fattibilità tecnica ed economica, secondo le modalità di cui all'articolo 1 del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, purché coerenti con gli obiettivi di cui al comma 6 del presente articolo »;

al comma 11, le parole: « della Conferenza unificata » sono sostituite dalle seguenti: « in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281 »;

dopo il comma 12 sono aggiunti i seguenti:

« 12-bis. Al fine di consentire a tutti gli enti territoriali di condividere la programmazione delle politiche per la coesione territoriale, all'articolo 10, comma 4, sesto periodo, del decreto-legge 31 agosto 2013, n. 101, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 ottobre 2013, n. 125, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: "attraverso la designazione di quattro componenti da parte della Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, di cui due in rappresentanza delle regioni e due in rappresentanza delle autonomie locali".

12-ter. Al fine di garantire il rispetto dei tempi di attuazione del PNRR e il pieno utilizzo dei relativi fondi, nonché di favorire una riduzione degli oneri per le imprese coinvolte, all'articolo 32 del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 90, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 114, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1:

1) alla lettera b), dopo le parole: "straordinaria e temporanea gestione dell'impresa" è inserita la seguente: "anche";

2) dopo la lettera b) è aggiunta la seguente:

"b-bis) di ordinare alla stazione appaltante che i pagamenti all'operatore economico, anche nei casi di cui alla lettera a), siano disposti al netto dell'utile derivante dalla conclusione del contratto, quantificato nel 10 per cento del corrispettivo, da accantonare, ai sensi del comma 7, in un apposito fondo";

b) al comma 7, dopo le parole: "in via presuntiva dagli amministratori," sono inserite le seguenti: "o dalle stazioni appaltanti nei casi di cui al comma 1, lettera b-bis),";

c) al comma 8, dopo le parole: "medesimo comma" sono inserite le seguenti: ", anche laddove sia stato concluso e interamente eseguito il contratto di appalto" e dopo le parole: "gli esperti forniscono all'impresa" sono inserite le seguenti: ", ovvero anche alle imprese che sulla medesima esercitano un controllo ai sensi dell'articolo 2359 del codice civile, ove coinvolte nelle indagini, nonché alle imprese dalle stesse controllate," »;

alla lettera b), la tabella A è sostituita dalla seguente:

«

Classi demografiche	Importo complessivo da ripartire tra gli enti beneficiari
Fino a 1.000 abitanti	€ 21.431.924,65
Tra 1.001 e 5.000 abitanti	€ 47.598.642,81
Tra 5.001 e 10.000 abitanti	€ 27.019.124,25
Tra 10.001 e 20.000 abitanti	€ 23.952.225,54
Tra 20.001 e 30.000 abitanti	€ 9.631.582,75
Province	€ 19.000.000,00
Città metropolitane	€ 7.000.000,00
Premialità di cui al comma 3	€ 5.881.675,00
Totale	€ 161.515.175,00

»;

dopo il comma 1 è aggiunto il seguente:

« 1-bis. In relazione agli interventi di cui all'allegato IV annesso al decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, per i quali, alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, il progetto di fattibilità tecnica ed economica è stato già trasmesso all'autorità competente ai fini dell'effettuazione della valutazione d'impatto ambientale di cui alla parte seconda del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, le procedure di valutazione d'impatto ambientale sono svolte nei tempi previsti per i progetti di cui al comma 2-bis dell'articolo 8 del citato decreto legislativo n. 152 del 2006 dalla Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS di cui all'articolo 8, comma 1, del medesimo decreto. Nella trattazione dei procedimenti di sua competenza ai sensi della normativa vigente, la Commissione di cui

al presente comma dà precedenza, su ogni altro progetto, agli interventi di cui al citato allegato IV annesso al decreto-legge n. 77 del 2021, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 108 del 2021 ».

All'articolo 13:

al comma 1, dopo le parole: « del Centro-Nord » *sono aggiunte le seguenti:* « , nonché alle isole minori lagunari e lacustri »;

dopo il comma 1 è inserito il seguente:

« 1-bis. All'articolo 1, comma 10, 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 primo periodo, dopo le parole: "ivi compresi i servizi turistici" sono aggiunte le seguenti: ", nonché le attività del commercio, ivi compresa la vendita dei beni prodotti nell'attività di impresa";
b) il secondo periodo è soppresso »;

al comma 2:

alla lettera a), le parole: « 15 ottobre » *sono sostituite dalle seguenti:* « 31 dicembre »;

alla lettera b), le parole: « 15 novembre 2021 » *sono sostituite dalle seguenti:* « 31 gennaio 2022 »;

dopo la lettera b) è aggiunta la seguente:

« b-bis) al comma 54 è aggiunto, in fine, il seguente periodo: "A decorrere dall'anno 2022, almeno il 40 per cento delle risorse è assicurato agli enti locali delle regioni del Mezzogiorno" »;

dopo il comma 2 sono aggiunti i seguenti:

« 2-bis. All'articolo 1 della legge 30 dicembre 2018, n. 145, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 140, dopo il primo periodo è aggiunto il seguente: "Per il contributo riferito all'anno 2022, il termine di cui al primo periodo è fissato al 15 febbraio 2022";

b) al comma 141 è aggiunto, in fine, il seguente periodo: "Per il contributo riferito all'anno 2022, il termine di cui al primo periodo è prorogato al 28 febbraio 2022".

2-ter. All'articolo 39, comma 3, del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126, le parole: "a decorrere dall'anno 2022", ovunque ricorrono, sono sostituite dalle seguenti: "a decorrere dall'anno 2023" ».

Dopo l'articolo 13 sono inseriti i seguenti:

« Art. 13-bis. - (Proroga dell'utilizzo delle risorse straordinarie connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19) - 1. Le variazioni di bilancio riguardanti le risorse trasferite agli enti locali connesse alle certificazioni di cui all'articolo 1, comma 827, della legge 30 dicembre 2020, n. 178, e all'articolo 39, comma 2, del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126, possono essere deliberate sino al 31 dicembre 2021 con deliberazione dell'organo esecutivo, fatte salve in ogni caso le specifiche limitazioni di utilizzo previste dalle norme di riferimento.

Art. 13-ter. - (Disposizioni in materia di protezione civile nelle isole minori) - 1. Fermo restando quanto previsto dal codice della protezione civile, di cui al decreto legislativo 2 gennaio 2018, n. 1, per l'esercizio delle funzioni ad essi spettanti in qualità di autorità territoriale di protezione civile ai sensi dell'articolo 6 del citato codice, i sindaci dei comuni delle isole minori nel cui territorio hanno sede uno o più comuni possono, anche congiuntamente in forma intercomunale, istituire un apposito organismo consultivo per l'esercizio delle attribuzioni di cui al citato articolo 6. I sindaci, nell'ambito dell'organismo consultivo, possono designare i rappresentanti delle rispettive amministrazioni e possono essere coadiuvati nelle attività di cui al presente comma da soggetti dotati di competenze scientifiche tecniche e amministrative dirette alla identificazione degli scenari di rischio connessi con i rispettivi territori. Ai componenti dei predetti organismi non spetta alcun compenso, indennità, gettone di presenza, rimborso di spese o altro emolumento comunque denominato.

2. Per favorire il tempestivo intervento in vista o in occasione degli eventi emergenziali di cui all'articolo 7 del codice della protezione civile, di cui al decreto legislativo 2 gennaio 2018, n. 1, i comuni delle isole minori possono prevedere la costituzione di un fondo per le attività di protezione civile di competenza comunale di cui all'articolo 2 del medesimo decreto legislativo.

3. Entro centottanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, i comuni delle isole minori che non vi abbiano ancora provveduto predispongono il piano di

protezione civile, con il supporto della regione competente.

4. I comuni provvedono alle attività di cui al presente articolo e all'eventuale costituzione del fondo di cui al comma 2 nell'ambito delle risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente nei rispettivi bilanci.

5. I sindaci dei comuni delle isole minori, il cui territorio ricade in ambiti interessati dal rischio vulcanico, sentite le autorità di protezione civile nazionale e regionale e le locali autorità marittime, in caso di crisi vulcaniche possono regolamentare ovvero contingentare l'accesso alle stesse, al fine di assicurare le condizioni di sicurezza dei cittadini, anche in riferimento alle capacità di accoglienza delle isole e dei rispettivi ambiti portuali.

6. All'attuazione del presente articolo si provvede nei limiti delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente e comunque senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica ».

All'articolo 15, comma 1:

al capoverso 1:

al primo periodo, le parole: « e non oltre » sono soppresse, le parole: « competenti, le strutture » sono sostituite dalle seguenti: « competenti e le strutture » e le parole: « aeroportuali, idriche » sono sostituite dalle seguenti: « aeroportuali e idriche »;

al terzo periodo, le parole: « è trasmessa alle regioni e alle province autonome di Trento e di Bolzano entro il 30 novembre 2021 che la trasmettono » sono sostituite dalle seguenti: « è trasmessa entro il 30 novembre 2021 alle regioni e alle province autonome di Trento e di Bolzano, che la trasmettono » e dopo le parole: « e delle province autonome » sono aggiunte le seguenti: « e all'Agenzia per la coesione territoriale »;

al quarto periodo, le parole: « e non oltre » sono soppresse;

al capoverso 1-bis, primo periodo, le parole: « si individuano » sono sostituite dalle seguenti: « sono individuati » e dopo le parole: « decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, » sono inserite le seguenti: « convertito, con modificazioni, dalla legge 1° luglio 2021, n. 101, »;

al capoverso 1-ter, terzo periodo, dopo le parole: « del Consiglio dei ministri » è inserito il seguente segno d'interpunzione: « , » e dopo le parole: « nel limite massimo » sono inserite le seguenti: « di spesa »;

al capoverso 1-quater, primo periodo, le parole: « dal decreto » sono sostituite dalle seguenti: « dalla data di entrata in vigore del decreto », le parole: « d'intesa » sono sostituite dalle seguenti: « , di concerto » e la parola: « comunitari » è sostituita dalle seguenti: « dell'Unione europea »;

al capoverso 1-sexies, primo periodo, le parole: « dal comma 1-ter » sono sostituite dalle seguenti: « dal terzo periodo del comma 1-ter ».

All'articolo 16:

al comma 2, lettera a), sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: « . Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio »;

dopo il comma 2 è inserito il seguente:

« 2-bis. All'articolo 7 del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1 sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: ", nonché, ai soli fini delle semplificazioni di cui al comma 2, agli ulteriori siti retroportuali individuati con le modalità di cui al comma 1-bis";

b) il comma 1-bis è sostituito dal seguente:

"1-bis. Entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, da adottare su proposta del Ministro per il Sud e la coesione territoriale, di concerto con il Ministro per le infrastrutture e la mobilità sostenibili, su proposta delle regioni interessate, possono essere individuati ulteriori siti retroportuali. La proposta è corredata di un piano di sviluppo strategico che specifica la delimitazione delle zone interessate, in coerenza con le zone portuali" »;

dopo il comma 3 sono aggiunti i seguenti:

« 3-bis. Al fine di assicurare la tempestiva realizzazione, entro il 31 dicembre 2024, degli interventi di

adeguamento della pista olimpica di *bob* e slittino "Eugenio Monti" di Cortina d'Ampezzo, l'amministratore delegato della società di cui all'articolo 3 del decreto-legge 11 marzo 2020, n. 16, convertito, con modificazioni, dalla legge 8 maggio 2020, n. 31, è nominato 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 restando quanto previsto dai commi 2, 3, 3-*bis* e 4 del citato articolo 4 del decreto-legge n. 32 del 2019, al commissario straordinario sono altresì attribuiti i poteri e le facoltà di cui all'articolo 3, comma 2-*bis*, del predetto decreto-legge n. 16 del 2020. Per lo svolgimento delle attività di cui al presente comma, al commissario straordinario non spetta alcun compenso, gettone di presenza, indennità comunque denominata o rimborso di spese.

3-*ter*. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da adottare entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono stabilite la quota percentuale del quadro economico degli interventi di cui al comma 3-*bis* eventualmente da destinare alle spese di supporto tecnico e la tipologia delle spese ammissibili. Per il supporto tecnico, il commissario straordinario di cui al comma 3-*bis* si può avvalere, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, di strutture dell'amministrazione centrale o territoriale interessata, nonché di società controllate direttamente o indirettamente dallo Stato, dalle regioni o da altri soggetti di cui all'articolo 1, comma 2, della legge 31 dicembre 2009, n. 196; i relativi oneri sono posti a carico dei quadri economici degli interventi da realizzare nell'ambito della percentuale individuata ai sensi del primo periodo. Il commissario straordinario può nominare un sub-commissario. L'eventuale compenso del sub-commissario, da determinare in misura non superiore a quella indicata all'articolo 15, comma 3, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, è posto a carico del quadro economico dell'intervento da realizzare, nell'ambito della quota percentuale individuata ai sensi del primo periodo del presente comma. Il quadro economico, nonché le ulteriori informazioni di tipo anagrafico, finanziario, fisico e procedurale, devono essere desumibili dal sistema di cui al decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229. Gli interventi devono essere identificati dal codice unico di progetto ai sensi dell'articolo 11 della legge 16 gennaio 2003, n. 3.

3-*quater*. Alle controversie relative alle procedure di progettazione, approvazione e realizzazione degli interventi di cui al comma 3-*bis* si applicano le previsioni dell'articolo 3, comma 12-*ter*, del decreto-legge 11 marzo 2020, n. 16, convertito, con modificazioni, dalla legge 8 maggio 2020, n. 31.

3-*quinqies*. Per l'avvio dell'attività di progettazione e di realizzazione degli interventi di cui al comma 3-*bis* del presente articolo è concesso un contributo pari a complessivi 24,5 milioni di euro, di cui euro 500.000 per l'anno 2021 ed euro 12 milioni per ciascuno degli anni 2022 e 2023. Ai relativi oneri si provvede mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 773, della legge 30 dicembre 2020, n. 178. Il Dipartimento per lo sport della Presidenza del Consiglio dei ministri pone in essere le iniziative necessarie a garantire il completamento del finanziamento degli interventi di cui al comma 3-*bis* entro il 30 giugno 2022.

3-*sexies*. Nelle more del recupero della piena funzionalità tecnica della Funivia Savona-San Giuseppe di Cairo, per garantire il mantenimento degli attuali livelli occupazionali, ai lavoratori di cui all'articolo 94-*bis*, comma 1, del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 aprile 2020, n. 27, può essere concessa dall'Istituto nazionale della previdenza sociale, dal 16 novembre 2021 al 31 agosto 2022, un'ulteriore indennità pari al trattamento straordinario di integrazione salariale, comprensiva della relativa contribuzione figurativa, in continuità con l'indennità di cui al medesimo articolo 94-*bis*, comma 1. Entro il limite di durata massima di cui al primo periodo, l'indennità di cui al presente comma continua ad essere erogata anche in caso di sopravvenuta risoluzione del rapporto di lavoro dovuta alla cessazione dell'attuale concessione. La misura di cui al presente comma è incompatibile con i trattamenti di integrazione salariale, compresi quelli a carico dei fondi di solidarietà di cui al titolo II del decreto legislativo 14 settembre 2015, n. 148, e con l'indennità NASpI di cui al decreto legislativo 4 marzo 2015, n. 22, ed è riconosciuta nel limite massimo di spesa di 187.500 euro per l'anno 2021 e di 1 milione di euro per l'anno 2022. Agli oneri derivanti dal terzo periodo del presente comma, pari a 187.500 euro per l'anno 2021 e a 1 milione di euro per l'anno 2022,

si provvede mediante corrispondente utilizzo delle risorse finanziarie disponibili a legislazione vigente nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili destinate alle sovvenzioni per l'esercizio di ferrovie, tramvie extraurbane, funivie e ascensori in servizio pubblico e autolinee non di competenza delle regioni.

3-septies. All'articolo 3 del decreto-legge 11 marzo 2020, n. 16, convertito, con modificazioni, dalla legge 8 maggio 2020, n. 31, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 6 è aggiunto, in fine, il seguente periodo: "Non si applicano le disposizioni di cui all'articolo 2397, primo comma, secondo periodo, del codice civile";

b) al comma 11 è aggiunto, in fine, il seguente periodo: "Le somme previste nei quadri economici destinate ai servizi di ingegneria e architettura restano nella disponibilità della Società, che può svolgere direttamente i suddetti servizi o affidarli a soggetti terzi, secondo le procedure previste dal codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50";

c) dopo il comma 11 è inserito il seguente:

"11-bis. Con uno o più decreti del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con l'autorità di Governo competente in materia di sport, possono essere individuati gli interventi, tra quelli ricompresi nel piano predisposto dalla Società ai sensi del comma 2, caratterizzati da elevata complessità progettuale o procedurale, sottoposti alla procedura di cui all'articolo 44 del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108".

3-octies. All'articolo 44 del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 7, le parole: "definitivo e del progetto esecutivo" sono sostituite dalle seguenti: "da porre a base della procedura di affidamento" e le parole: "definitivo ovvero del progetto esecutivo" sono sostituite dalle seguenti: "posto a base della procedura di affidamento nonché dei successivi livelli progettuali";

b) dopo il comma 7 è inserito il seguente:

"7-bis. Le disposizioni dell'articolo 48, comma 5, primo, terzo e quarto periodo, si applicano anche ai fini della realizzazione degli interventi di cui al comma 1 del presente articolo".

3-novies. Al comma 3 dell'articolo 1-*septies* del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 luglio 2021, n. 106, dopo le parole: "e contabilizzate dal direttore dei lavori" sono inserite le seguenti: ", ovvero annotate sotto la responsabilità del direttore dei lavori nel libretto delle misure," ».

Dopo l'articolo 16 sono inseriti i seguenti:

« Art. 16-*bis.* - (*Misure urgenti per il completamento della strada statale 291 della Nurra in Sardegna*) - 1. Al fine di evitare la revoca dei finanziamenti per lo sblocco di opere indifferibili, urgenti e cantierabili per il rilancio dell'economia, al comma 3-*bis* dell'articolo 3 del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: "Le disposizioni del precedente periodo si applicano anche al completamento della strada statale 291 della Nurra in Sardegna".

Art. 16-*ter.* - (*Modifica all'articolo 48 del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108*) - 1. All'articolo 48, comma 3, del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: "Al solo scopo di assicurare la trasparenza, le stazioni appaltanti danno evidenza dell'avvio delle procedure negoziate di cui al presente comma mediante i rispettivi siti *internet* istituzionali. La pubblicazione di cui al periodo precedente non costituisce ricorso a invito, avviso o bando di gara a seguito del quale qualsiasi operatore economico può presentare un'offerta" ».

Nel titolo, dopo le parole: « dell'Agenzia nazionale per la sicurezza » *sono inserite le seguenti:* « delle ferrovie e ».

ARTICOLI DA 1 A 17 DEL DECRETO-LEGGE NEL TESTO COMPRENDENTE LE
MODIFICAZIONI APPORTATE DALLA CAMERA DEI DEPUTATI

Articolo 1.

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

1. Al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono apportate le seguenti modificazioni:

0a) all'articolo 1, il comma 1 è sostituito dal seguente:

« 1. La sicurezza e la tutela della salute delle persone nonché la tutela dell'ambiente, nella circolazione stradale, rientrano tra le finalità primarie di ordine sociale ed economico perseguite dallo Stato »;

0b) all'articolo 3, comma 1, numero *53-bis*), la parola: « debole » è sostituita dalla seguente: « vulnerabile » e le parole: « disabili in carrozzella » sono sostituite dalle seguenti: « persone con disabilità »; conseguentemente, ovunque ricorrono nel codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, le parole: « debole » e « deboli » sono sostituite, rispettivamente, dalle seguenti: « vulnerabile » e « vulnerabili »;

0c) all'articolo 6, comma 4, lettera *b)*, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: « , con particolare riguardo a quelle che attraversano siti inseriti nella lista del patrimonio mondiale dell'Organizzazione delle Nazioni Unite per l'educazione, la scienza e la cultura (UNESCO) »;

a) all'articolo 7, comma 1, la lettera *d)* è sostituita dalla seguente:

« *d)* riservare limitati spazi alla sosta, a carattere permanente o temporaneo, ovvero anche solo per determinati periodi, giorni e orari:

1) dei veicoli degli organi di polizia stradale di cui all'articolo 12, dei vigili del fuoco e dei servizi di soccorso;

2) dei veicoli adibiti al servizio di persone con disabilità, munite del contrassegno di cui all'articolo 381, comma 2, del regolamento;

3) dei veicoli al servizio delle donne in stato di gravidanza o di genitori con un bambino di età non superiore a due anni, munite di contrassegno speciale, denominato "permesso rosa";

4) dei veicoli elettrici;

5) dei veicoli per il carico e lo scarico delle merci nelle ore stabilite;

6) dei veicoli adibiti a servizi di linea per lo stazionamento ai capilinea;

7) dei veicoli adibiti al trasporto scolastico nelle ore stabilite; »;

a-bis) all'articolo 10, comma 2, la lettera *b)* è sostituita dalla seguente:

« *b)* il trasporto eseguito con veicoli eccezionali di una cosa indivisibile, definita al comma 4, che per le sue dimensioni e per la sua massa determini eccedenza rispetto ai limiti stabiliti dagli articoli 61 e 62, ovvero che per la sua massa determini eccedenza rispetto ai limiti stabiliti dall'articolo 62. Nel caso di blocchi di pietra naturale, di elementi prefabbricati compositi e apparecchiature industriali complesse per l'edilizia nonché di prodotti siderurgici *coils* e laminati grezzi, il trasporto può essere effettuato integrando il carico con gli stessi generi merceologici autorizzati, comunque in numero non superiore a sei unità, fino al completamento della massa eccezionale complessiva posseduta dall'autoveicolo o dal complesso di veicoli. Qualora siano superati i limiti di cui all'articolo 62, ma nel rispetto dell'articolo 61, il carico può essere completato, con generi della stessa natura merceologica, per occupare l'intera superficie utile del piano di carico del veicolo o del complesso di veicoli, nell'osservanza dell'articolo 164 e della massa eccezionale a disposizione, fatta eccezione per gli elementi prefabbricati compositi e le apparecchiature industriali complesse per l'edilizia per i quali si applica sempre il limite delle sei unità. In entrambi i casi, purché almeno un carico delle cose indicate richieda l'impiego di veicoli eccezionali, la predetta massa complessiva non può essere superiore a 38 tonnellate se si tratta di autoveicoli isolati a tre assi, a 48 tonnellate se si tratta di autoveicoli isolati a quattro o più assi, a 72 tonnellate se si tratta di complessi di veicoli a cinque assi e a 86 tonnellate se si tratta di complessi di veicoli a sei o più assi. I richiamati limiti di massa possono essere superati nel solo caso in cui sia trasportato un unico pezzo indivisibile »;

a-ter) all'articolo 15:

1) al comma 3, le parole: « , *h)* ed *i)* » sono sostituite dalle seguenti: « e *h)* »;

2) al comma *3-bis*, le parole: « da euro 108 ad euro 433 » sono sostituite dalle seguenti: « da euro 216 ad euro 866 »;

3) dopo il comma *3-bis* è inserito il seguente:

« *3-ter*. Chiunque viola il divieto di cui al comma 1, lettera *i)*, è soggetto alla sanzione amministrativa

del pagamento di una somma da euro 52 ad euro 204 »;

a-quater) all'articolo 23:

1) dopo il comma 4 sono inseriti i seguenti:

« *4-bis*. È vietata sulle strade e sui veicoli qualsiasi forma di pubblicità il cui contenuto proponga messaggi sessisti o violenti o stereotipi di genere offensivi o messaggi lesivi del rispetto delle libertà individuali, dei diritti civili e politici, del credo religioso o dell'appartenenza etnica oppure discriminatori con riferimento all'orientamento sessuale, all'identità di genere o alle abilità fisiche e psichiche.

4-ter. Con decreto dell'autorità di Governo delegata per le pari opportunità, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e con il Ministro della giustizia, da emanare entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, sono stabilite le modalità di attuazione delle disposizioni del comma *4-bis*.

4-quater. L'osservanza delle disposizioni del comma *4-bis* è condizione per il rilascio dell'autorizzazione di cui al comma 4; in caso di violazione, l'autorizzazione rilasciata è immediatamente revocata »;

2) dopo il comma 7 è inserito il seguente:

« *7-bis*. In deroga al divieto di cui al comma 1, terzo periodo, al centro delle rotatorie nelle quali vi è un'area verde, la cui manutenzione è affidata a titolo gratuito a società private o ad altri enti, è consentita l'installazione di un cartello indicante il nome dell'impresa o ente affidatario del servizio di manutenzione del verde, fissato al suolo e di dimensioni non superiori a 40 cm per lato. Per l'installazione del cartello di cui al presente comma si applicano in ogni caso le disposizioni del comma 4 »;

3) al comma *13-bis*, primo periodo, le parole: « dal comma 1 » sono sostituite dalle seguenti: « dai commi 1, *4-bis* e *7-bis* » e sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: « ; in caso di violazione del comma *4-bis*, il termine è ridotto a cinque giorni e, nei casi più gravi, l'ente proprietario può disporre l'immediata rimozione del mezzo pubblicitario »;

a-quinquies) all'articolo 25:

1) al comma *1-bis*, dopo le parole: « le strutture che realizzano l'opera d'arte principale del sottopasso o sovrappasso, comprese le barriere di sicurezza nei sovrappassi, sono di titolarità » sono inserite le seguenti: « , ai fini della loro realizzazione e manutenzione anche straordinaria, »;

2) il comma *1-quater* è sostituito dal seguente:

« *1-quater*. Fermo restando quanto previsto dai commi *1-bis* e *1-ter* in relazione agli enti titolari delle strutture delle opere d'arte dei sottopassi e sovrappassi, comprese le barriere di sicurezza nei sovrappassi, gli enti proprietari e i gestori delle strade interessate dall'attraversamento a livello sfalsato provvedono a disciplinare mediante appositi atti convenzionali le modalità e gli oneri di realizzazione e manutenzione delle predette strutture »;

a-sexies) all'articolo 40, comma 11, le parole: « che hanno iniziato l'attraversamento » sono sostituite dalle seguenti: « che si accingono ad attraversare la strada o che hanno iniziato l'attraversamento »;

a-septies) all'articolo 50, comma 2, le parole: « 3 m » sono sostituite dalle seguenti: « 3,5 m »;

a-octies) all'articolo 52, comma 1, lettera *a*), sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: « , o avente potenza non superiore a 4.000 watt, se ad alimentazione elettrica »;

a-novies) all'articolo 60:

1) il comma 1 è sostituito dal seguente:

« *1*. Sono considerati appartenenti alla categoria dei veicoli con caratteristiche atipiche i motoveicoli, i ciclomotori, gli autoveicoli e le macchine agricole d'epoca, nonché i motoveicoli, gli autoveicoli e le macchine agricole di interesse storico e collezionistico »;

2) al comma 2, le parole: « Rientrano nella categoria dei veicoli d'epoca i motoveicoli e gli autoveicoli » sono sostituite dalle seguenti: « Rientrano nella categoria dei veicoli d'epoca i motoveicoli, i ciclomotori, gli autoveicoli e le macchine agricole »;

3) la rubrica è sostituita dalla seguente: « Motoveicoli, ciclomotori, autoveicoli e macchine agricole d'epoca e di interesse storico e collezionistico iscritti negli appositi registri »;

b) all'articolo 61:

1) al comma 2, le parole « 16,50 m » sono sostituite dalle seguenti: « 18,75 m, ferma restando l'idoneità certificata dei rimorchi, o delle unità di carico ivi caricate, al trasporto intermodale strada-rotaia e strada-mare e »;

2) dopo il comma 2 è inserito il seguente: « *2-bis.* Gli autosnodati e i filosnodati destinati a sistemi di trasporto rapido di massa possono raggiungere la lunghezza massima di 24 m su itinerari in corsia riservata autorizzati dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. »;

b-bis) all'articolo 62, comma 3, il secondo periodo è sostituito dal seguente: « Qualora si tratti di autobus o filobus a due assi, la massa complessiva a pieno carico non deve eccedere 19,5 t »;

b-ter) all'articolo 68, il comma 2 è sostituito dal seguente:

« 2. I dispositivi di segnalazione di cui alla lettera *c)* del comma 1 devono essere funzionanti da mezz'ora dopo il tramonto del sole a mezz'ora prima del suo sorgere e anche di giorno nelle gallerie, in caso di nebbia, di caduta di neve, di forte pioggia e in ogni altro caso di scarsa visibilità, durante la marcia sia nei centri abitati che fuori dai centri abitati »;

c) all'articolo 80, comma 8, dopo le parole « temperatura controllata (ATP) » sono inserite le seguenti: « e dei relativi rimorchi e semirimorchi »;

c-bis) all'articolo 80 è aggiunto, in fine, il seguente comma:

« *17-bis.* Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da emanare entro quarantacinque giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, sono stabilite le modalità di riqualificazione delle bombole approvate in conformità al regolamento n. 110 della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UNECE R 110) e sono individuati i soggetti preposti alla riqualificazione, al fine di semplificare l'esecuzione della riqualificazione stessa »;

c-ter) all'articolo 86:

1) al comma 1, dopo la parola: « autovetture » sono inserite le seguenti: « , motocicli e velocipedi »;

2) la rubrica è sostituita dalla seguente: « Servizio di piazza con autovetture, motocicli e velocipedi con conducente o taxi »;

c-quater) all'articolo 100, comma 10, sono aggiunti, in fine, i seguenti periodi: « I motoveicoli impegnati in competizioni motoristiche fuori strada che prevedono trasferimenti su strada possono esporre, limitatamente ai giorni e ai percorsi di gara, in luogo delle targhe di cui ai commi 1 e 2, una targa sostitutiva costituita da un pannello auto-costruito che riproduce i dati di immatricolazione del veicolo. Il pannello deve avere fondo giallo, cifre e lettere nere e caratteristiche dimensionali identiche a quelle della targa che sostituisce ed è collocato in modo da garantire la visibilità e la posizione richieste dal regolamento per le targhe di immatricolazione. Sono autorizzati all'utilizzo della targa sostitutiva i partecipanti concorrenti muniti di regolare licenza sportiva della Federazione motociclistica italiana, esclusivamente per la durata della manifestazione e lungo il percorso indicato nel regolamento della manifestazione stessa »;

c-quinquies) all'articolo 105, comma 1, le parole: « 16,50 m » sono sostituite dalle seguenti: « 18,75 m. I convogli che per specifiche necessità funzionali superano, da soli o compreso il loro carico, il limite di lunghezza di 18,75 m possono essere ammessi alla circolazione come trasporti eccezionali; a tali convogli si applicano le norme previste dall'articolo 104, comma 8 »;

c-sexies) all'articolo 110:

1) al comma 2 sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: « e commercianti di macchine agricole e, limitatamente alle macchine agricole indicate dall'articolo 57, comma 2, lettera *a)*, numeri 1) e 2), aventi massa massima a pieno carico tecnicamente ammissibile non superiore a 6 t, e ai rimorchi agricoli di cui all'articolo 57, comma 2, lettera *b)*, numero 2), aventi massa complessiva non superiore a 6 t, a nome di colui che si dichiara proprietario »;

2) dopo il comma 2 è inserito il seguente:

« *2-bis.* Al fine di promuovere lo sviluppo delle reti di imprese di cui all'articolo 3 del decreto-legge 10 febbraio 2009, n. 5, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 aprile 2009, n. 33, e all'articolo *6-bis*, comma 2, del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 11

agosto 2014, n. 116, alle reti costituite da imprenditori agricoli, singoli o associati, di cui all'articolo 2135 del codice civile, finalizzate anche all'acquisto di macchine agricole, è consentita l'immatricolazione ai sensi del comma 2 del presente articolo a nome della rete di imprese, identificata dal codice fiscale, richiesto dalle imprese partecipanti, e dal contratto di rete, redatto e iscritto ai sensi del citato articolo 3 del decreto-legge n. 5 del 2009, da cui risultino la sede, la denominazione e il programma della rete, previa individuazione di un'impresa della rete incaricata di svolgere le funzioni amministrative attribuite dalla legge al proprietario del veicolo »;

d) all'articolo 116, comma 9, il secondo periodo è sostituito dai seguenti: « Ai fini del conseguimento del certificato di abilitazione professionale di tipo KA è necessario che il conducente abbia la patente di categoria A1, A2 o A, nonché l'attestazione di avere frequentato con profitto un corso di formazione di primo soccorso anche presso un'autoscuola di cui all'articolo 123. Ai fini del conseguimento del certificato di abilitazione professionale di tipo KB è necessario che il conducente abbia almeno la patente di categoria B1, nonché l'attestazione di avere frequentato con profitto un corso di formazione di primo soccorso anche presso un'autoscuola di cui all'articolo 123. Con decreto del Ministro della salute sono stabilite le modalità con cui anche gli istituti dedicati all'educazione stradale possono erogare la formazione sulle nozioni di primo soccorso prevista per i soggetti che intendono conseguire i certificati di abilitazione professionale di cui al secondo e al terzo periodo »;

d-bis) all'articolo 117, comma 2-*bis*, dopo il terzo periodo è inserito il seguente: « Le limitazioni di cui al presente comma non si applicano, inoltre, se a fianco del conducente si trova, in funzione di istruttore, persona di età non superiore a sessantacinque anni, munita di patente valida per la stessa categoria, conseguita da almeno dieci anni, ovvero valida per la categoria superiore »;

d-ter) all'articolo 121, comma 11, secondo periodo, le parole: « per una volta soltanto » sono sostituite dalle seguenti: « per non più di due volte »;

d-quater) all'articolo 122:

- 1) il comma 3 è sostituito dal seguente:
« 3. Agli aspiranti autorizzati a esercitarsi per conseguire le patenti di categoria AM, A1, A2 e A, quando utilizzano veicoli nei quali non può prendere posto, a fianco del conducente, altra persona in funzione di istruttore, non si applicano le disposizioni del comma 2 »;
- 2) il comma 5 è abrogato;
- 3) al comma 6, le parole: « sei mesi » sono sostituite dalle seguenti: « dodici mesi »;
- 4) il comma 8 è sostituito dal seguente:
« 8. Chiunque, essendo autorizzato per l'esercitazione, guida senza avere a fianco, ove previsto, in funzione di istruttore, persona provvista di patente valida ai sensi del comma 2, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 430 a euro 1.731. Alla violazione consegue la sanzione accessoria del fermo amministrativo del veicolo per tre mesi, secondo le norme del capo I, sezione II, del titolo VI »;

d-quinquies) all'articolo 126-*bis*, il comma 3 è sostituito dal seguente:
« 3. Ogni variazione di punteggio è comunicata tramite il portale dell'automobilista con le modalità indicate dal Dipartimento per la mobilità sostenibile - Direzione generale per la motorizzazione e per i servizi ai cittadini e alle imprese in materia di trasporti e navigazione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili »;

d-sexies) all'articolo 138, dopo il comma 11 è aggiunto il seguente:
« 11-*bis*. I veicoli in dotazione alla Protezione civile nazionale, alla protezione civile della regione Valle d'Aosta e delle province autonome di Trento e di Bolzano, agli enti locali e agli enti del Terzo settore, comunque immatricolati, utilizzati per fini istituzionali e servizi di pubblica utilità, possono essere dotati di rimorchio destinato al trasporto di cose, di larghezza massima superiore alla larghezza del veicolo trainante, fermi restando i limiti di cui agli articoli 61 e 62 »;

d-septies) all'articolo 142, comma 12-*quater*, dopo il primo periodo sono inseriti i seguenti: « Ciascun ente locale pubblica la relazione di cui al primo periodo in apposita sezione del proprio sito *internet* istituzionale entro trenta giorni dalla trasmissione al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e al Ministero dell'interno. A decorrere dal 1° luglio 2022, il Ministero dell'interno, entro

sessanta giorni dalla ricezione, pubblica in apposita sezione del proprio sito *internet* istituzionale le relazioni pervenute ai sensi del primo periodo » e, al secondo periodo, le parole: « di cui al periodo precedente » sono sostituite dalle seguenti: « di cui al primo periodo »;

d-octies) all'articolo 147:

1) dopo il comma 3 è inserito il seguente:

« *3-bis*. Il mancato rispetto di quanto stabilito dal comma 3 può essere rilevato anche tramite appositi dispositivi per l'accertamento e il rilevamento automatico delle violazioni, conformi alle caratteristiche specificate dall'articolo 192 del regolamento »;

2) dopo il comma 6 è aggiunto il seguente:

« *6-bis*. I dispositivi di cui al comma *3-bis* possono essere installati anche dal gestore dell'infrastruttura ferroviaria a sue spese »;

e) all'articolo 158:

01) al comma 1, la lettera *h-bis*) è sostituita dalle seguenti:

« *h-bis*) negli spazi riservati alla fermata e alla sosta dei veicoli elettrici;

h-ter) negli spazi riservati alla ricarica dei veicoli elettrici. Tale divieto è previsto anche per i veicoli elettrici che non effettuano l'operazione di ricarica o che permangono nello spazio di ricarica oltre un'ora dopo il completamento della fase di ricarica. Tale limite temporale non trova applicazione dalle ore 23 alle ore 7, a eccezione dei punti di ricarica di potenza elevata di cui all'articolo 2, comma 1, lettera *e*), del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257 »;

1) al comma 2:

1.1. dopo la lettera *d*) è inserita la seguente: « *d-bis*) negli spazi riservati allo stazionamento e alla fermata dei veicoli adibiti al trasporto scolastico; »;

1.2. dopo la lettera *g*) è inserita la seguente: « *g-bis*) negli spazi riservati alla sosta dei veicoli a servizio delle donne in stato di gravidanza o di genitori con un bambino di età non superiore a due anni muniti di permesso rosa; »;

2) dopo il comma 4 è inserito il seguente: « *4-bis*. Chiunque viola le disposizioni di cui al comma 2, lettera *g*), è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 80 ad euro 328 per i ciclomotori e i motoveicoli a due ruote e da euro 165 ad euro 660 per i restanti veicoli. »;

3) al comma 5, le parole « lettere *d*), *g*) e *h*) » sono sostituite dalle seguenti: « lettere *d*), *h*) e *i*) »;

e-bis) all'articolo 171, comma 2, secondo periodo, la parola: « minore » è soppressa e dopo la parola: « risponde » è inserita la seguente: « anche »;

e-ter) all'articolo 173, comma 2, dopo le parole: « apparecchi radiotelefonici » sono inserite le seguenti: « , *smartphone*, *computer* portatili, *notebook*, *tablet* e dispositivi analoghi che comportino anche solo temporaneamente l'allontanamento delle mani dal volante »;

e-quater) all'articolo 175, comma 2, la lettera *a*) è sostituita dalla seguente:

« *a*) velocipedi, ciclomotori, motocicli di cilindrata inferiore a 150 centimetri cubici se a motore termico, ovvero di potenza inferiore a 11 kW se a motore elettrico, e motocarrozzette di cilindrata inferiore a 250 centimetri cubici se a motore termico »;

e-quinquies) all'articolo 177, comma 1, dopo il primo periodo sono inseriti i seguenti: « L'uso dei predetti dispositivi è consentito altresì ai conducenti dei motoveicoli impiegati in interventi di emergenza sanitaria e, comunque, solo per l'espletamento di servizi urgenti di istituto. Entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, sono definite le tipologie di motoveicoli di cui al secondo periodo e le relative caratteristiche tecniche e sono individuati i servizi urgenti di istituto per i quali possono essere impiegati i dispositivi »;

e-sexies) all'articolo 180, comma 8, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « L'invito a presentarsi per esibire i documenti di cui al presente articolo non si applica nel caso in cui l'esistenza e la validità della documentazione richiesta possano essere accertate tramite consultazione di banche di dati o archivi pubblici o gestiti da amministrazioni dello Stato accessibili da parte degli organi di polizia stradale, ad eccezione delle ipotesi in cui l'accesso a tali banche di dati o archivi pubblici non sia tecnicamente possibile al momento della contestazione »;

f) all'articolo 188:

01) dopo il comma 3 è inserito il seguente:

« 3-bis. Ai veicoli al servizio di persone con disabilità, titolari del contrassegno speciale ai sensi dell'articolo 381, comma 2, del regolamento, è consentito sostare gratuitamente nelle aree di sosta o parcheggio a pagamento, qualora risultino già occupati o indisponibili gli stalli a loro riservati »;

1) al comma 4, le parole « una somma da euro 87 a euro 344 » sono sostituite dalle seguenti: « una somma da euro 168 ad euro 672 »;

2) al comma 5, le parole « una somma da euro 42 a euro 173 » sono sostituite dalle seguenti: « una somma da euro 87 ad euro 344 »;

g) dopo l'articolo 188, è inserito il seguente:

« Art. 188-bis (Sosta dei veicoli al servizio delle donne in stato di gravidanza o di genitori con un bambino di età non superiore a due anni). - 1. Per la sosta dei veicoli al servizio delle donne in stato di gravidanza o di genitori con un bambino di età non superiore a due anni gli enti proprietari della strada possono allestire spazi per la sosta, mediante la segnaletica necessaria, per consentire ed agevolare la mobilità di tali soggetti secondo le modalità stabilite nel regolamento.

2. Per usufruire delle strutture di cui al comma 1, le donne in stato di gravidanza o i genitori con un bambino di età non superiore a due anni sono autorizzati dal comune di residenza, nei casi e con le modalità, relativi al rilascio del permesso rosa, stabiliti dal regolamento.

3. Chiunque usufruisce delle strutture di cui al comma 1, senza avere l'autorizzazione prescritta dal comma 2, o ne fa uso improprio è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 87 a euro 344.

4. Chiunque, pur avendone diritto, usa delle strutture di cui al comma 1 non osservando le condizioni ed i limiti indicati nell'autorizzazione prescritta dal comma 2, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 42 a euro 173. »;

g-bis) all'articolo 191, il comma 1 è sostituito dal seguente:

« 1. Quando il traffico non è regolato da agenti o da semafori, i conducenti devono dare la precedenza, rallentando gradualmente e fermandosi, ai pedoni che transitano sugli attraversamenti pedonali o si trovano nelle loro immediate prossimità. I conducenti che svoltano per inoltrarsi in un'altra strada al cui ingresso si trova un attraversamento pedonale devono dare la precedenza, rallentando gradualmente e fermandosi, ai pedoni che transitano sull'attraversamento medesimo o si trovano nelle sue immediate prossimità, quando a essi non sia vietato il passaggio. Resta fermo per i pedoni il divieto di cui all'articolo 190, comma 4 »;

g-ter) all'articolo 196, comma 1, secondo periodo, le parole: « risponde solidalmente il locatario e » sono sostituite dalle seguenti: « il locatario, in vece del proprietario, risponde solidalmente con l'autore della violazione o, per i ciclomotori, con l'intestatario del contrassegno di identificazione; »;

g-quater) all'articolo 203:

1) al comma 1, primo periodo, dopo le parole: « con raccomandata con ricevuta di ritorno » sono aggiunte le seguenti: « o per via telematica, a mezzo di posta elettronica certificata o di altro servizio elettronico di recapito certificato qualificato, secondo le modalità previste dall'articolo 65 del codice dell'amministrazione digitale, di cui al decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82 »;

2) al comma 1-bis, primo periodo, dopo le parole: « con raccomandata con avviso di ricevimento » sono aggiunte le seguenti: « o trasmesso per via telematica, a mezzo di posta elettronica certificata o di altro servizio elettronico di recapito certificato qualificato, secondo le modalità previste dall'articolo 65 del codice di cui al decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82 »;

g-quinqies) all'articolo 213:

1) al comma 3, terzo periodo, la parola: « trasmissione » è sostituita dalla seguente: « ricezione » e dopo le parole: « del provvedimento » sono aggiunte le seguenti: « adottato dal prefetto »;

2) al comma 5:

2.1) al sesto periodo sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: « ; la medesima comunicazione reca altresì l'avviso che, se l'avente diritto non assumerà la custodia del veicolo nei successivi cinque giorni, previo pagamento dei relativi oneri di recupero e custodia, il veicolo sarà alienato anche ai soli fini

della sua rottamazione »;

2.2) sono aggiunti, in fine, i seguenti periodi: « Nel caso di veicoli sequestrati in assenza dell'autore della violazione, per i quali non sia stato possibile rintracciare contestualmente il proprietario o altro obbligato in solido, e affidati a uno dei soggetti di cui all'articolo 214-bis, il verbale di contestazione, unitamente a quello di sequestro recante l'avviso ad assumerne la custodia, è notificato senza ritardo dall'organo di polizia che ha eseguito il sequestro. Contestualmente, il medesimo organo di polizia provvede altresì a dare comunicazione del deposito del veicolo presso il soggetto di cui all'articolo 214-bis mediante pubblicazione di apposito avviso nell'albo pretorio del comune ove è avvenuto l'accertamento della violazione. Qualora, per comprovate difficoltà oggettive, non sia stato possibile eseguire la notifica e il veicolo risulti ancora affidato a uno dei soggetti di cui all'articolo 214-bis, la notifica si ha per eseguita nel trentesimo giorno successivo a quello di pubblicazione della comunicazione di deposito del veicolo nell'albo pretorio del comune ove è avvenuto l'accertamento della violazione »;

3) al comma 7, quinto periodo, la parola: « distrutto » è sostituita dalla seguente: « alienato »;

4) dopo il comma 10 è aggiunto il seguente:

« 10-bis. Il provvedimento con il quale è disposto il sequestro del veicolo è comunicato dall'organo di polizia procedente ai competenti uffici del Dipartimento per la mobilità sostenibile di cui al comma 10 per l'annotazione al PRA. In caso di dissequestro, il medesimo organo di polizia provvede alla comunicazione per la cancellazione dell'annotazione nell'Archivio nazionale dei veicoli e al PRA »;

g-sexies) all'articolo 214, comma 5, secondo periodo, la parola: « sequestro » è sostituita dalle seguenti: « fermo amministrativo »;

g-septies) all'articolo 215-bis:

1) al comma 1, secondo periodo, le parole: « , in cui, per ciascun veicolo, sono riportati altresì i dati identificativi del proprietario risultanti al pubblico registro automobilistico » sono soppresse;

2) al comma 4, le parole: « comunicazione, tra gli uffici interessati, dei dati necessari all'espletamento delle procedure di cui al » sono sostituite dalle seguenti: « attuazione delle disposizioni del »;

3) alla rubrica, la parola: « rimossi, » è soppressa;

g-octies) alla tabella dei punteggi previsti all'art. 126-bis:

1) al capoverso « Art. 158 », alla voce « Comma 2 », le parole: « lettere *d*), *g*) e *h*) » sono sostituite dalle seguenti: « lettere *d*) e *h*) » ed è aggiunta, in fine, la seguente voce: « Comma 2, lettera *g*) - 4 »;

2) il capoverso « Art. 188 » è sostituito dal seguente: « Art. 188 - Comma 4 - 6 - Comma 5 - 3 ».

1-bis. Al fine di ridurre i tempi di sottoscrizione degli atti convenzionali previsti dall'articolo 25, commi *1-quater* e *1-quinquies*, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, adottato entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, è approvato, in relazione agli attraversamenti tra le strade di tipo A o di tipo B statali e le strade di classificazione inferiore ai sensi dell'articolo 2 del medesimo codice di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992, l'elenco delle strutture delle opere d'arte dei sottopassi e sovrappassi, comprese le barriere di sicurezza nei sovrappassi, con l'indicazione dei relativi enti titolari, ai sensi e per gli effetti dei commi *1-bis* e *1-ter* del medesimo articolo 25.

1-ter. Il comma *3-bis* dell'articolo 188 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, introdotto dal comma 1, lettera *f*), numero 01), del presente articolo, si applica a decorrere dal 1° gennaio 2022. Nell'eventualità in cui dall'attuazione del comma 1, lettera *f*), derivino minori entrate per il bilancio degli enti locali, attestate dall'organo competente, gli enti stessi provvedono a rivedere le tariffe per la sosta o il parcheggio nelle aree a pagamento, al solo ed esclusivo fine di compensare le predette minori entrate.

2. All'articolo 1 della legge 30 dicembre 2020, n. 178, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 819, le parole « 30 giugno 2021 » sono sostituite dalle seguenti: « 15 ottobre 2021 » e le parole « di persone con limitata o impedita capacità motoria muniti di contrassegno speciale ovvero delle donne in stato di gravidanza » sono sostituite dalle seguenti: « delle donne in stato di gravidanza o di genitori con un bambino di età non superiore a due anni ovvero a prevedere la gratuità della sosta

dei veicoli adibiti al servizio di persone con limitata o impedita capacità motoria muniti di contrassegno speciale, nelle aree di sosta o di parcheggio a pagamento, qualora risultino già occupati o indisponibili gli stalli a loro riservati »;

b) al comma 820, le parole « Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze » sono sostituite dalle seguenti: « Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con i Ministri dell'economia e delle finanze e per le disabilità ».

2-bis. Sono classificate d'interesse storico o collezionistico ai sensi dell'articolo 215 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, le macchine agricole la cui data di costruzione è precedente di almeno quaranta anni a quella della richiesta di riconoscimento nella categoria in questione. Le caratteristiche tecniche devono comprendere almeno tutte quelle necessarie per la verifica di idoneità alla circolazione del motoveicolo o dell'autoveicolo ai sensi dei commi 5 e 6 del citato articolo 215 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 495 del 1992. Entro un mese dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, il Governo provvede ad apportare al citato articolo 215 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 495 del 1992 le modifiche necessarie al fine di adeguarlo a quanto disposto dal presente comma.

3. L'autorizzazione alla circolazione di prova di cui all'articolo 1 del decreto del Presidente della Repubblica 24 novembre 2001, n. 474, può essere utilizzata per la circolazione su strada dei veicoli non immatricolati e di quelli già muniti della carta di circolazione di cui agli articoli 93, 110 e 114 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 o del certificato di circolazione di cui all'articolo 97 del predetto decreto legislativo, anche in deroga agli obblighi previsti dall'articolo 80 del decreto legislativo n. 285 del 1992, qualora detti veicoli circolino su strada per esigenze connesse a prove tecniche, sperimentali o costruttive, dimostrazioni o trasferimenti, anche per ragioni di vendita o di allestimento. Ai fini della circolazione di cui al primo periodo, resta comunque fermo l'obbligo di copertura assicurativa da parte del titolare dell'autorizzazione alla circolazione di prova, ai sensi delle vigenti disposizioni in materia di responsabilità civile verso terzi. Dei danni cagionati dal veicolo in circolazione di prova, anche se munito della carta o del certificato di circolazione, risponde, ove ne ricorrano i presupposti, l'assicuratore dell'autorizzazione alla circolazione di prova.

4. Entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, si provvede all'aggiornamento del decreto del Presidente della Repubblica 24 novembre 2001, n. 474, anche al fine di stabilire le condizioni e il numero massimo di autorizzazioni alla circolazione di prova rilasciabili ad ogni titolare in ragione del tipo di attività esercitata e del numero di addetti.

4-bis. Al fine di semplificare le attività degli uffici della motorizzazione civile, il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, con proprio decreto da adottare entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, è autorizzato a modificare l'allegato A al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 8 gennaio 2021, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 37 del 13 febbraio 2021, inserendo tra le modifiche ai veicoli per le quali l'aggiornamento della carta di circolazione non è subordinato a visita e prova ai sensi dell'articolo 78, comma 1, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, anche quelle riguardanti i sistemi ruota previsti dal regolamento di cui al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 10 gennaio 2013, n. 20.

5. Al decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 14, comma 1, dopo le parole « per mezzo dei veicoli » sono inserite le seguenti: « adibiti al trasporto di cose e di passeggeri »;

b) all'articolo 22:

1) il comma 1 è sostituito dal seguente: « 1. Ai fini del possesso della carta di qualificazione del conducente da parte di titolare di patente di guida rilasciata in Italia, la qualificazione iniziale e la formazione periodica sono comprovate mediante l'apposizione sulla medesima patente del codice unionale armonizzato "95", secondo le modalità di cui ai commi 2 e 3. »;

2) al comma 3-bis, le parole « formazione periodica di » sono sostituite dalle seguenti: « formazione

periodica conseguite in Italia ai sensi dell'articolo 21 da » e le parole « dei trasporti, Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici » sono sostituite dalle seguenti: « della mobilità sostenibili, Dipartimento per i trasporti e la navigazione »;

3) al comma 6:

3.1. all'alinea, le parole « diverso dall'Italia » sono soppresse;

3.2. alla lettera b), le parole « Con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti » sono sostituite dalle seguenti: « Nel caso in cui l'impresa sia stabilita in Italia, con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili »;

4) al comma 7, alinea, le parole « diverso dall'Italia » sono soppresse.

5-bis. Dal 1° gennaio al 30 giugno 2022, ai giovani fino al trentacinquesimo anno d'età e ai soggetti che percepiscono il reddito di cittadinanza ovvero ammortizzatori sociali, a qualsiasi titolo e comunque denominati, è concesso, nei limiti delle risorse di cui al presente comma, un contributo, a titolo di rimborso delle spese sostenute e documentate per il conseguimento della patente e delle abilitazioni professionali per la guida di veicoli destinati all'attività di autotrasporto di merci per conto di terzi di cui al decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286, di importo pari a 1.000 euro e comunque non superiore al 50 per cento dell'importo di tali spese. Ai fini della concessione del contributo di cui al primo periodo, i richiedenti devono dimostrare di avere stipulato, entro tre mesi dal conseguimento della patente o dell'abilitazione professionale, un contratto di lavoro in qualità di conducente con un operatore economico del settore dell'autotrasporto di merci per conto di terzi, per un periodo di almeno sei mesi. Per le finalità di cui al presente comma è autorizzata la spesa di 1 milione di euro per l'anno 2022.

5-ter. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, adottato entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono indicati i termini e le modalità di presentazione delle domande per la concessione del contributo di cui al comma *5-bis*, nonché le modalità di erogazione dello stesso.

5-quater. Agli oneri derivanti dall'attuazione del comma *5-bis*, pari a 1 milione di euro per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di parte corrente di cui all'articolo 34-*ter*, comma 5, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, iscritto nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

5-quinquies. In deroga a quanto disposto dall'articolo 54, comma 1, lettera *d*), del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sugli autocarri è possibile la presenza a bordo, oltre che delle persone addette all'uso o al trasporto delle cose trasportate, anche di un soggetto neo-assunto, in possesso dei titoli professionali previsti per l'esercizio della professione, per un periodo di addestramento di durata massima di tre mesi.

5-sexies. Al decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 285, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 2, comma 1, la lettera *a)* è sostituita dalla seguente:

« *a)* servizi automobilistici interregionali di competenza statale, di seguito denominati "servizi di linea": i servizi di trasporto di persone effettuati su strada mediante autobus, ad offerta indifferenziata, e aventi itinerari, orari e frequenze prestabiliti che si svolgono in modo continuativo o periodico su un percorso la cui lunghezza sia pari o superiore a 250 km e che collegano almeno due regioni, restando ferma, per tali servizi di linea, la possibilità per i passeggeri di concludere il viaggio all'interno della stessa regione nella quale detto itinerario di viaggio è iniziato e, per le tratte all'interno della medesima regione e oggetto di contratto di servizio, la possibilità di servire relazioni di traffico limitate ai capoluoghi di provincia, nonché i servizi integrativi di cui al regio decreto-legge 21 dicembre 1931, n. 1575, convertito dalla legge 24 marzo 1932, n. 386, aventi le predette caratteristiche »;

b) all'articolo 3:

1) al comma 1, le parole: « rilasciata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, » sono sostituite dalle seguenti: « rilasciata dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, nel rispetto della vigente normativa in materia di sicurezza, relativamente al percorso e alle aree di fermata del servizio di linea proposto e »;

2) al comma 2:

2.1) la lettera g) è sostituita dalla seguente:

« g) proporre un servizio di linea nel rispetto della vigente normativa in materia di sicurezza, sul percorso e sulle aree di fermata del servizio di linea proposto »;

2.2) la lettera m) è abrogata;

3) al comma 3, le parole: « , g) e m) » sono sostituite dalle seguenti: « e g) »;

c) all'articolo 5, comma 2, la lettera c) è sostituita dalla seguente:

« c) tenere a bordo dell'autobus adibito al servizio la copia dell'autorizzazione rilasciata dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, certificata conforme da quest'ultimo oppure in formato digitale originato dall'applicazione informatica gestita dal medesimo Ministero, come disciplinato dal decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili adottato in attuazione dell'articolo 4, comma 1. La documentazione, redatta nella forma specificata nel citato decreto ministeriale, dalla quale risulti che il conducente abbia un regolare rapporto di lavoro secondo la normativa vigente, deve essere tenuta a bordo del veicolo ».

5-septies. Le disposizioni di cui al comma *5-sexies*, lettera a), si applicano a partire dal 31 marzo 2022.

5-octies. Il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, provvede a modificare il regolamento di cui al decreto del Ministro dei trasporti 1° dicembre 2006, n. 316, anche al fine di semplificare il procedimento autorizzatorio, con particolare riferimento alla riduzione dei termini del medesimo procedimento e alla sua conclusione anche secondo le modalità di cui all'articolo 20 della legge 7 agosto 1990, n. 241.

6. All'articolo 92 del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 aprile 2020, n. 27, dopo il comma *4-septies*, sono aggiunti i seguenti:

« *4-octies.* Il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, con decreto da adottarsi entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, individua il numero e la composizione delle commissioni di esame, nonché i requisiti e le modalità di nomina dei relativi componenti ai fini degli esami di abilitazione degli ispettori che svolgono gli accertamenti periodici dei veicoli a motore e dei loro rimorchi di cui al comma *4-septies*. Per la determinazione della misura dei compensi a favore dei componenti delle commissioni si applica la disciplina prevista dal decreto di cui all'articolo 3, comma 13, della legge 19 giugno 2019, n. 56.

4-novies. Le spese per la partecipazione agli esami di cui al comma *4-octies*, per la prima iscrizione e per l'aggiornamento dell'iscrizione nel registro degli ispettori di cui al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 11 dicembre 2019, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana n. 22 del 28 gennaio 2020, nonché quelle per il funzionamento delle commissioni esaminatrici e le indennità da corrispondere ai componenti delle commissioni medesime sono a carico dei richiedenti.

4-decies. Gli importi e le modalità di versamento dei diritti di cui al comma *4-novies* sono determinati secondo le modalità previste dai provvedimenti adottati in attuazione dell'articolo 11, commi 12 e 13, del decreto legislativo 27 gennaio 2010, n. 35. Le relative somme sono versate all'entrata del bilancio dello Stato per essere riassegnate, con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, ad apposito capitolo istituito nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e destinate al finanziamento delle spese di funzionamento delle commissioni esaminatrici di cui al comma *4-novies* e delle indennità da corrispondere ai componenti delle medesime commissioni.

4-undecies. Per l'anno 2021, al fine di consentire l'avvio delle attività delle commissioni esaminatrici di cui al comma *4-octies* è autorizzata la spesa di euro 200.000, cui si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2021-2023, nell'ambito del programma "Fondi di riserva e speciali" della missione "Fondi da ripartire" dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2021, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio. ».

6-bis. All'articolo 1, comma 48, della legge 27 dicembre 2019, n. 160, è aggiunto, in fine, il seguente

periodo: « Il Fondo finanzia altresì il 50 per cento del costo complessivo degli interventi posti in essere da comuni e unioni di comuni relativi a:

a) messa in sicurezza della mobilità ciclistica urbana, comprese l'istituzione di zone a velocità limitata, inferiore o uguale a 30 km/h, e l'installazione della relativa segnaletica;

b) realizzazione di stalli o aree di sosta per i velocipedisti;

c) realizzazione della casa avanzata e delle corsie ciclabili di cui all'articolo 3, comma 1, numeri *7-bis*), *12-bis*) e *12-ter*), del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 ».

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

a) al comma 1, le parole: « in favore delle persone fisicamente impedite o comunque a mobilità ridotta, con patologie accertate, anche se accompagnate, ovvero appartenenti a nuclei familiari più esposti agli effetti economici derivanti dall'emergenza epidemiologica da virus COVID-19 o in stato di bisogno » sono sostituite dalle seguenti: « in favore delle persone fisicamente impedite, a mobilità ridotta anche se accompagnate, ovvero persone con invalidità o affette da malattie che necessitano di cure continuative, ovvero appartenenti a nuclei familiari più esposti agli effetti economici derivanti dall'emergenza epidemiologica da COVID-19 o in stato di bisogno, ovvero di donne in gravidanza, ovvero di persone di età pari o superiore a sessantacinque anni »;

b) dopo il comma 4 sono inseriti i seguenti:

« *4-bis*. Nei limiti delle risorse ad essi assegnate, i comuni possono prevedere il superamento del limite del 50 per cento della spesa sostenuta per persone in condizioni di particolare fragilità, anche economica, appartenenti alle categorie di cui al comma 1.

4-ter. Nell'ambito e nei limiti delle risorse loro assegnate, i comuni possono utilizzare una quota pari al 5 per cento delle medesime risorse anche per finanziare le spese necessarie per promuovere ed attivare la misura di cui al presente articolo ».

6-quater. Al fine di sostenere le attività di trasformazione digitale dei servizi di motorizzazione resi a cittadini e imprese dagli uffici del Dipartimento per la mobilità sostenibile del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, nonché di garantire elevati livelli di sicurezza cibernetica in relazione al trattamento dei dati, è istituito, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, un apposito fondo con una dotazione pari a 25 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022, 2023 e 2024. Ai relativi oneri si provvede mediante corrispondente riduzione delle proiezioni dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2021-2023, nell'ambito del programma « Fondi di riserva e speciali » della missione « Fondi da ripartire » dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2021, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

6-quinquies. All'articolo 22, comma 6, lettera *b)*, del decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286, il secondo periodo è soppresso.

6-sexies. In fase di progettazione ed esecuzione di infrastrutture di tipo stradale, autostradale e ferroviario devono essere previste infrastrutture complementari atte a consentire il passaggio in sicurezza di fauna selvatica nelle aree in cui è maggiore la loro presenza nel territorio.

6-septies. Le disposizioni del comma *6-sexies* si applicano alle infrastrutture di tipo stradale, autostradale e ferroviario la cui attività di progettazione è avviata successivamente alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto.

6-octies. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro della transizione ecologica, sono definite le specifiche tecniche destinate ai gestori e finalizzate ad assicurare modalità standardizzate ai fini della progettazione di cui al comma *6-sexies*.

6-novies. Dall'attuazione delle disposizioni dei commi *6-sexies*, *6-septies* e *6-octies* non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

6-decies. All'articolo 18 del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, il comma *3-bis* è abrogato.

Articolo 1-*bis*.

(*Semplificazioni nelle agevolazioni sui veicoli per le persone con disabilità*)

1. Per il riconoscimento delle agevolazioni previste dall'articolo 8 della legge 27 dicembre 1997, n. 449, con riferimento all'acquisto di veicoli, i soggetti con ridotte o impedito capacità motorie permanenti, abilitati alla guida presentano una copia semplice della patente posseduta, ove essa contenga l'indicazione di adattamenti, anche di serie, per il veicolo agevolabile da condurre, prescritti dalle commissioni mediche locali di cui all'articolo 119, comma 4, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

2. Con decreto di natura non regolamentare, il Ministro dell'economia e delle finanze, entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, provvede a modificare il decreto del Ministro delle finanze 16 maggio 1986, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 113 del 17 maggio 1986, per adeguarlo a quanto disposto dal comma 1.

Articolo 1-*ter*.

(*Disposizioni per garantire la sicurezza della circolazione dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica*)

1. All'articolo 1 della legge 27 dicembre 2019, n. 160, i commi da 75 a 75-*septies* sono sostituiti dai seguenti:

« 75. I monopattini a propulsione prevalentemente elettrica possiedono i seguenti requisiti:

- a) le caratteristiche costruttive di cui all'allegato 1 annesso al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 4 giugno 2019, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 162 del 12 luglio 2019;
- b) assenza di posti a sedere;
- c) motore elettrico di potenza nominale continua non superiore a 0,50 kW;
- d) segnalatore acustico;
- e) regolatore di velocità configurabile in funzione dei limiti di cui al comma 75-*quaterdecies*;
- f) la marcatura "CE" prevista dalla direttiva 2006/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 maggio 2006.

75-*bis*. A decorrere dal 1° luglio 2022, i monopattini a propulsione prevalentemente elettrica commercializzati in Italia devono essere dotati di indicatori luminosi di svolta e di freno su entrambe le ruote. Per i monopattini a propulsione prevalentemente elettrica già in circolazione prima di tale data, è fatto obbligo di adeguarsi entro il 1° gennaio 2024.

75-*ter*. Fermo restando quanto previsto dai commi da 75 a 75-*vicies bis*, i servizi di noleggio dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica, anche in modalità *free-floating*, possono essere attivati esclusivamente con apposita deliberazione della Giunta comunale, nella quale devono essere previsti, oltre al numero delle licenze attivabili e al numero massimo dei dispositivi in circolazione:

- a) l'obbligo di copertura assicurativa per lo svolgimento del servizio stesso;
- b) le modalità di sosta consentite per i dispositivi interessati;
- c) le eventuali limitazioni alla circolazione in determinate aree della città.

75-*quater*. È vietata la circolazione ai monopattini a motore con requisiti diversi da quelli di cui al comma 75.

75-*quinquies*. I monopattini a propulsione prevalentemente elettrica, per quanto non previsto dai commi da 75 a 75-*vicies ter*, sono equiparati ai velocipedi.

75-*sexies*. Da mezz'ora dopo il tramonto, durante tutto il periodo dell'oscurità, e di giorno, qualora le condizioni di visibilità lo richiedano, i monopattini a propulsione prevalentemente elettrica possono circolare su strada pubblica solo se provvisti anteriormente di luce bianca o gialla fissa e posteriormente di luce rossa fissa, entrambe accese e ben funzionanti. I monopattini elettrici sono altresì dotati posteriormente di catadiottri rossi.

75-*septies*. Da mezz'ora dopo il tramonto, durante tutto il periodo dell'oscurità, il conducente del monopattino a propulsione prevalentemente elettrica deve circolare indossando il giubbotto o le bretelle retroriflettenti ad alta visibilità, di cui al comma 4-*ter* dell'articolo 162 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

75-*octies*. I monopattini a propulsione prevalentemente elettrica possono essere condotti solo da

utilizzatori che abbiano compiuto il quattordicesimo anno di età.

75-novies. I conducenti di età inferiore a diciotto anni hanno l'obbligo di indossare un idoneo casco protettivo conforme alle norme tecniche armonizzate UNI EN 1078 o UNI EN 1080.

75-decies. È vietato trasportare altre persone, oggetti o animali, di trainare veicoli, di condurre animali e di farsi trainare da un altro veicolo.

75-undecies. È vietata la circolazione dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica sui marciapiedi. Sui marciapiedi è consentita esclusivamente la conduzione a mano dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica. È altresì vietato circolare contromano, salvo che nelle strade con doppio senso ciclabile.

75-duodecies. I conducenti dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica devono avere libero l'uso delle braccia e delle mani e reggere il manubrio sempre con entrambe le mani, salvo che sia necessario segnalare la manovra di svolta sui mezzi privi indicatori di direzione.

75-terdecies. I monopattini a propulsione prevalentemente elettrica possono circolare esclusivamente su strade urbane con limite di velocità di 50 km/h, nelle aree pedonali, su percorsi pedonali e ciclabili, su corsie ciclabili, su strade a priorità ciclabile, su piste ciclabili in sede propria e su corsia riservata ovvero dovunque sia consentita la circolazione dei velocipedi.

75-quaterdecies. I monopattini a propulsione prevalentemente elettrica non possono superare il limite di velocità di 6 km/h quando circolano nelle aree pedonali. Non possono superare il limite di 20 km/h in tutti gli altri casi di circolazione di cui al comma *75-terdecies*.

75-quinquiesdecies. È vietato sostare sul marciapiede, salvo che nelle aree individuate dai comuni. I comuni possono individuare tali aree, garantendo adeguata capillarità, privilegiando la scelta di localizzazioni alternative ai marciapiedi. Tali aree possono essere prive di segnaletica orizzontale e verticale, purché le coordinate GPS della loro localizzazione siano consultabili pubblicamente nel sito *internet* istituzionale del comune. Ai monopattini a propulsione prevalentemente elettrica è comunque consentita la sosta negli stalli riservati a velocipedi, ciclomotori e motoveicoli.

75-sexiesdecies. Gli operatori di noleggio di monopattini elettrici, al fine di prevenire la pratica diffusa del parcheggio irregolare dei loro mezzi, devono altresì prevedere l'obbligo di acquisizione della fotografia al termine di ogni noleggio, dalla quale si desuma chiaramente la posizione dello stesso nella pubblica via.

75-septiesdecies. Gli operatori di noleggio di monopattini elettrici sono tenuti ad organizzare, in accordo con i comuni nei quali operano, adeguate campagne informative sull'uso corretto del monopattino elettrico e ad inserire nelle applicazioni digitali per il noleggio le regole fondamentali, impiegando tutti gli strumenti tecnologici utili a favorire il rispetto delle regole.

75-duodevicies. Chiunque viola le disposizioni di cui ai commi da *75-sexies* a *75-quaterdecies* è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 50 a euro 250.

75-undevicies. Chiunque circola con un monopattino a motore avente requisiti diversi da quelli di cui al comma 75 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 100 a euro 400.

75-vicies. Alla violazione delle disposizioni di cui al comma *75-quater* consegue la sanzione amministrativa accessoria della confisca del monopattino, ai sensi delle disposizioni del titolo VI, capo I, sezione II, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, quando il monopattino ha un motore termico o un motore elettrico avente potenza nominale continua superiore a 1 kW.

75-vicies semel. Nei casi di violazione della disposizione di cui al comma *75-quinquiesdecies* si applica la sanzione di cui all'articolo 158, comma 5, del codice di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, prevista per i ciclomotori e i motoveicoli.

75-vicies bis. Ai fini delle sanzioni di cui alle disposizioni dei commi da 75 a *75-vicies semel* si applicano le disposizioni del titolo VI del codice di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. Si considerano in circolazione i veicoli o i dispositivi di mobilità personale che sono condotti nelle aree e negli spazi individuati dal medesimo codice di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992.

75-vicies ter. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, in collaborazione con il

Ministero dell'interno e con il Ministero dello sviluppo economico, avvia apposita istruttoria finalizzata alla verifica della necessità dell'introduzione dell'obbligo di assicurazione sulla responsabilità civile per i danni a terzi derivanti dalla circolazione dei monopattini elettrici. Il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili trasmette alle competenti Commissioni parlamentari una relazione sugli esiti dell'attività istruttoria di cui al primo periodo entro centottanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione ».

Articolo 2.

(Disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza nel settore delle infrastrutture autostradali e idriche)

1. In considerazione dei provvedimenti di regolazione e limitazione della circolazione stradale adottati nel periodo emergenziale da COVID-19 e della conseguente incidenza di detti provvedimenti sulla dinamica dei transiti sulla rete autostradale all'articolo 13, comma 3, del decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8, le parole: « relative all'anno 2020 e all'anno 2021 » sono sostituite dalle seguenti: « relative agli anni 2020 e 2021 e di quelle relative a tutte le annualità comprese nel nuovo periodo regolatorio » e le parole: « non oltre il 31 luglio 2021 » sono sostituite dalle seguenti: « non oltre il 31 dicembre 2021 ».

1-bis. Al fine di accelerare la realizzazione delle infrastrutture autostradali e l'effettuazione degli interventi di manutenzione straordinaria, nonché di promuovere l'innovazione tecnologica e la sostenibilità delle medesime infrastrutture, l'affidamento delle concessioni relative alla tratta autostradale di cui all'articolo 13-*bis*, comma 2, del decreto-legge 16 ottobre 2017, n. 148, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 dicembre 2017, n. 172, può avvenire, in deroga alle disposizioni del comma 1 del medesimo articolo 13-*bis*, anche facendo ricorso alle procedure previste dall'articolo 183 del codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, da concludere entro il 31 dicembre 2022. In caso di avvio della procedura di affidamento della concessione secondo le modalità di cui al primo periodo e nelle more del suo svolgimento, la società Autobrennero Spa, fermo restando quanto previsto dal citato articolo 13-*bis*, comma 2, del decreto-legge n. 148 del 2017, provvede, altresì, al versamento all'entrata del bilancio dello Stato, entro i termini di cui ai commi 3 e 4 del medesimo articolo 13-*bis*, di una somma corrispondente agli importi previsti dallo stesso comma 3 in relazione agli anni 2018, 2019, 2020 e 2021, a titolo di acconto delle somme dovute dalla medesima società in forza della delibera del Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE) 1° agosto 2019, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 255 del 30 ottobre 2019. In caso di affidamento della concessione a un operatore economico diverso dalla società Autobrennero Spa e qualora le somme effettivamente dovute da tale società in forza della citata delibera del CIPE 1° agosto 2019 risultino inferiori a quelle corrisposte ai sensi del secondo periodo del presente comma, il concessionario subentrante provvede a versare l'importo differenziale direttamente alla società Autobrennero Spa mediante riduzione delle somme dovute al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, in qualità di concedente, a titolo di prezzo della concessione.

1-ter. Per le medesime finalità di cui al comma 1-*bis* del presente articolo, all'articolo 13-*bis* del decreto-legge 16 ottobre 2017, n. 148, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 dicembre 2017, n. 172, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 2, il primo e il secondo periodo sono sostituiti dai seguenti: « La società Autobrennero Spa provvede al trasferimento all'entrata del bilancio dello Stato delle risorse accantonate in regime di esenzione fiscale fino alla data di entrata in vigore della presente disposizione nel fondo di cui all'articolo 55, comma 13, della legge 27 dicembre 1997, n. 449, mediante versamenti rateizzati di pari importo, da effettuare entro l'anno 2028. La società Autobrennero Spa provvede al versamento della prima rata entro il 15 dicembre 2021 e delle successive rate entro il 15 dicembre di ciascuno degli anni successivi »;

b) al comma 4, le parole: « entro il 31 luglio 2021 » sono sostituite dalle seguenti: « entro il 15 dicembre 2021 » e le parole: « entro il 30 giugno 2021 » sono sostituite dalle seguenti: « entro il 21 dicembre 2021 ».

2. In considerazione del calo di traffico registrato sulle autostrade italiane derivante dall'emergenza

epidemiologica da COVID-19 e dalle relative misure di limitazione del contagio adottate dallo Stato e dalle regioni, al fine di contenere i conseguenti effetti economici e di salvaguardare i livelli occupazionali, è prorogata di due anni la durata delle concessioni in corso alla data di entrata in vigore del presente decreto, relative ai servizi di distribuzione di carbolubrificanti e ai servizi di ristoro sulla rete autostradale. La proroga non si applica in presenza di procedure di evidenza pubblica finalizzate al nuovo affidamento delle concessioni di cui al primo periodo e già definite con l'aggiudicazione alla data di entrata in vigore del presente decreto.

2-bis. All'articolo 9-*tricies semel*, comma 1, del decreto-legge 24 ottobre 2019, n. 123, convertito, con modificazioni, dalla legge 12 dicembre 2019, n. 156, le parole: « 31 ottobre 2021 », ovunque ricorrono, sono sostituite dalle seguenti: « 31 dicembre 2021 ».

2-ter. Al fine di ridurre i tempi di realizzazione dell'intervento viario Tarquinia-San Pietro in Palazzi, di cui all'articolo 35, comma 1-*ter*, quarto periodo, del decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8, nelle more della definizione del procedimento di revisione della concessione di cui al terzo periodo del medesimo articolo 35, comma 1-*ter*, è autorizzato l'acquisto da parte della società ANAS Spa dei progetti elaborati dalla società Autostrada tirrenica Spa relativi al predetto intervento viario, previo pagamento di un corrispettivo determinato avendo riguardo ai soli costi di progettazione e ai diritti sulle opere dell'ingegno di cui all'articolo 2578 del codice civile. Per le finalità di cui al primo periodo, la società ANAS Spa provvede ad acquisire preventivamente il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, che si pronuncia entro trenta giorni dalla data di ricezione della richiesta, in relazione alle eventuali integrazioni o modifiche da apportare ai predetti progetti, nonché all'entità del corrispettivo da riconoscere secondo i criteri di cui al primo periodo.

2-quater. Agli oneri derivanti dall'attuazione del comma 2-*ter*, pari a 36,5 milioni di euro per l'anno 2021, si provvede, quanto a 35,8 milioni di euro per l'anno 2021, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2021-2023, nell'ambito del programma « Fondi di riserva e speciali » della missione « Fondi da ripartire » dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2021, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, e, quanto a 700.000 euro per l'anno 2021, mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 1016, della legge 27 dicembre 2006, n. 296. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

2-quinquies. Al fine di favorire il superamento della grave crisi derivante dalle complesse problematiche del traffico e della mobilità lungo la rete stradale e autostradale della regione Liguria, nelle more della definizione del contratto di programma tra il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e la società ANAS Spa relativo al periodo 2021-2025, è assegnato alla società ANAS Spa un contributo di 3 milioni di euro per l'anno 2022 e di 5 milioni di euro per l'anno 2023 da destinare alla redazione della progettazione di fattibilità tecnico-economica relativa all'adeguamento e alla messa in sicurezza della strada statale 1 via Aurelia nel tratto compreso tra il comune di Sanremo e il comune di Ventimiglia. Ai relativi oneri si provvede mediante corrispondente riduzione delle proiezioni per i medesimi anni dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2021-2023, nell'ambito del programma « Fondi di riserva e speciali » della missione « Fondi da ripartire » dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2021, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

2-sexies. Per l'esercizio dell'attività di gestione delle autostrade statali in regime di concessione mediante affidamenti *in house* ai sensi dell'articolo 5 del codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 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.

2-septies. Con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro

dell'economia e delle finanze e del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, con riferimento alla società di cui al comma 2-*sexies*, sono definiti l'atto costitutivo e lo statuto sociale, sono nominati gli organi sociali per il primo periodo di durata in carica, anche in deroga alle disposizioni del testo unico in materia di società a partecipazione pubblica, di cui al decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175, sono stabilite le remunerazioni degli stessi organi ai sensi dell'articolo 2389, primo comma, del codice civile e sono definiti i criteri, in riferimento al mercato, per la remunerazione degli amministratori investiti di particolari cariche da parte del consiglio di amministrazione ai sensi dell'articolo 2389, terzo comma, del codice civile, in deroga all'articolo 23-*bis* del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214. Le successive modifiche allo statuto e le successive nomine dei componenti degli organi sociali sono deliberate a norma del codice civile.

2-*octies*. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sono definiti i contenuti e le modalità di esercizio del controllo analogo del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili sulla società di cui al comma 2-*sexies*.

2-*novies*. La società di cui al comma 2-*sexies* può, nei limiti delle risorse disponibili, stipulare, anche in deroga alla disciplina del codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, a eccezione delle norme che costituiscono attuazione delle disposizioni delle direttive 2014/24/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2014, e 2014/25/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2014, apposite convenzioni, anche a titolo oneroso, con società direttamente o indirettamente controllate dallo Stato ai fini dell'assistenza tecnica, operativa e gestionale nonché costituire società di gestione di autostrade statali ovvero acquisire partecipazioni nelle medesime società, secondo le modalità e le procedure definite dallo statuto di cui al comma 2-*septies* e dal decreto di cui al comma 2-*octies*.

2-*decies*. A decorrere dalla data di acquisto dell'efficacia del decreto di cui al comma 2-*septies*, con esclusivo riguardo alle autostrade statali a pedaggio, le funzioni e le attività attribuite dalle vigenti disposizioni alla società ANAS Spa sono trasferite alla società di cui al comma 2-*sexies*.

2-*undecies*. Dopo il comma 6 dell'articolo 49 del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, è inserito il seguente:

« 6-*bis*. La società ANAS S.p.A. adotta sistemi di contabilità separata per le attività oggetto di diritti speciali o esclusivi, compresi le concessioni, le autorizzazioni, le licenze, i nulla osta e tutti gli altri provvedimenti amministrativi comunque denominati previsti dal comma 4, e per ciascuna attività. Le attività di cui al periodo precedente sono svolte sulla base del contratto di programma sottoscritto tra la società ANAS S.p.A. e il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili ».

2-*duodecies*. All'articolo 1, comma 870, secondo periodo, della legge 28 dicembre 2015, n. 208, le parole: « definisce il corrispettivo annuale a fronte delle opere da realizzare e dei servizi da rendere » sono sostituite dalle seguenti: « individua le opere da realizzare e i servizi da rendere ». Il comma 5 dell'articolo 13 del decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8, è abrogato.

2-*terdecies*. Le società di cui all'articolo 36, comma 2, lettera *b*), numero 4), del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, che non hanno provveduto, alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, ad avviare ovvero a concludere con un provvedimento di aggiudicazione le procedure di gara per l'affidamento delle autostrade di rilevanza regionale, sono sciolte e poste in liquidazione a decorrere dalla medesima data. Per lo svolgimento delle attività liquidatorie, con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, adottato entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, è nominato un commissario liquidatore. Con il decreto di nomina è determinato il compenso spettante al commissario liquidatore sulla base del decreto di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 4 febbraio 2010, n. 14. Gli oneri relativi al pagamento di tale compenso sono a carico delle società di cui al primo periodo. Resta ferma l'assegnazione al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili delle risorse già destinate alla realizzazione delle infrastrutture di rilevanza

regionale di cui al primo periodo e ancora disponibili alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, da impiegare per le medesime finalità.

2-quaterdecies. All'articolo 36, comma 3-*bis*, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, sono aggiunti, in fine, i seguenti periodi: « Per i quadri economici approvati a decorrere dal 1° gennaio 2022, la quota di cui al precedente periodo non può superare il 9 per cento dello stanziamento destinato alla realizzazione dell'intervento. Entro il predetto limite, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, sulla base delle risultanze della contabilità analitica sulle spese effettivamente sostenute da parte dell'ANAS s.p.a., stabilisce la quota da riconoscere alla società con obiettivo di efficientamento dei costi ».

2-quinquiesdecies. Il Ministero dell'economia e delle finanze è autorizzato a partecipare al capitale sociale e a rafforzare la dotazione patrimoniale della società di cui al comma 2-*sexies* con un apporto complessivo di 52 milioni di euro, da sottoscrivere e versare, anche in più fasi e per successivi aumenti di capitale e della dotazione patrimoniale, nel limite di spesa di 2 milioni di euro per l'anno 2021, di 10 milioni di euro per l'anno 2022 e di 20 milioni di euro per ciascuno degli anni 2023 e 2024. Ai relativi oneri si provvede:

a) quanto a 2 milioni di euro per l'anno 2021, mediante versamento all'entrata del bilancio dello Stato, nel medesimo anno, di una corrispondente somma iscritta in conto residui nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, con riferimento all'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 27, comma 17, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77;

b) quanto a 10 milioni di euro per l'anno 2022 e a 20 milioni di euro per ciascuno degli anni 2023 e 2024, mediante corrispondente riduzione del Fondo di conto capitale di cui al comma 5 dell'articolo 34-*ter* della legge 31 dicembre 2009, n. 196, iscritto nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

2-sexiesdecies. L'apporto di cui al comma 2-*quinquiesdecies* può essere incrementato fino a 528 milioni di euro per l'anno 2021 mediante versamento, nel medesimo anno, all'entrata del bilancio dello Stato, e successiva riassegnazione al pertinente capitolo di spesa, di una corrispondente somma iscritta in conto residui nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, con riferimento all'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 27, comma 17, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77.

2-septiesdecies. Al fine di assicurare la realizzazione degli interventi urgenti per la messa in sicurezza e la manutenzione straordinaria delle strade comunali di Roma capitale, nonché di rimuovere le situazioni di emergenza connesse al traffico e alla mobilità nel territorio comunale derivanti dalle condizioni della piattaforma stradale delle strade comunali, Roma capitale è autorizzata a stipulare, entro quindici giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, nell'ambito dei rapporti di collaborazione con lo Stato di cui all'articolo 24, comma 6, della legge 5 maggio 2009, n. 42, apposita convenzione con la società ANAS Spa, in qualità di centrale di committenza, per l'affidamento di tali interventi, da realizzare entro novanta giorni dalla sottoscrizione della convenzione. Per le finalità di cui al primo periodo e limitatamente agli affidamenti di importo inferiore alle soglie di cui all'articolo 35 del codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, la selezione degli operatori economici da parte della società ANAS Spa può avvenire, nel rispetto del principio di rotazione, anche nell'ambito degli accordi quadro previsti dall'articolo 54 del citato codice di cui al decreto legislativo n. 50 del 2016, da essa conclusi, ancora efficaci alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto e in relazione ai quali non è intervenuta alla medesima data l'aggiudicazione degli appalti basati su tali accordi quadro ovvero non si è provveduto alla loro esecuzione nei modi previsti dai commi da 2 a 6 del medesimo articolo 54. Per le finalità di cui al presente comma, la società ANAS Spa è altresì autorizzata a utilizzare, ai sensi dell'articolo 1, comma 873, della legge 28 dicembre 2015, n. 208, le risorse già disponibili per interventi di manutenzione straordinaria nell'ambito del contratto di programma tra la società ANAS Spa e il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, nel limite di 5 milioni di euro.

3. All'articolo 2, comma 171, primo periodo, del decreto-legge 3 ottobre 2006, n. 262, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 novembre 2006, n. 286, le parole « I compiti » sono sostituite dalle seguenti: « Fermi i compiti, gli obblighi, e le responsabilità degli enti concessionari e dei soggetti gestori in materia di sicurezza, nonché le funzioni di controllo delle amministrazioni concedenti, i compiti ».

4. All'articolo 114, comma 4, primo periodo, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, le parole « Il progetto » sono sostituite dalle seguenti: « Per gli invasi realizzati da sbarramenti aventi le caratteristiche di cui all'articolo 1, comma 1, del decreto-legge 8 agosto 1994, n. 507, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 ottobre 1994, n. 584, il progetto » ed è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « Per gli invasi di cui all'articolo 89 del decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112, le regioni, in conformità ai propri ordinamenti, adeguano la disciplina regionale agli obiettivi di cui ai commi 2, 3 e 9, anche tenuto conto delle specifiche caratteristiche degli sbarramenti e dei corpi idrici interessati. ».

4-bis. All'articolo 1 della legge 27 dicembre 2017, n. 205, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) il comma 516 è sostituito dal seguente:

« 516. Per la programmazione e la realizzazione degli interventi necessari alla mitigazione dei danni connessi al fenomeno della siccità e per promuovere il potenziamento e l'adeguamento delle infrastrutture idriche, anche al fine di aumentare la resilienza dei sistemi idrici ai cambiamenti climatici e ridurre le dispersioni di risorse idriche, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con i Ministri della transizione ecologica, delle politiche agricole alimentari e forestali, della cultura e dell'economia e delle finanze, sentita l'Autorità di regolazione per energia, reti e ambiente, previa acquisizione dell'intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, entro il 30 giugno 2022 è adottato il Piano nazionale di interventi infrastrutturali e per la sicurezza nel settore idrico. Il Piano nazionale è aggiornato ogni tre anni, con le modalità di cui al primo periodo, tenuto conto dello stato di avanzamento degli interventi, come risultante dal monitoraggio di cui al comma 524. Il Piano nazionale è attuato attraverso successivi stralci che tengono conto dello stato di avanzamento degli interventi e della disponibilità delle risorse economiche nonché di eventuali modifiche resesi necessarie nel corso dell'attuazione degli stralci medesimi, approvati con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, sentiti i Ministri della transizione ecologica, delle politiche agricole alimentari e forestali, della cultura e dell'economia e delle finanze e l'Autorità di regolazione per energia, reti e ambiente, previa acquisizione dell'intesa in sede di Conferenza unificata »;

b) dopo il comma 516 sono inseriti i seguenti:

« 516-bis. Entro il 28 febbraio 2022, con uno o più decreti del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con i Ministri della transizione ecologica, delle politiche agricole alimentari e forestali, della cultura e dell'economia e delle finanze, sentita l'Autorità di regolazione per energia, reti e ambiente, previa acquisizione dell'intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sono definiti le modalità e i criteri per la redazione e per l'aggiornamento del Piano nazionale di cui al comma 516 del presente articolo e della sua attuazione per successivi stralci secondo quanto previsto dal medesimo comma, tenuto conto dei piani di gestione delle acque dei bacini idrografici predisposti dalle Autorità di bacino distrettuali, ai sensi del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, e in particolare:

a) ai fini della definizione del Piano nazionale di cui al comma 516, le modalità con cui le Autorità di bacino distrettuali, gli Enti di governo dell'ambito e gli altri enti territoriali coinvolti trasferiscono al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili le informazioni e i documenti necessari alla definizione del Piano medesimo e i relativi criteri di priorità, tenuto anche conto della valutazione della qualità tecnica e della sostenibilità economico-finanziaria effettuata dall'Autorità di regolazione per energia, reti e ambiente per gli interventi proposti da soggetti da essa regolati;

b) i criteri per l'assegnazione delle risorse degli stralci, sulla base di indicatori di valutazione degli interventi, nonché le modalità di revoca dei finanziamenti nei casi di inadempienza o di dichiarazioni mendaci;

c) le modalità di attuazione e di rendicontazione degli interventi ammessi al finanziamento negli stralci.

516-ter. Gli interventi finanziati con i decreti del Presidente del Consiglio dei ministri 17 aprile 2019, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 148 del 26 giugno 2019, e 1° agosto 2019, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 226 del 26 settembre 2019, sono inseriti nel Piano nazionale di cui al comma 516 del presente articolo e sono attuati e monitorati secondo le modalità previste nei medesimi decreti. Al fine di garantire il rispetto del cronoprogramma previsto dal Piano nazionale di ripresa e resilienza di cui al regolamento (UE) 2021/241 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 febbraio 2021, fino all'adozione del Piano nazionale di cui al comma 516, le risorse economiche già disponibili alla data di entrata in vigore della presente disposizione per la realizzazione degli interventi previsti dal medesimo comma 516 sono utilizzate, tenuto conto dei procedimenti già avviati dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e dall'Autorità di regolazione per energia, reti e ambiente, per la programmazione di ulteriori stralci attuativi approvati con le modalità stabilite dal terzo periodo del citato comma 516 »;

c) i commi 517 e 518 sono abrogati;

d) al comma 519, le parole: « di cui alle sezioni "acquedotti" e "invasi" del Piano nazionale » sono sostituite dalle seguenti: « di cui al Piano nazionale di cui al comma 516 »;

e) il comma 520 è sostituito dal seguente:

« 520. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, anche ai fini di quanto previsto dagli articoli 9, 10 e 12 del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, monitora l'andamento dell'attuazione degli interventi del Piano nazionale di cui al comma 516 del presente articolo e assicura il sostegno e le misure di accompagnamento ai soggetti attuatori per la risoluzione di eventuali criticità nella programmazione e nella realizzazione degli interventi »;

f) al comma 524, le parole: « "Piano invasi" o "Piano acquedotti" sulla base della sezione di appartenenza » sono sostituite dalle seguenti: « Piano nazionale di cui al comma 516 »;

g) il comma 525 è sostituito dal seguente:

« 525. Fermo restando quanto previsto, in relazione agli interventi finanziati in tutto o in parte con le risorse del Piano nazionale di ripresa e resilienza di cui al regolamento (UE) 2021/241 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 febbraio 2021, ovvero del Piano nazionale complementare di cui all'articolo 1 del decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° luglio 2021, n. 101, dagli articoli 9, 10 e 12 del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, e dal titolo II del medesimo decreto-legge, nonché dal comma 520 del presente articolo, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili segnala i casi di inerzia e di inadempimento degli impegni previsti da parte degli enti di gestione e degli altri soggetti responsabili e, in caso di assenza del soggetto legittimato, propone gli interventi correttivi da adottare per il ripristino, comunicandoli alla Presidenza del Consiglio dei ministri. Il Presidente del Consiglio dei ministri, previa diffida ad adempiere entro il termine di trenta giorni, su proposta del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, nomina, ai sensi dell'articolo 4 del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, un Commissario straordinario che esercita i necessari poteri sostitutivi di programmazione e di realizzazione degli interventi, e definisce le modalità, anche contabili, di intervento. Il Commissario straordinario opera in via sostitutiva anche per la realizzazione degli interventi previsti nel Piano nazionale di cui al comma 516 del presente articolo in mancanza del gestore legittimato a operare. Gli oneri per i compensi dei Commissari straordinari sono definiti dal decreto di nomina e sono posti a carico delle risorse destinate agli interventi. I compensi dei Commissari straordinari sono stabiliti in misura non superiore a quella indicata all'articolo 15, comma 3, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111 ».

4-ter. Al comma 155 dell'articolo 1 della legge 30 dicembre 2018, n. 145, le parole: « , di cui 60 milioni di euro annui per la sezione "invasi" » sono soppresse.

4-quater. Il comma *4-bis* dell'articolo 6 della legge 1° agosto 2002, n. 166, è sostituito dai seguenti:

« 4-bis. Con il regolamento di cui all'articolo 2 del decreto-legge 8 agosto 1994, n. 507, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 ottobre 1994, n. 584, sono definite le modalità con cui il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili provvede alla vigilanza tecnica sulle operazioni di controllo eseguite dai concessionari e all'approvazione tecnica dei progetti delle opere di derivazione e adduzione connesse agli sbarramenti di ritenuta di cui all'articolo 1, comma 1, del citato decreto-legge n. 507 del 1994, aventi le seguenti caratteristiche:

- a) in caso di utilizzo della risorsa idrica con restituzione in alveo: l'opera di presa e le opere comprese tra la presa e la restituzione in alveo naturale, escluse le centrali idroelettriche e di pompaggio e gli altri impianti industriali;
- b) in caso di utilizzo della risorsa idrica senza restituzione in alveo: l'opera di presa e le opere successive alla presa, sino e compresa la prima opera idraulica in grado di regolare, dissipare o disconnettere il carico idraulico di monte rispetto alle opere di valle, ovvero la prima opera idraulica di ripartizione della portata derivata.

4-ter. All'approvazione tecnica dei progetti delle opere di derivazione e di adduzione non individuate ai sensi del comma 4-bis e alla vigilanza tecnica sulle operazioni di controllo eseguite dai concessionari sulle medesime opere provvedono le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano.

4-quater. Nel caso di opere di derivazione e di adduzione di cui ai commi 4-bis e 4-ter tra loro interconnesse, i compiti e le funzioni di cui ai commi 4-bis e 4-ter sono svolti dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili ovvero dalle regioni e province autonome di Trento e di Bolzano sulla base di accordi sottoscritti ai sensi dell'articolo 15 della legge 7 agosto 1990, n. 241 ».

Articolo 2-bis.

(Individuazione di nuovi siti per i caselli autostradali al servizio delle stazioni per l'alta velocità)

1. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, d'intesa con i concessionari delle tratte autostradali in concessione, procede alla valutazione, sulla base di un'analisi di fattibilità tecnico-economica, dei siti per l'ubicazione dei caselli autostradali funzionali all'accesso alle stazioni ferroviarie per l'alta velocità e per l'alta capacità di prossima realizzazione. I nuovi caselli, valutati sostenibili in relazione alla domanda di traffico, sono assentiti in concessione alle società e regolati mediante un *addendum* agli atti convenzionali vigenti.

Articolo 3.

(Disposizioni urgenti in materia di investimenti e di sicurezza nel settore dei trasporti e delle infrastrutture ferroviarie e impianti fissi)

1. Al fine di accelerare il « Piano nazionale di implementazione del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario, *European Rail Traffic Management System* », di seguito denominato « sistema ERTMS », e di garantire un efficace coordinamento tra la dismissione del sistema di segnalamento nazionale di classe « B » e l'attrezzaggio dei sottosistemi di bordo dei veicoli con il sistema ERTMS, è istituito nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili un fondo con una dotazione di 60 milioni di euro, per ciascuno degli anni dal 2022 al 2026, per finanziare i costi di implementazione del sottosistema ERTMS di bordo dei veicoli, secondo le disposizioni di cui ai commi 2 e 3. Tali risorse non sono destinate al finanziamento dei costi di sviluppo, certificazione, omologazione ed eventuali riomologazioni su reti estere dei cosiddetti « veicoli tipo », fermi macchina o sostituzione operativa dei mezzi di trazione.

2. Le risorse di cui al comma 1 sono destinate al finanziamento degli interventi di rinnovo o ristrutturazione dei veicoli, per l'adeguamento del relativo sottosistema di bordo di classe « B » al sistema ERTMS rispondente alle Specifiche Tecniche di Interoperabilità indicate nella Tabella A2.3 dell'allegato A del regolamento (UE) 2016/919 della Commissione europea, del 27 maggio 2016, come modificato dal regolamento (UE) 2019/776 della Commissione europea, del 16 maggio 2019, e alle norme tecniche previste al punto 12.2 dell'Allegato 1a al decreto dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie n. 1/2016 del 13 dicembre 2016. Fermo quanto previsto dal comma 3 possono beneficiare del finanziamento gli interventi realizzati a partire dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto ed entro il 31 dicembre 2026, sui veicoli che risultino iscritti in un

registro di immatricolazione istituito presso uno Stato membro dell'Unione europea, che circolano sul territorio nazionale, soltanto nel caso in cui detti interventi non risultino già finanziati dai contratti di servizio in essere con lo Stato o le regioni.

3. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sono definite le modalità attuative di erogazione del contributo alle imprese ferroviarie o ai proprietari dei veicoli per gli interventi sui veicoli di cui al comma 2, nei limiti della effettiva disponibilità del fondo. Nell'ambito delle dotazioni del fondo, il suddetto decreto definisce i costi sostenuti che possono essere considerati ammissibili, l'entità del contributo massimo riconoscibile per ciascun veicolo oggetto di intervento in caso di effettuazione di una determinata percorrenza sulla rete ferroviaria interconnessa insistente sul territorio nazionale, l'entità della riduzione proporzionale del contributo riconoscibile in caso di effettuazione di percorrenze inferiori a quella richiesta ai fini dell'attribuzione del contributo nella misura massima, nonché i criteri di priorità di accoglimento delle istanze in coerenza con i tempi previsti nel piano nazionale di sviluppo del sistema ERTMS di terra. L'efficacia del decreto di cui al presente comma è subordinata all'autorizzazione della Commissione europea ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 3, del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

4. Per le finalità di cui al comma 1 si provvede, nei limiti di 60 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2022 al 2026, mediante utilizzo delle risorse di cui all'articolo 1, comma 86, della legge 23 dicembre 2005, n. 266.

5. Al fine di incrementare la sicurezza del trasporto ferroviario, all'articolo 47, comma 11-*quinquies*, primo periodo, del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, le parole « 2019 e 2020 » sono sostituite dalle seguenti: « 2019, 2020 e 2021 ». All'onere derivante dalla presente disposizione, pari a complessivi 2 milioni di euro per l'anno 2021, si provvede mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 12, comma 18, del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130.

6. Al fine di assicurare la continuità del servizio di trasporto ferroviario lungo la linea da Tirano in Italia fino a Campocologno in Svizzera è autorizzata la circolazione nel territorio italiano dei rotabili ferroviari a tal fine impiegati per l'intera durata della concessione rilasciata al gestore di detto servizio di trasporto dall'ufficio governativo della Confederazione elvetica.

7. Nel territorio italiano, l'esercizio del servizio di trasporto ferroviario di cui al comma 6 avviene in conformità alle previsioni di cui all'articolo 2, comma 4, e all'articolo 16, comma 2, lettera *bb*), del decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50, per le reti ferroviarie funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario.

8. Entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, il comune di Tirano e il gestore della linea ferroviaria di cui al comma 6 definiscono il disciplinare di esercizio relativo alla parte del tracciato che, in ambito urbano, interseca il traffico veicolare e i passaggi pedonali. Agli eventuali oneri derivanti dal disciplinare di esercizio di cui al primo periodo, il comune di Tirano provvede con le risorse disponibili a legislazione vigente e senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

9. All'articolo 51, comma 6, del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 luglio 2021, n. 106, dopo le parole « nell'anno 2021, » sono inserite le seguenti: « per il potenziamento delle attività di controllo finalizzate ad assicurare che l'utilizzo dei mezzi di trasporto pubblico locale avvenga in conformità alle misure di contenimento e di contrasto dei rischi sanitari derivanti dalla diffusione del COVID-19, nonché ».

9-*bis*. In considerazione degli effetti negativi determinati dall'emergenza epidemiologica da COVID-19 sui fatturati degli operatori economici operanti nel settore del trasporto registrati nell'esercizio 2020, l'Autorità di regolazione dei trasporti è autorizzata, per l'esercizio finanziario 2022, a fare fronte alla copertura delle minori entrate derivanti dalla riduzione degli introiti connessi al contributo per il funzionamento dovuto ai sensi della lettera *b*) del comma 6 dell'articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, previste

nella misura di 3,7 milioni di euro, mediante l'utilizzo della quota non vincolata dell'avanzo di amministrazione accertato alla data del 31 dicembre 2020. Alla compensazione dei maggiori oneri, in termini di fabbisogno e di indebitamento netto, pari a 3,7 milioni di euro annui per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per la compensazione degli effetti finanziari non previsti a legislazione vigente conseguenti all'attualizzazione di contributi pluriennali, di cui all'articolo 6, comma 2, del decreto-legge 7 ottobre 2008, n. 154, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 dicembre 2008, n. 189.

9-ter. All'articolo 19 della legge 12 novembre 2011, n. 183, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, dopo le parole: « tunnel di base » sono inserite le seguenti: « nonché delle opere connesse, comprese quelle di risoluzione delle interferenze, »;

b) dopo il comma 1 è inserito il seguente:

« *1-bis.* Al fine di assicurare uniformità di disciplina rispetto al cantiere di cui al comma 1, le aree e i siti dei comuni di Bruzolo, Bussoleno, Giaglione, Salbertrand, San Didero, Susa e Torrazza Piemonte, individuati per l'installazione dei cantieri della sezione transfrontaliera della parte comune e delle opere connesse, comprese quelle di risoluzione delle interferenze, costituiscono aree di interesse strategico nazionale »;

c) al comma 2, le parole: « di cui al comma 1 » sono sostituite dalle seguenti: « di cui ai commi 1 e 1-*bis* ».

Articolo 4.

(Disposizioni urgenti in materia di investimenti e di sicurezza nel settore del trasporto marittimo)

1. Al decreto legislativo 24 marzo 2011, n. 53, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 14:

1) la rubrica è sostituita dalla seguente: « Segnalazione di apparenti anomalie »;

2) al comma 1, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « Analoga informazione è resa dalle autorità di sistema portuale, dai comandanti dei rimorchiatori, dagli ormeggiatori, dai battellieri e dalle autorità sanitarie che, nell'esercizio delle loro normali funzioni, constatano che una nave attraccata in porto presenta anomalie apparenti che possono mettere a repentaglio la sicurezza della nave o rappresentare una minaccia irragionevole per l'ambiente marino. »;

3) al comma 4, le parole « dei piloti » sono sostituite dalla seguente: « ricevuta »;

b) all'articolo 16, comma 4, le parole « la compagnia non adottati » sono sostituite dalle seguenti: « i soggetti responsabili in base all'ordinamento dello Stato di bandiera non adottino »;

c) all'articolo 18, la rubrica è sostituita dalla seguente: « Linee guida e procedure di sicurezza della navigazione e marittima »;

d) all'articolo 20, i commi 1-*bis* e 1-*ter* sono abrogati;

e) all'allegato I, punto 2, lettera d), le parole « quinquennale in scienze del governo e dell'amministrazione del mare » sono sostituite dalle seguenti: « magistrale conseguito al termine dell'*iter* di formazione degli ufficiali dei corsi normali ».

1-*bis.* Ai fini dell'attuazione del regolamento (UE) 2019/1239 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2019, che istituisce un sistema di interfaccia unica marittima europea e abroga la direttiva 2010/65/UE, l'amministrazione di cui all'articolo 2, comma 1, lettera m), del decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196, responsabile per l'istituzione dell'interfaccia unica marittima nazionale ai sensi del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221, è designata autorità nazionale competente che agisce come coordinatore nazionale per l'interfaccia unica marittima europea ed esercita le funzioni di cui agli articoli 5, 12 e 18 del citato regolamento (UE) 2019/1239.

1-*ter.* Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con i Ministri dell'interno, dell'economia e delle finanze e della salute, da adottare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 24 agosto 1988, n. 400, sono definite le modalità di esercizio delle funzioni di coordinamento spettanti all'autorità nazionale designata ai sensi del comma 1-*bis* per l'applicazione del regolamento (UE) 2019/1239 da parte delle autorità interne competenti e le forme della loro

cooperazione per assicurare la distribuzione dei dati e la connessione con i pertinenti sistemi delle altre autorità competenti a livello nazionale e dell'Unione europea.

1-quater. Per la realizzazione e l'aggiornamento dell'interfaccia unica marittima europea di cui al regolamento (UE) 2019/1239 nonché per l'ammodernamento della componente informatica e al fine di assicurare protocolli e misure di cybersicurezza del sistema è assegnato all'amministrazione di cui al comma *1-bis* un contributo di 8 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2022 al 2024 e di 12 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2025 al 2036.

1-quinquies. Agli oneri derivanti dal comma *1-quater*, pari a 8 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2022 al 2024 e a 12 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2025 al 2036, si provvede, per 8 milioni di euro per l'anno 2022 e 12 milioni di euro a decorrere dall'anno 2023, mediante corrispondente riduzione delle proiezioni dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2021-2023, nell'ambito del programma « Fondi di riserva e speciali » della missione « Fondi da ripartire » dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2021, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

1-sexies. All'articolo 1 della legge 30 dicembre 2020, n. 178, dopo il comma 730 sono inseriti i seguenti:

« *730-bis.* Per le finalità di cui al comma 729, per "nave abbandonata" si intende qualsiasi nave per la quale, verificata l'assenza di gravami registrati, di crediti privilegiati non registrati e di procedure fallimentari o altre procedure di natura concorsuale pendenti, l'armatore e l'eventuale proprietario non ponga in essere alcun atto, previsto dalla legge, relativamente agli obblighi verso lo Stato costiero, il raccomandatario marittimo e l'equipaggio e siano decorsi sessanta giorni dalla notifica della diffida adottata dall'autorità marittima, ai sensi dell'articolo 73, primo comma, del codice della navigazione nei casi di unità che rappresentano un pericolo per la sicurezza della navigazione e per l'ambiente marino, ovvero, in tutti gli altri casi, dall'Autorità di sistema portuale nella cui circoscrizione territoriale è collocata la nave.

730-ter. Per le finalità di cui al comma 729, per "relitto" si intende una nave sommersa o semisommersa, o qualsiasi parte di essa, compresi gli arredi ».

1-septies. All'articolo 5 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) i commi da 1 a *1-sexies* sono sostituiti dai seguenti:

« *1.* Le Autorità di sistema portuale redigono un documento di programmazione strategica di sistema (DPSS), coerente con il Piano generale dei trasporti e della logistica e con gli orientamenti europei in materia di portualità, logistica e reti infrastrutturali nonché con il Piano strategico nazionale della portualità e della logistica. Il DPSS:

- a) definisce gli obiettivi di sviluppo dell'Autorità di sistema portuale;
- b) individua gli ambiti portuali, intesi come delimitazione geografica dei singoli porti amministrati dall'Autorità di sistema portuale che comprendono, oltre alla circoscrizione territoriale dell'Autorità di sistema portuale, le ulteriori aree, pubbliche e private, assoggettate alla giurisdizione dell'Autorità di sistema portuale;
- c) ripartisce gli ambiti portuali in aree portuali, retro-portuali e di interazione tra porto e città;
- d) individua i collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio di tipo viario e ferroviario con i singoli porti del sistema esterni all'ambito portuale nonché gli attraversamenti dei centri urbani rilevanti ai fini dell'operatività dei singoli porti del sistema.

1-bis. Il DPSS è adottato dal Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale; è sottoposto, mediante conferenza dei servizi, ai sensi dell'articolo *14-bis* della legge 7 agosto 1990, n. 241, indetta dall'Autorità di sistema portuale, al parere di ciascun comune e regione territorialmente interessati, che si esprimono entro quarantacinque giorni dal ricevimento dell'atto, decorsi i quali si intende espresso parere non ostativo, ed è approvato dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, che si esprime sentita la Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale di cui all'articolo *11-ter* della presente legge. Il documento di programmazione strategica di sistema non è

assoggettato alla procedura di valutazione ambientale strategica (VAS).

1-ter. Nei singoli porti amministrati dalle Autorità di sistema portuale l'ambito e l'assetto delle aree portuali e retro-portuali, individuati e delimitati nel DPSS, sono disegnati e specificati nel piano regolatore portuale (PRP), che individua analiticamente anche le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate nonché i beni sottoposti al vincolo preordinato all'esproprio nel rispetto 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. Se la realizzazione di un'opera pubblica o di pubblica utilità non è prevista dal PRP, il vincolo preordinato all'esproprio, ai sensi dell'articolo 10, comma 1, del citato testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 327 del 2001, può essere disposto dall'Autorità di sistema portuale, mediante una conferenza di servizi ai sensi dell'articolo 14-*ter* della legge 7 agosto 1990, n. 241. Si applica quanto previsto dall'articolo 13 del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120.

1-quater. Le funzioni ammesse dai PRP nelle aree portuali sono esclusivamente quelle previste dall'articolo 4, comma 3; nelle aree retro-portuali possono essere ammesse attività accessorie alle funzioni previste dal citato articolo 4, comma 3.

1-quinquies. La pianificazione delle aree portuali e retro-portuali è competenza esclusiva dell'Autorità di sistema portuale, che vi provvede mediante l'approvazione del PRP. La pianificazione delle aree con funzione di interazione porto-città è di competenza del comune e della regione, secondo quanto previsto dalle disposizioni di legge applicabili, che vi provvedono previa acquisizione del parere dell'Autorità di sistema portuale. Ai fini dell'adozione degli strumenti urbanistici relativi ai collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio di tipo viario e ferroviario nonché agli attraversamenti del centro urbano rilevanti ai fini dell'operatività del porto individuati nel DPSS, l'ente competente vi provvede previa acquisizione dell'intesa con l'Autorità di sistema portuale. Le Autorità di sistema portuale indicano al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e alle regioni le aree portuali e retro-portuali potenzialmente destinabili all'ubicazione delle piattaforme logistiche intermodali e all'ubicazione dei punti di scambio intermodale, nonché le aree potenzialmente destinabili alla costruzione di caselli autostradali funzionali alle nuove stazioni ferroviarie dell'alta velocità e dell'alta capacità.

1-sexies. Nel caso dei porti in cui siano tuttora in vigore PRP approvati antecedentemente all'entrata in vigore della presente legge, nelle more dell'approvazione del nuovo PRP, laddove il Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale ravvisi la necessità di realizzare opere in via d'urgenza, il piano operativo triennale di cui all'articolo 9, comma 5, lettera *b*), può definire, in via transitoria, la destinazione funzionale di alcune aree sulla base delle funzioni ammesse dall'articolo 4, comma 3. In tale caso il piano operativo triennale è soggetto a specifica approvazione da parte del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e alla procedura di verifica di assoggettabilità a VAS, ai sensi dell'articolo 12 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152.

1-septies. Gli ambiti portuali come delimitati dal DPSS, ovvero, laddove lo stesso non sia ancora stato approvato, dai vigenti PRP, anche se approvati prima della data di entrata in vigore della presente legge, sono equiparati alle zone territoriali omogenee B previste dal decreto del Ministro per i lavori pubblici 2 aprile 1968, n. 1444, ai fini dell'applicabilità 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. Le regioni adeguano il proprio piano territoriale paesistico regionale entro il termine perentorio di quarantacinque giorni dall'approvazione del DPSS »;

b) i commi da 2 a 2-*sexies* sono sostituiti dai seguenti:

« 2. I PRP di cui al comma 1-*ter* sono redatti in attuazione del Piano strategico nazionale della portualità e della logistica e del DPSS nonché in conformità alle Linee guida emanate dal Consiglio superiore dei lavori pubblici e approvate dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. I PRP specificano gli obiettivi, le previsioni, gli elementi, i contenuti e le strategie di ciascuno scalo marittimo, delineando anche l'assetto complessivo delle opere di grande infrastrutturazione.

2-*bis.* Nei porti di cui al comma 1-*ter*, in cui è istituita l'Autorità di sistema portuale, il PRP, corredato

del rapporto ambientale di cui al decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, è:

- a) adottato dal Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale;
- b) inviato successivamente per il parere, limitatamente alla coerenza di quanto previsto con riguardo alle aree portuali e retro-portuali perimetrali con i contenuti degli strumenti di pianificazione urbanistica vigenti relativi alle aree contigue a quelle portuali e retro-portuali sulle quali le previsioni del PRP potrebbero avere impatto, al comune e alla regione interessati, che si esprimono entro quarantacinque giorni dal ricevimento dell'atto, decorsi i quali si intende espresso parere non ostativo, nonché al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili per il parere sulla coerenza di quanto previsto con il DPSS e al Consiglio superiore dei lavori pubblici per il parere di competenza, che si esprimono entro novanta giorni dal ricevimento dell'atto, decorsi i quali si intende espresso parere non ostativo;
- c) approvato, esaurita la procedura di cui al presente comma e quella di cui al comma 3-ter, dal Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale entro quaranta giorni decorrenti dalla conclusione della procedura di VAS.

2-ter. Il PRP è un piano territoriale di rilevanza statale e rappresenta l'unico strumento di pianificazione e di governo del territorio nel proprio perimetro di competenza »;

c) il comma 3 è sostituito dal seguente:

« 3. Nei porti di cui alla categoria II, classe III, con esclusione di quelli aventi le funzioni di cui all'articolo 4, comma 3, lettera e), l'ambito e l'assetto complessivo del porto sono specificati dal PRP, che individua, altresì, le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate »;

d) il comma 4-ter è sostituito dal seguente:

« 4-ter. Le varianti-stralcio di cui al comma 4 relative ai porti compresi in un'Autorità di sistema portuale, la cui competenza ricade in più regioni, sono approvate con atto della regione nel cui territorio è ubicato il porto oggetto di variante-stralcio, sentite le regioni nel cui territorio sono compresi gli altri porti amministrati dalla medesima Autorità di sistema portuale »;

e) il comma 5 è sostituito dal seguente:

« 5. Le modifiche che non alterano in modo sostanziale la struttura del PRP in termini di obiettivi, scelte strategiche e caratterizzazione funzionale delle aree portuali, relativamente al singolo scalo marittimo, costituiscono adeguamenti tecnico-funzionali del piano regolatore portuale. Gli adeguamenti tecnico-funzionali sono adottati dal Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale, è successivamente acquisito il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, che si esprime entro quarantacinque giorni, decorrenti dalla ricezione della proposta di adeguamento tecnico-funzionale. Decorso tale termine, il parere si intende espresso positivamente »;

f) la rubrica è sostituita dalla seguente: « Documento di programmazione strategica di sistema. Piano regolatore portuale ».

1-octies. Le modifiche all'articolo 5 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, di cui al comma 1-septies del presente articolo non si applicano ai documenti di programmazione strategica di sistema approvati prima della data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto.

1-novies. Le regioni adeguano i propri ordinamenti alle disposizioni dell'articolo 5 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, come da ultimo modificato dal comma 1-septies del presente articolo, entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto. Le disposizioni del citato articolo 5 si applicano nelle regioni a statuto speciale compatibilmente con i rispettivi statuti e con le relative norme di attuazione.

2. Al fine di assicurare una programmazione sistemica delle infrastrutture portuali distribuite lungo l'intera costa della regione Sardegna e della regione Sicilia, all'allegato A della legge 28 gennaio 1994, n. 84, sono apportate le seguenti modificazioni:

- a) al punto 7), dopo le parole « Portoscuso-Portovesme » sono inserite le seguenti: « , Porto di Arbatax »;
- b) al punto 8), dopo le parole « Porti di Palermo, Termini Imerese, Porto Empedocle e Trapani » sono inserite le seguenti: « , Porto Rifugio di Gela e Porto Isola di Gela nonché Porto di Licata »;
- b-bis) al punto 15-bis), le parole: « e Reggio Calabria » sono sostituite dalle seguenti: « , Reggio

Calabria e Saline ».

3. Al fine di migliorare e rendere più sostenibile la mobilità di passeggeri e merci tra le aree metropolitane di Reggio Calabria e Messina, nonché la continuità territoriale da e per la Sicilia, all'Autorità di Sistema portuale dello Stretto sono assegnate risorse pari a 2 milioni di euro per il 2021, a 30 milioni di euro per il 2022 e a 5 milioni di euro per il 2023 finalizzate alla realizzazione degli interventi infrastrutturali necessari per aumentare la capacità di accosto per le unità adibite al traghettamento nello Stretto di Messina, nonché i servizi ai pendolari. Agli oneri derivanti dalla presente disposizione, pari a 2 milioni di euro per il 2021, a 30 milioni di euro per il 2022 e a 5 milioni di euro per il 2023 si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di parte capitale di cui all'articolo 34-ter, comma 5, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, iscritto nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. I relativi interventi sono monitorati dalla predetta Autorità portuale ai sensi del decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229, classificando gli interventi sotto la voce « Interventi portuali infrastrutturali DL MIMS 2021 ».

3-bis. In tutto il territorio nazionale è vietata la circolazione di veicoli a motore delle categorie M2 e M3, adibiti a servizi di trasporto pubblico locale, alimentati a benzina o gasolio con caratteristiche antinquinamento Euro 1 a decorrere dal 30 giugno 2022, Euro 2 a decorrere dal 1° gennaio 2023 ed Euro 3 a decorrere dal 1° gennaio 2024. Con uno o più decreti del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili sono disciplinati i casi di esclusione dal predetto divieto per particolari caratteristiche di veicoli di carattere storico o destinati a usi particolari.

3-ter. Al fine di contribuire al rinnovo, per l'acquisto di mezzi su gomma ad alimentazione alternativa da adibire ai servizi di trasporto pubblico locale, è autorizzata la spesa di 5 milioni di euro per l'anno 2022 e di 7 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2023 al 2035.

3-quater. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da adottare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sono stabiliti i criteri e le modalità per l'assegnazione e il riparto dei contributi di cui al comma 3-ter del presente articolo in favore delle regioni e delle province autonome, che tengano conto dell'effettiva capacità di utilizzo delle risorse. Con il medesimo decreto sono altresì stabiliti i cronoprogrammi di utilizzo e le modalità di revoca delle risorse in caso di mancato rispetto dei termini di utilizzo previsti.

3-quinquies. Agli oneri derivanti dall'attuazione del comma 3-ter, pari a 5 milioni di euro per l'anno 2022 e a 7 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2023 al 2035, si provvede mediante corrispondente riduzione delle proiezioni dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2021-2023, nell'ambito del programma « Fondi di riserva e speciali » della missione « Fondi da ripartire » dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2021, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

4. All'articolo 89, comma 2, del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126, le parole « alle imprese armatoriali che operano con navi di bandiera italiana, iscritte nei registri », sono sostituite dalle seguenti: « alle imprese armatoriali con sede legale ovvero aventi stabile organizzazione nel territorio italiano che utilizzano navi iscritte nei registri degli Stati dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo ovvero navi battenti bandiera di Stati dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo ».

4-bis. All'articolo 88, comma 1, del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126, le parole: « alle imprese armatoriali delle unità o navi iscritte nei registri nazionali che esercitano attività di cabotaggio, di rifornimento dei prodotti petroliferi necessari alla propulsione ed ai consumi di bordo delle navi, nonché adibite a deposito ed assistenza alle piattaforme petrolifere nazionali » sono sostituite dalle seguenti: « alle imprese armatoriali con sede legale ovvero aventi stabile organizzazione nel territorio italiano che utilizzano navi iscritte nei registri degli Stati dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo e che

esercitano attività di cabotaggio, di rifornimento dei prodotti petroliferi necessari alla propulsione e ai consumi di bordo delle navi, nonché adibite a deposito e ad assistenza alle piattaforme petrolifere nazionali, relativamente al personale marittimo avente i requisiti di cui all'articolo 119 del codice della navigazione e imbarcato sulle unità navali suddette ».

4-*ter*. All'articolo 1 della legge 18 luglio 1957, n. 614, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) le parole: « nominato dal Ministro per i trasporti fra i funzionari dell'Amministrazione dello Stato in attività di servizio od a riposo » sono sostituite dalle seguenti: « nominato dal Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e scelto, fatto salvo quanto previsto dal comma 1-*bis*, fra i funzionari dell'Amministrazione dello Stato in servizio, per un periodo di tre anni rinnovabile per una sola volta »;

b) è aggiunto, in fine, il seguente comma:

« Ai fini della determinazione del trattamento economico riconosciuto al gestore si applicano le disposizioni dell'articolo 23-*ter*, comma 1, del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214 ».

4-*quater*. Al fine di potenziare il servizio pubblico di navigazione sui laghi Maggiore, di Garda e di Como svolto dalla Gestione governativa navigazione laghi, necessario per garantire la mobilità dei pendolari e degli studenti a seguito dell'interruzione per lavori urgenti della strada statale 340 « Regina », cosiddetta « variante della Tremezzina », è riconosciuto alla Gestione governativa medesima un contributo di 2.500.000 euro per l'anno 2021. Agli oneri derivanti dall'attuazione del presente comma si provvede mediante corrispondente riduzione, per l'anno 2021, dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 19-*ter*, comma 16, del decreto-legge 25 settembre 2009, n. 135, convertito, con modificazioni, dalla legge 20 novembre 2009, n. 166.

5. All'articolo 199 del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, lettera a):

1) le parole « dovuti in relazione all'anno 2020 » sono sostituite dalle seguenti: « dovuti in relazione agli anni 2020 e 2021 »;

2) dopo le parole « allo scopo anche utilizzando » sono inserite le seguenti: « , limitatamente all'anno 2020, »;

3) le parole « e, per i canoni dovuti dal 1° agosto 2020 al 31 dicembre 2020, in favore dei concessionari che dimostrino di aver subito, nel periodo compreso tra il 1° luglio 2020 e il 30 novembre 2020, una diminuzione del fatturato pari o superiore al 20 per cento del fatturato registrato nel medesimo periodo dell'anno 2019 » sono sostituite dalle seguenti: « , per i canoni dovuti dal 1° agosto 2020 al 31 dicembre 2020, in favore dei concessionari che dimostrino di aver subito, nel periodo compreso tra il 1° luglio 2020 e il 30 novembre 2020, una diminuzione del fatturato pari o superiore al 20 per cento del fatturato registrato nel medesimo periodo dell'anno 2019 e, per i canoni dovuti fino alla data del 15 dicembre 2021, in favore dei concessionari che dimostrino di aver subito nel periodo compreso tra il 1° gennaio 2021 e il 15 dicembre 2021, una diminuzione del fatturato pari o superiore al 20 per cento del fatturato registrato nel medesimo periodo dell'anno 2019 »;

b) al comma 10-*bis*, secondo periodo, dopo le parole « salute pubblica » sono aggiunte le seguenti: « e che sarebbero stati destinati al finanziamento delle infrastrutture non intese ad essere sfruttate a fini commerciali »;

c) al comma 10-*quinquies*, le parole « ai commi 10-*bis* e 10-*ter* » sono sostituite dalle seguenti: « al comma 10-*ter* »;

d) dopo il comma 10-*quinquies* è aggiunto il seguente: « 10-*sexies*. Le eventuali risorse residue di cui alla lettera a) del comma 7, non assegnate con il decreto di cui al comma 8, sono destinate alle imprese titolari di concessioni demaniali di cui all'articolo 36 del codice della navigazione, alle imprese di cui agli articoli 16 e 18 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, nonché alle imprese concessionarie per la gestione di stazioni marittime e servizi di supporto a passeggeri, a titolo di indennizzo per le ridotte prestazioni rese da dette società conseguenti alla riduzione dei volumi di traffico dal 1° gennaio 2021 al 31 luglio 2021, rispetto ai corrispondenti mesi dell'anno 2019. Le modalità attuative del presente

comma sono definite con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da adottarsi entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione. ».

5-bis. Per le finalità di cui all'articolo 199, comma 1, lettera *b)*, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, l'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure occidentale è autorizzata a corrispondere al soggetto fornitore di lavoro portuale di cui all'articolo 17 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, un ulteriore contributo, nel limite massimo di spesa di 1 milione di euro per l'anno 2021, pari a 90 euro per ogni lavoratore in relazione a ciascuna giornata di lavoro prestata in meno nell'anno 2020 rispetto al corrispondente mese dell'anno 2019, per cause riconducibili alle mutate condizioni economiche degli scali del sistema portuale italiano in conseguenza dell'emergenza epidemiologica da COVID-19.

5-ter. Agli oneri derivanti dall'attuazione del comma *5-bis*, pari a 1 milione di euro per l'anno 2021, si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2021-2023, nell'ambito del programma « Fondi di riserva e speciali » della missione « Fondi da ripartire » dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2021, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

5-quater. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

6. All'articolo 103-*bis*, comma 1, del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 aprile 2020, n. 27, le parole « fino al 31 agosto 2021 » sono sostituite dalle seguenti: « fino al 31 dicembre 2021 ».

6-bis. Al comma 278 dell'articolo 1 della legge 28 dicembre 2015, n. 208, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al primo periodo, dopo le parole: « con una dotazione di 10 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2016 al 2020 » sono inserite le seguenti: « nonché di 10 milioni di euro per ciascuno degli anni 2021 e 2022 »;

b) dopo il terzo periodo è inserito il seguente: « Delle risorse del predetto fondo possono avvalersi anche le Autorità di sistema portuale soccombenti in sentenze esecutive, o comunque parti debentrici in verbali di conciliazione giudiziale, aventi a oggetto risarcimenti liquidati in favore di superstiti di coloro che sono deceduti per patologie asbesto-correlate, compresi coloro che non erano dipendenti diretti delle cessate organizzazioni portuali ».

6-ter. Agli oneri derivanti dal comma *6-bis*, pari a 10 milioni di euro per ciascuno degli anni 2021 e 2022, si provvede mediante riduzione, per 15 milioni di euro per ciascuno degli anni 2021 e 2022, del Fondo sociale per occupazione e formazione, di cui all'articolo 18, comma 1, lettera *a)*, del decreto-legge 29 novembre 2008, n. 185, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 gennaio 2009, n. 2. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

6-quater. All'articolo 184-*quater* del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, sono aggiunti, in fine, i seguenti commi:

« *5-bis.* Al fine di promuovere investimenti a favore di progetti di economia circolare, di favorire l'innovazione tecnologica e di garantire la sicurezza del trasporto marittimo, le amministrazioni competenti possono autorizzare, previa caratterizzazione, eventualmente anche per singole frazioni granulometriche, dei materiali derivanti dall'escavo di fondali di aree portuali e marino-costiere condotta secondo la disciplina vigente in materia, di cui all'articolo 109 del presente decreto legislativo e all'articolo 5-*bis* della legge 28 gennaio 1994, n. 84, e salve le ulteriori specificazioni tecniche definite ai sensi del comma *5-ter* del presente articolo, il riutilizzo dei predetti materiali in ambienti terrestri e marino-costieri anche per singola frazione granulometrica ottenuta a seguito di separazione con metodi fisici.

5-ter. Entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, con decreto del Ministro della transizione ecologica, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, sono adottate le norme tecniche che disciplinano le opzioni di riutilizzo dei sedimenti di

dragaggio e di ogni loro singola frazione granulometrica secondo le migliori tecnologie disponibili ».

Articolo 4-*bis*.

(Disposizioni in materia di servizio di trasporto pubblico non di linea a mezzo di natanti)

1. All'articolo 200, comma 6-*bis*, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, dopo le parole: « le autovetture a uso di terzi di cui all'articolo 82, comma 5, lettera *b*), del medesimo codice della strada di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992 » sono aggiunte le seguenti: « nonché i natanti che svolgono servizio di trasporto pubblico non di linea ai sensi dell'articolo 1, comma 2, della legge 15 gennaio 1992, n. 21 ».

Articolo 5.

(Disposizioni urgenti per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e del Consiglio superiore dei lavori pubblici e in materia di incentivi per funzioni tecniche)

1. Al fine di garantire la realizzazione degli interventi di titolarità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, finanziati in tutto o in parte con le risorse del Piano nazionale di ripresa e resilienza di cui al regolamento (UE) 2021/241 del Parlamento europeo e del Consiglio del 12 febbraio 2021 ovvero del Piano nazionale per gli investimenti complementari di cui all'articolo 1 del decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° luglio 2021, n. 101, in coerenza con i relativi cronoprogrammi, nonché di promuovere e incrementare le attività di studio, di ricerca e di sviluppo nel settore della sostenibilità delle infrastrutture e della mobilità, della innovazione tecnologica, organizzativa e dei materiali, assicurando, al contempo, nuove forme di intermodalità e di servizi di rete anche attraverso lo svolgimento di specifiche attività di natura formativa, è istituita presso il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili la struttura di missione, denominata Centro per l'innovazione e la sostenibilità in materia di infrastrutture e mobilità, di seguito denominato « Cismi », che non costituisce struttura dirigenziale e opera alle dirette dipendenze del Ministro. Al Cismi è assegnato un contingente complessivo di venti unità di personale, da individuarsi, nella misura di cinque ricercatori, di cinque tecnologi, di quattro primi ricercatori, di quattro primi tecnologi, di un dirigente tecnologo e di un dirigente di ricerca, tra il personale degli Enti pubblici di ricerca collocato fuori ruolo con mantenimento del trattamento economico in godimento presso l'amministrazione di appartenenza che è posto integralmente a carico del predetto Ministero. Al coordinamento del Cismi è preposto il dirigente di ricerca individuato secondo le modalità di cui al secondo periodo. Per lo svolgimento delle attività di cui al presente comma, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, in aggiunta al contingente di cui al secondo periodo, nel limite di spesa di euro 47.000 per l'anno 2021 e di euro 140.000 a decorrere dall'anno 2022, può avvalersi di non più di quattro esperti o consulenti nominati ai sensi dell'articolo 7, comma 6, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165.

2. Nello svolgimento della propria attività, il Cismi può stipulare, per conto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, apposite convenzioni con enti e istituti di ricerca specializzati, pubblici e privati, e cura i rapporti con organismi internazionali, europei e nazionali nelle materie di competenza del medesimo Ministero.

3. Per l'attuazione delle disposizioni del comma 1, è autorizzata la spesa di euro 741.985 per l'anno 2021 e di euro 2.225.954 a decorrere dall'anno 2022. Al relativo onere si provvede per euro 741.985 per l'anno 2021 e per euro 2.225.954 a decorrere dall'anno 2022, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2021-2023, nell'ambito del programma « Fondi di riserva e speciali » della missione « Fondi da ripartire » dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2021, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

4. All'articolo 45 del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, lettera *a)*, la parola: « sei » è sostituita dalla seguente: « sette » e dopo le parole: « uno appartenente al Ministero dell'economia e delle finanze » sono aggiunte le seguenti: « e uno

appartenente al Ministero della difesa »;

b) al comma 2, il secondo periodo è sostituito dal seguente: « Per la partecipazione alle attività del Comitato non spettano indennità e gettoni di presenza ed è riconosciuto il solo rimborso delle spese nei limiti delle risorse disponibili a legislazione vigente e di quanto previsto per i componenti e gli esperti del Consiglio superiore dei lavori pubblici. ».

5. Agli oneri derivanti dal comma 4, lettera *a)*, pari a euro 35.000 per ciascuno degli anni dal 2022 fino al 2026, si provvede mediante corrispondente riduzione delle proiezioni dello stanziamento del Fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2021-2023, nell'ambito del programma « Fondi di riserva e speciali », della missione « Fondi da ripartire » dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2021, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. All'attuazione del comma 4, lettera *a)*, per l'anno 2021, e lettera *b)*, si provvede con le risorse finanziarie disponibili a legislazione vigente. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

6. All'articolo 22, comma 2, terzo periodo, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, le parole « , senza oneri a carico della finanza pubblica, » sono soppresse e il quarto periodo è sostituito dal seguente: « Ai componenti della commissione è riconosciuto un rimborso delle spese effettivamente sostenute e documentate per le missioni effettuate nei limiti previsti per il personale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, con oneri complessivi non superiori a 18.000 euro per l'anno 2021 ed a 36.000 euro a decorrere dall'anno 2022 ».

7. Al fine di assicurare la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili anche in relazione alla realizzazione degli interventi di competenza del medesimo Ministero finanziati in tutto o in parte con le risorse del Piano nazionale di ripresa e resilienza di cui al regolamento (UE) 2021/241 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 febbraio 2021, ovvero del Piano nazionale per gli investimenti complementari di cui all'articolo 1 del decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° luglio 2021, n. 101, e in considerazione delle specifiche professionalità, anche di natura tecnica, del personale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, tenuto conto della necessità di remunerare adeguatamente le attività di controllo svolte da detto personale, a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente decreto, con riferimento al personale non dirigenziale del medesimo Ministero sono incrementati, nei limiti di cui al comma 9 e in deroga ai limiti finanziari previsti dalla normativa vigente:

a) l'indennità di amministrazione di complessivi euro 1.986.272,57 per l'anno 2021 ed euro 5.958.817,70 a decorrere dall'anno 2022, al lordo degli oneri a carico dell'amministrazione;

b) il fondo risorse decentrate del personale di cui all'articolo 76 del contratto collettivo nazionale di lavoro del comparto funzioni centrali 2016-2018 relativo al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di euro 2.446.641,12 per l'anno 2021 ed euro 7.339.923,35 a decorrere dall'anno 2022, al lordo degli oneri a carico dell'amministrazione.

8. Per le medesime finalità di cui al comma 7 e in considerazione delle peculiari responsabilità del personale dirigenziale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, i fondi per la retribuzione di posizione e la retribuzione di risultato del medesimo personale sono incrementati, a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente decreto:

a) nella misura di complessivi euro 203.578,47 per l'anno 2021 ed euro 610.735,40 a decorrere dall'anno 2022, al lordo degli oneri a carico dell'amministrazione, per il personale di livello dirigenziale generale;

b) nella misura di complessivi euro 843.366,54 per l'anno 2021 ed euro 2.530.099,62 a decorrere dall'anno 2022, al lordo degli oneri a carico dell'amministrazione, per il personale di livello dirigenziale non generale.

9. Agli oneri derivanti dai commi 6, 7 e 8, quantificati in complessivi euro 5.497.859 per l'anno 2021 ed in complessivi euro 16.475.576 a decorrere dall'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo speciale di parte corrente iscritto ai fini del bilancio triennale 2021-2023, nell'ambito del programma « Fondi di riserva e speciali » della missione « Fondi da ripartire » dello

stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, allo scopo utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

10. Il regolamento di cui all'articolo 113, comma 3, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, si applica agli appalti di lavori, servizi e forniture le cui procedure di gara sono state avviate successivamente alla data di entrata in vigore del medesimo decreto legislativo, anche se eseguiti prima dell'entrata in vigore del predetto regolamento. Gli oneri per la ripartizione delle risorse finanziarie di cui all'articolo 113, comma 2, del decreto legislativo n. 50 del 2016 fanno carico agli stanziamenti già accantonati per i singoli appalti di lavori, servizi e forniture di cui al primo periodo negli stati di previsione della spesa o nei bilanci delle stazioni appaltanti.

11. All'articolo 10, comma 1, lettera *f*), del decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 284, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'alinea, le parole « un rappresentante per ciascuna », ovunque ricorrono, sono sostituite dalle seguenti: « un rappresentante espressione »;

b) al numero 7), le parole « delle Confederazioni alle quali aderisce » sono sostituite dalle seguenti: « della Confederazione alla quale aderisce; ove sia rappresentata per il tramite della Confederazione, tale Confederazione deve aver fatto parte dell'Assemblea Generale del Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro almeno per tre mandati negli ultimi cinque e può indicare una sola associazione di categoria ».

Articolo 6.

(Disposizioni urgenti per la funzionalità dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali)

1. All'articolo 12 del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 4:

1) alla lettera *a*), le parole « ed alla Commissione di cui all'articolo 4 del decreto legislativo 5 ottobre 2006, n. 264 » sono soppresse;

2) alla lettera *g*), dopo le parole « le ispezioni di sicurezza » sono inserite le seguenti: « con le modalità »;

3) alla lettera *l*), dopo le parole « n. 35 del 2011 », sono aggiunte le seguenti: « , da destinare all'Agenzia per lo svolgimento delle attività di cui agli articoli 5 e 6 del medesimo decreto legislativo »;

b) il comma 4-*quater* è sostituito dal seguente: « 4-*quater*. Sono trasferite all'Agenzia le funzioni esercitate dagli uffici speciali trasporti a impianti fissi (USTIF) del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili ai sensi dell'articolo 9, commi 5 e 6, del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 4 agosto 2014, pubblicato nel supplemento ordinario alla *Gazzetta Ufficiale* n. 297 del 23 dicembre 2014, e del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 29 settembre 2003, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana n. 280 del 2 dicembre 2003. L'Agenzia, con proprio decreto, disciplina i requisiti per il rilascio dell'autorizzazione di sicurezza relativa al sistema di trasporto costituito dall'infrastruttura e dal materiale rotabile, con i contenuti di cui agli articoli 9 e 11 del decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50, per quanto applicabili, nonché, d'intesa con il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, le modalità per la realizzazione e l'apertura all'esercizio di nuovi sistemi di trasporto a impianti fissi. »;

c) al comma 5, le parole « comma 4, lettere *a*) e *c*) » sono sostituite dalle seguenti: « comma 4, lettere *a*) e *g*) »;

d) al comma 5-*bis*, primo periodo, le parole « ed alla Commissione di cui all'articolo 4 del decreto legislativo 5 ottobre 2006, n. 264 » sono soppresse;

e) al comma 9, lettera *b*), le parole « 569 unità, di cui 42 di livello dirigenziale non generale e 2 uffici di livello dirigenziale generale » sono sostituite dalle seguenti: « 668 unità, di cui 48 di livello dirigenziale non generale e 3 uffici di livello dirigenziale generale »;

f) al comma 13, le parole « due posizioni di uffici di livello dirigenziale generale » sono sostituite dalle

seguenti: « tre posizioni di uffici di livello dirigenziale generale »;

2. All'articolo 12, comma 3, lettera *a*), del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, dopo le parole « e dal personale dell'A.N.A.S. » sono aggiunte le seguenti: « , nonché dal personale, con compiti ispettivi o di vigilanza sulle infrastrutture stradali o autostradali, dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali ».

3. Fino al 31 dicembre 2023, ai fini dell'ammissione all'esame di qualificazione di cui all'articolo 12, comma 3, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, non è richiesto per il personale dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali il possesso del requisito dell'anzianità di inquadramento previsto dall'articolo 23, comma 2, secondo periodo, del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495.

4. Entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto si provvede all'adeguamento dello statuto, del regolamento di amministrazione e dei regolamenti che disciplinano il funzionamento dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali secondo le modalità previste dall'articolo 12, commi 8, 9 e 10, del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130.

5. Gli Uffici speciali trasporti a impianti fissi, di seguito USTIF, del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e il relativo personale, pari a sei unità di livello dirigenziale non generale e novantadue unità di personale delle aree funzionali, di cui quarantotto di area III, trentotto di area II e sei di area I, sono trasferiti all'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali, a decorrere dal 1° gennaio 2022. Conseguentemente, la dotazione organica del personale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, ferme restando le 38 posizioni di livello dirigenziale generale, è rideterminata in 189 posizioni di livello dirigenziale non generale e 7.674 unità di personale delle aree funzionali di cui 2.966 di area III, 4.497 di area II e 211 di area I. Le risorse umane trasferite includono il personale di ruolo dirigenziale e non dirigenziale, nonché il personale a tempo determinato con incarico dirigenziale ai sensi dell'articolo 19, comma 6, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, che risulta in servizio alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto. Al personale non dirigenziale trasferito ai sensi del presente comma si applica il trattamento economico, compreso quello accessorio, previsto nell'amministrazione di destinazione e viene corrisposto un assegno *ad personam* riassorbibile pari all'eventuale differenza fra le voci fisse e continuative del trattamento economico dell'amministrazione di provenienza, ove superiore, e quelle riconosciute presso l'amministrazione di destinazione. Nelle more dell'entrata in vigore del regolamento di amministrazione di cui al comma 4, al personale dirigenziale trasferito ai sensi del presente comma continuano ad applicarsi i contratti individuali di lavoro stipulati ai sensi dell'articolo 19, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, vigenti alla data di entrata in vigore del presente decreto. Fino alla data di adozione del decreto del Ministro dell'economia e delle finanze di cui al comma 6, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili provvede alla corresponsione del trattamento economico spettante al personale trasferito nella misura già corrisposta e le eventuali differenze sono a carico dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali. A decorrere dalla medesima data, le risorse finanziarie sono allocate sul pertinente capitolo di spesa del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili per essere trasferite all'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali. Tale importo considera i costi del trattamento economico corrisposto al personale trasferito e tiene conto delle voci retributive fisse e continuative, del costo dei buoni pasto, della remunerazione del lavoro straordinario e del trattamento economico di cui al Fondo risorse decentrate. Fino alla data di entrata in vigore del regolamento di amministrazione di cui al comma 4, l'attività facente capo agli USTIF continua ad essere esercitata presso le sedi e gli uffici già individuati dal decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 4 agosto 2014, pubblicato nel supplemento ordinario alla *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana n. 297 del 23 dicembre 2014.

6. Il Ministro dell'economia e delle finanze provvede, con proprio decreto, ad effettuare le occorrenti variazioni di bilancio, in termini di residui, di competenza e di cassa ivi comprese l'istituzione, la

modifica e la soppressione di missioni e programmi. A decorrere dalla data di adozione del decreto del Ministro dell'economia e delle finanze di cui al primo periodo transitano all'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali i rapporti giuridici attivi e passivi relativi alle funzioni trasferite. A decorrere dalla medesima data, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali provvedono al trasferimento delle corrispondenti risorse strumentali tramite protocolli d'intesa.

7. Agli oneri derivanti dai commi 1, lettere *e)* ed *f)*, e 5, pari a 1.355.309 euro annui a decorrere dal 2022 si provvede a valere sulle risorse disponibili nel bilancio dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali. Alla compensazione dei relativi effetti finanziari, in termini di fabbisogno e di indebitamento netto, pari a 697.985 euro annui a decorrere dall'anno 2022 si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per la compensazione degli effetti finanziari non previsti a legislazione vigente conseguenti all'attualizzazione di contributi pluriennali, di cui all'articolo 6, comma 2, del decreto-legge 7 ottobre 2008, n. 154, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 dicembre 2008, n. 189.

8. All'articolo 4 del decreto legislativo 5 ottobre 2006, n. 264, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, le parole « il Consiglio superiore dei lavori pubblici » sono sostituite dalle seguenti: « l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali »;

b) al comma 2, primo periodo, le parole « La Commissione è composta dal Presidente del Consiglio superiore dei lavori pubblici o da un suo delegato, che la presiede, da sette esperti tecnici designati dal Presidente del Consiglio superiore dei lavori pubblici » sono sostituite dalle seguenti: « La Commissione è composta dal Direttore dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali o da un suo delegato, che la presiede, da quattro esperti tecnici designati dal Direttore dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali, da tre esperti tecnici designati dal Presidente del Consiglio superiore dei lavori pubblici » e le parole: « da un rappresentante dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali, » sono soppresse e, al secondo periodo, le parole « La Commissione è nominata con provvedimento del Presidente del Consiglio superiore dei lavori pubblici » sono sostituite dalle seguenti: « La Commissione è nominata con provvedimento del Direttore dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali, nel rispetto del principio della parità di genere »;

c) al comma 11, le parole « del Consiglio superiore dei lavori pubblici » sono sostituite dalle seguenti: « dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali ».

9. Con provvedimento adottato dal Direttore dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali entro quarantacinque giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, è rinnovata la composizione della Commissione permanente di cui all'articolo 4 del decreto legislativo 5 ottobre 2006, n. 264, come modificato dal presente decreto. Fino alla data di adozione del provvedimento di cui al primo periodo, continua ad operare la Commissione permanente nella composizione esistente alla data di entrata in vigore del presente decreto.

Articolo 7.

(Disposizioni urgenti in materia di trasporto aereo)

1. Al fine di assicurare il pieno rispetto del vigente sistema di distribuzione del traffico aereo sul sistema aeroportuale milanese e di consentire una transizione ordinata nel settore del trasporto aereo che eviti, anche in considerazione degli effetti derivanti dall'emergenza epidemiologica da COVID-19, disservizi per il traffico di passeggeri e merci da e verso gli aeroporti del Regno Unito, le disposizioni di cui all'articolo 17-*quater* del decreto-legge 25 marzo 2019, n. 22, convertito, con modificazioni, dalla legge 20 maggio 2019, n. 41, si applicano fino alla data del 30 ottobre 2022.

2. All'articolo 11-*quater*, del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 luglio 2021, n. 106 sono apportate le seguenti modificazioni:

a) il comma 4 è sostituito dal seguente: « 4. Il programma della procedura di amministrazione straordinaria è immediatamente adeguato dai commissari straordinari alla decisione della Commissione europea di cui al citato articolo 79, comma 4-*bis*, del decreto-legge n. 18 del 2020; i commissari straordinari possono procedere all'adozione, per ciascun compendio di beni oggetto di cessione, anche di distinti programmi nell'ambito di quelli previsti dall'articolo 27 del decreto legislativo 8 luglio 1999, n. 270. Le modifiche al programma, la cui durata si computa dalla data di modifica, possono essere adottate anche dopo la scadenza del termine del primo programma autorizzato e possono prevedere la cessione a trattativa privata anche di singoli beni, rami d'azienda o parti di essi, perimetrati in coerenza con la decisione della Commissione europea. Il programma predisposto e adottato dai commissari straordinari in conformità al piano industriale di cui al citato articolo 79, comma 4-*bis*, e alla decisione della Commissione europea si intende ad ogni effetto autorizzato. È parimenti autorizzata la cessione diretta alla società di cui all'articolo 79, comma 4-*bis*, del decreto-legge n. 18 del 2020 di compendi aziendali del ramo *aviation* individuati dall'offerta vincolante formulata dalla società in conformità alla decisione della Commissione europea. A seguito della cessione totale o parziale dei compendi aziendali del ramo *aviation*, gli *slot* aeroportuali non trasferiti all'acquirente sono restituiti al responsabile dell'assegnazione delle bande orarie sugli aeroporti individuato ai sensi del regolamento (CEE) n. 95/93 del Consiglio, del 18 gennaio 1993. È altresì autorizzata l'autonoma cessione, anche antecedentemente alla modifica del programma, del marchio "Alitalia", da effettuarsi nei confronti di titolari di licenze di esercizio di trasporto aereo o di certificazioni di operatore aereo, individuati tramite procedura di gara che, nel rispetto delle disposizioni europee, anche in materia antitrust, garantisca la concorrenzialità delle offerte e la valorizzazione del marchio. La stima del valore dei complessi oggetto della cessione può essere effettuata tramite perizia disposta da un soggetto terzo individuato dall'organo commissariale, previo parere del comitato di sorveglianza, da rendere nel termine massimo di tre giorni dalla richiesta. A seguito della decisione della Commissione europea il Ministero dell'economia e delle finanze sottoscrive l'aumento di capitale della società di cui al citato articolo 79, comma 4-*bis*. »;

b) il comma 9 è sostituito dal seguente: « 9. Nello stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico è istituito un fondo, con una dotazione di 100 milioni di euro per l'anno 2021, diretto a garantire l'indennizzo dei titolari di titoli di viaggio, nonché di *voucher* o analoghi titoli emessi dall'amministrazione straordinaria in conseguenza dell'emergenza epidemiologica da COVID-19 e non utilizzati alla data del trasferimento dei complessi aziendali di cui al comma 3. L'indennizzo è erogato esclusivamente nell'ipotesi in cui non sia garantito al contraente un analogo servizio di trasporto ed è quantificato in misura pari all'importo del titolo di viaggio. Il Ministero dello sviluppo economico provvede al trasferimento all'Alitalia - Società Aerea Italiana S.p.a. e all'Alitalia Cityliner S.p.a. in amministrazione straordinaria delle risorse sulla base di specifica richiesta dei commissari che dia conto dei presupposti di cui al presente comma. I commissari provvedono mensilmente alla trasmissione al Ministero di un rendiconto delle somme erogate ai sensi del presente comma. Agli oneri derivanti dal presente comma, pari a 100 milioni di euro per l'anno 2021, si provvede ai sensi dell'articolo 77. »;

b-bis) dopo il comma 9 è inserito il seguente:

« 9-*bis*. Anche ai fini della salvaguardia dei livelli occupazionali e del reintegro dei servizi esternalizzati, quali la gestione aeroportuale dei servizi di assistenza a terra e di manutenzione, il Ministro dell'economia e delle finanze riferisce annualmente alle Commissioni parlamentari competenti sull'attuazione del piano industriale e sul programma di investimenti della società di cui all'articolo 79, comma 4-*bis*, del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 aprile 2020, n. 27, sullo stato delle relazioni industriali e sugli aumenti di capitale deliberati. In sede di prima applicazione il Ministro riferisce entro il 31 marzo 2022 ».

Articolo 7-*bis*.

(Istituzione della Giornata nazionale « Per non dimenticare »)

1. Al fine di promuovere la sicurezza dei mezzi di trasporto con riguardo alla tutela dell'incolumità delle persone e dei beni coinvolti nelle operazioni di trasporto dei passeggeri, la Repubblica riconosce

il giorno 8 ottobre come Giornata nazionale « Per non dimenticare ».

2. La Giornata nazionale di cui al comma 1 non determina gli effetti civili di cui alla legge 27 maggio 1949, n. 260, non comporta riduzioni dell'orario di lavoro negli uffici pubblici né, qualora cada in giorno feriale, costituisce giorno di vacanza o comporta riduzione di orario per le scuole di ogni ordine e grado, ai sensi degli articoli 2 e 3 della legge 5 marzo 1977, n. 54.

3. In occasione della Giornata nazionale di cui al comma 1, le istituzioni che hanno competenza nel settore dei trasporti nonché le scuole di ogni ordine e grado, anche in coordinamento con le associazioni e con gli organismi operanti nel settore, possono organizzare cerimonie, iniziative e incontri al fine di ricordare le vittime degli incidenti e di sensibilizzare l'opinione pubblica in relazione alla sicurezza nel trasporto, alla centralità del passeggero, al rispetto della dignità umana e del valore della vita di ciascun individuo.

4. Dall'attuazione del presente articolo non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Articolo 8.

(Disposizioni in materia di incentivi all'acquisto di veicoli meno inquinanti e per i veicoli di categoria M1, M1 speciali, N1 e L)

1. In considerazione degli effetti dell'emergenza epidemiologica da COVID-19, all'articolo 1, comma 1031, alinea, della legge 30 dicembre 2018, n. 145, le parole « In via sperimentale, a chi acquista, anche in locazione finanziaria, e immatricola in Italia, dal 1° marzo 2019 al 31 dicembre 2021, » sono sostituite dalle seguenti: « In via sperimentale, a chi acquista dal 1° marzo 2019 al 31 dicembre 2021, anche in locazione finanziaria, e immatricola in Italia ».

1-bis. Alla lettera *b-bis)* del comma 1031 dell'articolo 1 della legge 30 dicembre 2018, n. 145, le parole da: « a chi omologa in Italia » fino a: « decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 1° dicembre 2015, n. 219 » sono sostituite dalle seguenti: « ai proprietari dei veicoli delle categorie internazionali M1, M1G, M2, M2G, M3, M3G, N1 e N1G, immatricolati originariamente con motore termico, che installano su tali veicoli, entro il 31 dicembre 2021, un sistema di riqualificazione elettrica, omologato ai sensi del regolamento di cui al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 1° dicembre 2015, n. 219 ».

1-ter. Il comma 2 dell'articolo 74-*bis* del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126, è sostituito dal seguente:

« 2. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dello sviluppo economico, sono adottate le disposizioni applicative per il riconoscimento dei contributi previsti dalle disposizioni della lettera *b-bis)* del comma 1031 dell'articolo 1 della legge 30 dicembre 2018, n. 145 ».

2. Le disposizioni di cui al comma 1 si applicano anche alle procedure in corso alla data di entrata in vigore del presente decreto e continuano a trovare applicazione, in quanto compatibili, le disposizioni del decreto del Ministro dello sviluppo economico 20 marzo 2019, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana n. 82 del 6 aprile 2019, con termine di scadenza, per la conclusione della procedura prevista dal citato decreto ministeriale di conferma della prenotazione dei contributi nell'apposita piattaforma informatica, fissato al 31 dicembre 2021 per le prenotazioni inserite, anche se in fase di completamento, dal 1° gennaio 2021 al 30 giugno 2021, e con termine di scadenza fissato al 30 giugno 2022 per quelle inserite tra il 1° luglio 2021 e il 31 dicembre 2021. I medesimi termini si applicano, alle medesime condizioni, alle prenotazioni dei contributi relativi ai veicoli di categoria M1, M1 speciali, N1 e L.

3. Al fine di garantire e ottimizzare l'utilizzo delle risorse destinate all'acquisto di veicoli meno inquinanti, le risorse di cui all'articolo 73-*quinquies*, comma 2, lettera *a)*, del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 luglio 2021, n. 106, relative ai contributi per l'acquisto, anche in locazione finanziaria, di autoveicoli con emissioni comprese nella fascia 0-60 grammi (g) di anidride carbonica (CO₂) per chilometro (Km), di cui all'articolo 1, comma 652, della legge 30 dicembre 2020, n. 178, disponibili alla data di entrata in vigore del presente decreto, sono destinate all'erogazione dei contributi, per i medesimi veicoli, previsti dall'articolo 1, comma 1031,

della legge 30 dicembre 2018, n. 145. Con provvedimento del Ministero dello sviluppo economico possono essere destinate ai medesimi fini le risorse del richiamato articolo 73-*quinquies*, comma 2, lettera a), del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 luglio 2021, n. 106, che si rendono disponibili successivamente alla data di entrata in vigore del presente decreto.

3-*bis*. All'articolo 1 della legge 30 dicembre 2020, n. 178, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) il comma 77 è sostituito dal seguente:

« 77. Per l'anno 2021, è concesso un contributo, alternativo e non cumulabile con altri contributi statali previsti dalla normativa vigente, nella misura del 40 per cento delle spese sostenute e rimaste a carico del compratore, per l'acquisto in Italia, entro il 31 dicembre 2021, anche in locazione finanziaria, di un solo veicolo nuovo di fabbrica alimentato esclusivamente ad energia elettrica, di potenza inferiore o uguale a 150 kW, di categoria M1, di cui all'articolo 47, comma 2, lettera b), del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, che abbia un prezzo risultante dal listino prezzi ufficiale della casa automobilistica produttrice inferiore a euro 30.000 al netto dell'imposta sul valore aggiunto »;

b) il comma 78 è sostituito dai seguenti:

« 78. Il contributo di cui al comma 77 è concesso ad un solo soggetto per nucleo familiare con indicatore della situazione economica equivalente (ISEE) inferiore a euro 30.000 e nel limite complessivo massimo di spesa di 20 milioni di euro per l'anno 2021. A tal fine, nello stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico è istituito un apposito fondo con una dotazione di 20 milioni di euro per l'anno 2021.

78-*bis*. Il contributo di cui al comma 77 è corrisposto all'acquirente dal venditore mediante compensazione con il prezzo di acquisto. Le imprese costruttrici o importatrici del veicolo nuovo rimborsano al venditore l'importo del contributo e recuperano tale importo in forma di credito d'imposta, utilizzabile esclusivamente in compensazione ai sensi dell'articolo 17 del decreto legislativo 9 luglio 1997, n. 241, senza applicazione dei limiti di cui all'articolo 34 della legge 23 dicembre 2000, n. 388, e all'articolo 1, comma 53, della legge 24 dicembre 2007, n. 244, presentando il modello F24 esclusivamente tramite i servizi telematici messi a disposizione dall'Agenzia delle entrate.

78-*ter*. Fino al 31 dicembre del quinto anno successivo a quello in cui è stata emessa la fattura di vendita, le imprese costruttrici o importatrici conservano copia della fattura di vendita e dell'atto di acquisto, che deve essere ad esse trasmessa dal venditore »;

c) il comma 79 è sostituito dai seguenti:

« 79. Ai fini dell'attuazione dei commi 77, 78, 78-*bis* e 78-*ter*, si applicano, in quanto compatibili, le disposizioni del decreto del Ministro dello sviluppo economico 20 marzo 2019, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 82 del 6 aprile 2019.

79-*bis*. L'efficacia dei commi 77, 78, 78-*bis* e 78-*ter* è subordinata all'autorizzazione della Commissione europea ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 3, del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea ».

Articolo 9.

(Disposizioni urgenti in materia di efficientamento funzionale degli edifici adibiti a uffici giudiziari)

1. Il Commissario straordinario del Parco della Giustizia di Bari, nominato ai sensi dell'articolo 4 del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, approva il progetto di fattibilità tecnica ed economica di cui all'articolo 23, commi 5 e 6, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, convocando la conferenza di servizi, ai sensi dell'articolo 14, comma 1, della legge 7 agosto 1990, n. 241, alla quale partecipa obbligatoriamente, in deroga a quanto previsto dall'articolo 14-*ter*, comma 4, della citata legge n. 241 del 1990, anche un rappresentante del Ministero della giustizia. Nella medesima conferenza di servizi, il Consiglio superiore dei lavori pubblici, ai sensi dell'articolo 215 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, esprime il parere sul progetto di fattibilità tecnica ed economica trasmesso a cura del Commissario. Il parere reso dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, in deroga a quanto previsto dall'articolo 1, comma 9, del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55,

non riguarda anche la valutazione di congruità del costo.

2. Il progetto di fattibilità tecnica ed economica di cui al comma 1, predisposto in conformità a quanto previsto dall'articolo 48, comma 7, quarto periodo, del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, è trasmesso, a cura del Commissario, altresì all'autorità competente ai fini dell'espressione del provvedimento di valutazione ambientale di cui alla Parte seconda del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, unitamente alla documentazione di cui agli articoli 13, comma 3 e 22, comma 1, del medesimo decreto legislativo n. 152 del 2006. Si applicano i termini di cui all'articolo 4, comma 2, secondo periodo, del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55. Gli esiti della valutazione ambientale sono trasmessi e comunicati dall'autorità competente alle altre amministrazioni che partecipano alla conferenza di servizi di cui al comma 1. Qualora si sia svolto il dibattito pubblico è escluso il ricorso all'inchiesta pubblica di cui all'articolo 24-*bis* del predetto decreto legislativo n. 152 del 2006.

3. L'approvazione del progetto da parte del Commissario tiene luogo dei pareri, nulla osta e autorizzazioni necessari ai fini della localizzazione dell'opera, della conformità urbanistica e paesaggistica dell'intervento, della risoluzione delle interferenze e delle relative opere mitigatrici e compensative. L'approvazione del progetto perfeziona, ad ogni fine urbanistico ed edilizio, l'intesa tra Stato e regione, in ordine alla localizzazione dell'opera, ha effetto di variante degli strumenti urbanistici vigenti e comprende il parere reso dal Consiglio superiore dei lavori pubblici di cui all'articolo 215 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, i provvedimenti di valutazione ambientale e i titoli abilitativi rilasciati per la realizzazione e l'esercizio del progetto, recandone l'indicazione esplicita. La variante urbanistica, conseguente all'approvazione del progetto, 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.

4. In deroga all'articolo 27 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, la verifica del progetto definitivo e del progetto esecutivo condotta ai sensi dell'articolo 26, comma 6, del predetto decreto legislativo accerta altresì l'ottemperanza alle prescrizioni impartite in sede di approvazione del progetto di fattibilità tecnica ed economica, nonché a quelle impartite in sede di valutazione ambientale. All'esito della verifica, il Commissario straordinario procede direttamente all'approvazione del progetto definitivo ovvero del progetto esecutivo.

5. Il Commissario straordinario può procedere, sulla base del progetto di fattibilità tecnica ed economica, all'affidamento congiunto dei livelli di progettazione successivi e dell'esecuzione dell'opera. L'affidamento avviene mediante acquisizione del progetto definitivo in sede di offerta ovvero, in alternativa, mediante offerte aventi a oggetto la realizzazione del progetto definitivo, del progetto esecutivo e il prezzo. In entrambi i casi, l'offerta relativa al prezzo indica distintamente il corrispettivo richiesto per la progettazione definitiva, per la progettazione esecutiva e per l'esecuzione dei lavori. Laddove si rendano necessarie modifiche sostanziali, il Commissario può convocare, ai sensi del comma 1, una nuova conferenza di servizi ai fini dell'approvazione del progetto definitivo e alla stessa è chiamato a partecipare anche l'affidatario dell'appalto che provvede, ove necessario, ad adeguare il progetto alle eventuali prescrizioni susseguenti alle determinazioni del Commissario, anche rese in seguito alla conferenza di servizi.

6. In caso di impugnazione degli atti relativi alle procedure di affidamento indette per la progettazione e l'esecuzione degli interventi di edilizia giudiziaria e delle infrastrutture a supporto di cui al presente articolo, si applicano le previsioni contenute nell'articolo 125 del codice del processo amministrativo di cui al decreto legislativo 2 luglio 2010, n. 104.

Articolo 10.

(Procedure di attuazione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza e modalità di accesso ai servizi

erogati in rete dalle pubbliche amministrazioni)

1. All'articolo 1 della legge 30 dicembre 2020, n. 178, il comma 1039 è sostituito dal seguente: « *1039* . Le risorse giacenti nei conti correnti infruttiferi di cui al comma 1038 sono attribuite, in relazione al fabbisogno finanziario, a ciascuna amministrazione od organismo titolare e/o attuatore dei progetti, sulla base delle procedure definite con il decreto di cui al comma 1042, nel rispetto del sistema di gestione e controllo delle componenti del *Next Generation EU*. ».
2. Il decreto del Ministro dell'economia e delle finanze con cui sono state individuate le risorse finanziarie, come determinate nella decisione di esecuzione del Consiglio UE-ECOFIN recante « Approvazione della Valutazione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza dell'Italia », viene aggiornato sulla base di eventuali riprogrammazioni del PNRR adottate secondo quanto previsto dalla normativa dell'Unione. Le risorse del Fondo per lo sviluppo e la coesione necessarie all'attuazione del Piano sono assegnate annualmente sulla base del cronoprogramma finanziario degli interventi cui esse sono destinate.
3. La notifica della citata decisione di esecuzione del consiglio UE-ECOFIN recante « Approvazione della Valutazione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza dell'Italia », unitamente al decreto del Ministro dell'economia e delle finanze di cui al comma 2, costituiscono la base giuridica di riferimento per l'attivazione, da parte delle amministrazioni responsabili, delle procedure di attuazione dei singoli interventi previsti dal PNRR, secondo quanto disposto dalla vigente normativa nazionale ed europea, ivi compresa l'assunzione dei corrispondenti impegni di spesa, nei limiti delle risorse assegnate ai sensi del decreto di cui al comma 2.
4. Laddove non diversamente previsto nel PNRR, ai fini della contabilizzazione e rendicontazione delle spese, le amministrazioni ed i soggetti responsabili dell'attuazione possono utilizzare le « opzioni di costo semplificate » previste dagli articoli 52 e seguenti del regolamento (UE) 2021/1060 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 giugno 2021. Ove possibile, la modalità semplificata di cui al primo periodo è altresì estesa alla contabilizzazione e alla rendicontazione delle spese sostenute nell'ambito dei Piani di sviluppo e coesione di cui all'articolo 44 del decreto-legge 30 aprile 2019, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 giugno 2019, n. 58.
5. In sede di definizione dei provvedimenti che recano le procedure di attuazione degli interventi del PNRR, ivi incluse quelle relative ai progetti in essere, le amministrazioni responsabili, in aggiunta agli ordinari criteri previsti dalla normativa di settore, stabiliscono ulteriori e specifici criteri di assegnazione delle risorse idonei ad assicurare il rispetto delle condizionalità, degli obiettivi iniziali, intermedi e finali e dei cronoprogrammi previsti dal PNRR, nonché i relativi obblighi di monitoraggio, rendicontazione e controllo previsti dal regolamento (UE) 2021/241 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 febbraio 2021, anche sulla base di apposite linee guida da emanarsi con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze.
6. Nel caso in cui si renda necessario procedere al recupero di somme nei confronti delle regioni, delle province autonome di Trento e di Bolzano e degli enti locali, si applicano le procedure di cui al comma *7-bis* dell'articolo 1 del decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° luglio 2021, n. 101.
7. All'articolo 64 del codice dell'amministrazione digitale, di cui al decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82, è aggiunto, in fine, il seguente comma: « *3-bis*. Fatto salvo quanto previsto dal comma *2-nonies*, i soggetti di cui all'articolo 2, comma 2, lettera *a*), utilizzano esclusivamente le identità digitali SPID e la carta di identità elettronica ai fini dell'identificazione dei cittadini che accedono ai propri servizi in rete. Con uno o più decreti del Presidente del Consiglio dei ministri o del Ministro delegato per l'innovazione tecnologica e la transizione digitale è stabilita la data a decorrere dalla quale i soggetti di cui all'articolo 2, comma 2, lettera *a*), utilizzano esclusivamente le identità digitali SPID, la carta di identità elettronica e la Carta Nazionale dei servizi per consentire l'accesso delle imprese e dei professionisti ai propri servizi in rete, nonché la data a decorrere dalla quale i soggetti di cui all'articolo 2, comma 2, lettere *b*) e *c*) utilizzano esclusivamente le identità digitali SPID, la carta di identità elettronica e la carta Nazionale dei servizi ai fini dell'identificazione degli utenti dei propri servizi *on-line* ».

7-bis. Dopo l'articolo 48 del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, è inserito il seguente:

« Art. 48-bis. - (*Interventi sulle infrastrutture energetiche lineari*) - 1. Per gli interventi infrastrutturali ferroviari rientranti nelle disposizioni di cui agli articoli 44 e 48, che ai fini della loro funzionalità necessitano di connessione alle infrastrutture lineari energetiche, le procedure autorizzatorie di cui ai predetti articoli possono applicarsi anche alla progettazione degli interventi di modifica, potenziamento, rifacimento totale o parziale o nuova realizzazione di tali infrastrutture, ove queste siano strettamente connesse e funzionali all'infrastruttura ferroviaria. In tali casi, il procedimento si svolge mediante unica conferenza di servizi alla quale partecipano tutte le amministrazioni competenti all'adozione di provvedimenti, pareri, visti, nulla osta e intese relativi all'infrastruttura ferroviaria e alle opere di connessione. La determinazione conclusiva della conferenza dispone l'approvazione del progetto ferroviario e l'autorizzazione alla costruzione e all'esercizio delle opere di connessione elettriche in favore del soggetto gestore dell'infrastruttura lineare energetica, ai sensi degli articoli 52-bis e seguenti 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. Con tale determinazione, le connessioni elettriche alle infrastrutture di cui al primo periodo sono dichiarate di pubblica utilità e inamovibili ai sensi dell'articolo 52-*quater*, commi 1 e 5, del citato testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 327 del 2001 e la loro localizzazione, in caso di difformità dallo strumento urbanistico vigente, ha effetto di variante con contestuale imposizione del vincolo preordinato all'esproprio, con attribuzione del relativo potere espropriativo al soggetto gestore dell'infrastruttura lineare energetica ».

7-ter. All'articolo 53, comma 2, del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, dopo le parole: « finalizzati a garantire » sono inserite le seguenti: « , limitatamente alle sole infrastrutture già in esercizio ».

7-*quater*. Al primo periodo del comma 17-bis dell'articolo 13 del decreto-legge 31 dicembre 2020, n. 183, convertito, con modificazioni, dalla legge 26 febbraio 2021, n. 21, dopo le parole: « da parte dei gestori e delle imprese ferroviarie » sono aggiunte le seguenti: « , nonché a definire i tempi di adeguamento a dette prescrizioni da parte dei gestori e delle imprese ferroviarie ».

7-*quinquies*. Al fine di assicurare l'efficace e tempestiva attuazione degli interventi pubblici previsti dal Piano nazionale di ripresa e resilienza, di cui al regolamento (UE) 2021/241 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 febbraio 2021, fino al 31 dicembre 2026 le amministrazioni di cui all'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, possono avvalersi direttamente della società Cassa depositi e prestiti Spa e di società da essa direttamente o indirettamente controllate per attività di assistenza e supporto tecnico-operativo, per la gestione di fondi e per attività a queste connesse, strumentali o accessorie. I rapporti tra le parti sono regolati sulla base di apposite convenzioni, anche in relazione alla remunerazione dell'attività svolta, concluse sulla base e in conformità all'accordo quadro stipulato tra il Ministero dell'economia e delle finanze e la società Cassa depositi e prestiti Spa. Le amministrazioni possono sottoscrivere le suddette convenzioni nei limiti delle risorse finanziarie disponibili a legislazione vigente nell'ambito dei rispettivi bilanci, anche a valere sui quadri economici degli investimenti che concorrono a realizzare.

7-*sexies*. Per le medesime finalità di cui al comma 7-*quinquies* nonché al fine di rafforzare il settore del *venture capital*, il Ministero dello sviluppo economico, nel rispetto delle condizioni previste dalla sezione 2.1 della comunicazione della Commissione europea 2014/C 19/04, concernente gli orientamenti sugli aiuti di Stato destinati a promuovere gli investimenti per il finanziamento del rischio, è autorizzato a sottoscrivere, fino a un ammontare pari a 2 miliardi di euro, secondo la disciplina dei relativi regolamenti di gestione, quote o azioni di uno o più fondi per il *venture capital*, come definiti dall'articolo 31, comma 2, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, o di uno o più fondi che investono in fondi per il *venture capital*, comprese quote o azioni di fondi per il *venture debt* o di uno o più fondi che investono in fondi per il *venture debt*, istituiti dalla società che gestisce anche le risorse di cui all'articolo 1, comma 116, della legge 30 dicembre 2018, n. 145, a condizione che altri investitori professionali,

compresa la società Cassa depositi e prestiti Spa in qualità di istituto nazionale di promozione ai sensi dell'articolo 1, comma 826, della legge 28 dicembre 2015, n. 208, sottoscrivano risorse aggiuntive per almeno il 30 per cento dell'ammontare della sottoscrizione del Ministero medesimo e fermo restando il rispetto della richiamata sezione della comunicazione della Commissione europea 2014/C 19/04. A tal fine è autorizzato il versamento all'entrata del bilancio dello Stato, entro il 31 dicembre 2021, dell'importo di 2 miliardi di euro delle somme iscritte in conto residui nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, con riferimento all'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 27, comma 17, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, per la successiva riassegnazione al pertinente capitolo di spesa dello stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico relativo all'articolo 1, comma 209, della citata legge n. 145 del 2018. La normativa di attuazione recante le modalità di investimento del Ministero dello sviluppo economico attraverso il fondo di sostegno al *venture capital* disciplina anche le conseguenze del mancato investimento di almeno il 60 per cento del patrimonio del fondo entro cinque anni dalla chiusura, anche parziale del primo periodo di sottoscrizione.

7-septies. Per le medesime finalità di cui al comma *7-quinquies*, limitatamente agli strumenti e agli interventi in favore delle piccole e medie imprese, le amministrazioni di cui all'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, possono avvalersi anche della società Mediocredito centrale Spa.

7-octies. All'articolo 8, comma *2-bis*, terzo periodo, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: « , anche per evitare qualsiasi effetto decadenziale ».

Articolo 11.

(Rifinanziamento della componente prestiti e contributi del Fondo 394/81)

1. Per l'attuazione della linea progettuale « Rifinanziamento e Ridefinizione del fondo 394/81 gestito da Simest », M1C2 investimento 5.1, nell'ambito delle risorse a tal fine attribuite dal PNRR, sono istituite nell'ambito del Fondo rotativo di cui all'articolo 2, primo comma, del decreto-legge 28 maggio 1981, n. 251, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 1981, n. 394, le seguenti sezioni:

a) « Sezione Prestiti », per la concessione di finanziamenti a tasso agevolato ai sensi dell'articolo 6 del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, con dotazione finanziaria pari a euro 800 milioni per l'anno 2021;

b) « Sezione Contributi » per le finalità di cui all'articolo 72, comma 1, lettera *d)*, del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18, convertito, con modificazioni dalla legge 24 aprile 2020, n. 27, con dotazione finanziaria pari a euro 400 milioni per l'anno 2021, da utilizzare per cofinanziamenti a fondo perduto fino al 50 per cento dei finanziamenti a tasso agevolato concessi a valere sullo stanziamento di cui alla lettera *a)* del presente comma.

2. I finanziamenti agevolati a valere sulla sezione di cui al comma 1, lettera *a)*, sono esentati, a domanda del richiedente, dalla prestazione della garanzia, in deroga alla vigente disciplina relativa al fondo di cui all'articolo 2, primo comma, del decreto-legge 28 maggio 1981, n. 251, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 1981, n. 394.

3. Il Comitato agevolazioni di cui all'articolo 1, comma 270, della legge 27 dicembre 2017, n. 205, definisce con proprie delibere termini, modalità e condizioni per la realizzazione della linea progettuale di cui al comma 1 in conformità ai requisiti previsti per tale intervento e al punto M1C2-26 dell'allegato della decisione di esecuzione del Consiglio relativa all'approvazione della valutazione del PNRR dell'Italia e in particolare:

a) la natura e la portata dei progetti sostenuti che devono essere in linea con gli obiettivi del regolamento (UE) 2021/241 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 febbraio 2021, e garantire la conformità agli orientamenti tecnici sull'applicazione del principio « non arrecare un danno significativo » dei progetti sostenuti nell'ambito della misura mediante l'uso di una prova di sostenibilità, ai sensi dell'articolo 17 del regolamento (UE) 2020/852 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 giugno 2020;

b) un elenco di esclusione e il requisito di conformità alla pertinente normativa ambientale nazionale e dell'Unione europea;

c) il tipo di interventi sostenuti;

d) i beneficiari interessati, con prevalenza di piccole e medie imprese (PMI), e i relativi criteri di ammissibilità.

4. Il Comitato agevolazioni è autorizzato a disporre, con proprie delibere, trasferimenti di risorse dalla sezione del Fondo di cui al comma 1, lettera b), alla sezione del Fondo di cui al comma 1, lettera a), al fine del pieno utilizzo delle risorse.

5. Agli oneri derivanti dal comma 1, pari a 1,2 miliardi di euro per l'anno 2021 si provvede a valere sul Fondo di rotazione per l'attuazione del *Next Generation EU*-Italia di cui all'articolo 1, comma 1037, della legge 30 dicembre 2020, n. 178, secondo le modalità di cui ai commi da 1038 a 1050 del medesimo articolo 1.

Articolo 12.

(Disposizioni urgenti in materia di progettazione territoriale e investimenti)

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) dopo l'articolo 6-ter, è inserito il seguente:

« Art. 6-*quater* (*Disposizioni per il rilancio della progettazione territoriale*). - 1. Per rilanciare e accelerare il processo di progettazione nei comuni delle regioni Umbria, Marche, Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Puglia, Sardegna, Sicilia nonché in quelli ricompresi nella mappatura aree interne, in vista dell'avvio del ciclo di programmazione 2021/2027 dei fondi strutturali e del Fondo per lo sviluppo e la coesione e della partecipazione ai bandi attuativi del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), è istituito nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, per il successivo trasferimento all'Agenzia per la coesione territoriale, il "Fondo concorsi progettazione e idee per la coesione territoriale", di seguito denominato Fondo, con la dotazione complessiva di 161.515.175 euro, di cui 16.151.518 euro per il 2021 e 145.363.657 euro per il 2022. Ai relativi oneri si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per lo sviluppo e la coesione - programmazione 2021-2027 di cui all'articolo 1, comma 177, della legge 30 dicembre 2020, n. 178.

2. Al Fondo accedono tutti i Comuni con popolazione complessiva inferiore a 30.000 abitanti, le Città metropolitane e le Province, ricompresi nelle aree indicate al comma 1, sulla base delle classi demografiche e secondo l'assegnazione di cui alla Tabella A, allegata al presente decreto.

3. Le risorse del Fondo sono ripartite tra i singoli enti beneficiari con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri su proposta dell'Autorità politica delegata per il sud e la coesione territoriale da adottarsi entro il 30 novembre 2021 assicurando una premialità ai comuni aggregati nelle Unioni di cui all'articolo 32 del decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267, nei limiti delle risorse specificate nella Tabella A allegata al presente decreto. Le risorse sono impegnate dagli enti beneficiari mediante la messa a bando, entro sei mesi dalla pubblicazione del decreto di riparto delle risorse, anche per il tramite di società *in house*, di premi per l'acquisizione di proposte progettuali, secondo le procedure di evidenza pubblica di cui al capo IV del titolo VI della parte II del codice di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50. Il trasferimento delle risorse avviene dopo la pubblicazione del bando. Decorso il predetto termine di sei mesi, le risorse non impegnate sono restituite al Fondo e riassegnate agli enti beneficiari, secondo le modalità e le garanzie stabilite nel decreto di cui al primo periodo. Con il medesimo decreto è definita ogni altra misura utile ad ottenere il miglior impiego delle risorse.

4. L'Autorità responsabile della gestione del Fondo è l'Agenzia per la coesione territoriale. L'Agenzia, nell'ambito delle proprie competenze, senza oneri ulteriori, assicura, inoltre, ogni utile supporto agli enti beneficiari per il celere ed efficace accesso al Fondo e provvede al monitoraggio ai fini di cui al comma 3, nonché ai fini della verifica di coerenza delle proposte rispetto a quanto previsto dal comma 6.

5. Il monitoraggio delle risorse di cui al comma 3 avviene attraverso il sistema di cui al decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229. Ogni proposta progettuale acquisita dall'ente beneficiario che si traduce in impegno di spesa ai sensi del comma 3, è identificata dal codice unico di progetto di cui all'articolo 11 della legge 16 gennaio 2003, n. 3. L'alimentazione del sistema di monitoraggio è

assicurata dall'ente beneficiario titolare del codice unico di progetto. L'Agenzia per la coesione territoriale ha pieno accesso alle informazioni raccolte attraverso il sistema citato, anche ai fini di quanto disciplinato dal comma 3.

6. Nella valutazione delle proposte progettuali di cui al comma 3, gli enti beneficiari verificano che esse siano coerenti o complementari rispetto agli obiettivi posti dall'articolo 3 del regolamento (UE) 2021/241 che istituisce il dispositivo per la ripresa e la resilienza, nonché con gli obiettivi della programmazione del Fondo per lo sviluppo e la coesione 2021/2027, e siano state predisposte secondo apposite linee guida, in materia di progettazione infrastrutturale, adottate entro il 15 novembre 2021 dall'Autorità politica delegata per il sud e la coesione territoriale di concerto con il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. Le proposte devono essere utili a realizzare almeno uno dei seguenti obiettivi: la transizione verde dell'economia locale, la trasformazione digitale dei servizi, la crescita intelligente, sostenibile e inclusiva, che assicuri lo sviluppo armonico dei territori, anche dal punto di vista infrastrutturale, la coesione economica, l'occupazione, la produttività, la competitività, lo sviluppo turistico del territorio, la ricerca, l'innovazione sociale, la cura della salute e la resilienza economica, sociale e istituzionale a livello locale, nonché il miglioramento dei servizi per l'infanzia e di quelli tesi a fornire occasione di crescita professionale ai giovani e ad accrescere la partecipazione delle donne al mercato del lavoro. Le proposte devono, altresì, privilegiare la vocazione dei territori, individuare soluzioni compatibili con gli strumenti urbanistici regolatori generali o devono comunque essere agevolmente e celermente realizzabili, anche con modeste varianti, e comportare soluzioni a basso impatto ambientale, di recupero e valorizzazione del patrimonio esistente, di contrasto dell'abusivismo, in ogni caso limitando il consumo di suolo. Le proposte, ove afferenti a interventi di carattere sociale, devono possedere un livello di dettaglio sufficiente all'avvio delle procedure di affidamento del servizio o di co-progettazione, secondo quanto previsto dall'articolo 140 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 e dall'articolo 55 del decreto legislativo 3 luglio 2017, n. 117. Nel caso di lavori pubblici, il livello progettuale oggetto di concorso, da acquisire ai sensi dell'articolo 152, comma 4, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 è quello del progetto di fattibilità tecnica ed economica di cui all'articolo 23 del medesimo decreto legislativo.

7. Le proposte progettuali selezionate sono acquisite in proprietà dagli enti beneficiari e possono essere poste a base di successive procedure strumentali alla loro concreta realizzazione o utilizzate per la partecipazione degli enti beneficiari ad avvisi o altre procedure di evidenza pubblica attivate da altre amministrazioni nazionali o dell'Unione europea.

8. Per lo sviluppo delle progettazioni che hanno a oggetto i lavori, l'ente beneficiario, ove non si avvalga di procedure di appalto integrato, affida al vincitore la realizzazione dei successivi livelli di progettazione, con procedura negoziata senza bando, sempre che il soggetto sia in possesso, in proprio o mediante avvalimento, dei requisiti di capacità tecnico-professionale ed economica previsti nel bando in rapporto ai livelli progettuali da sviluppare.

8-bis. Ove gli enti beneficiari, con popolazione fino a 5.000 abitanti, abbiano elaborato un documento di indirizzo della progettazione, le risorse di cui al comma 1 possono essere in via alternativa impegnate mediante l'affidamento di incarichi per la redazione di studi di fattibilità tecnica ed economica, secondo le modalità di cui all'articolo 1 del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, purché coerenti con gli obiettivi di cui al comma 6 del presente articolo.

9. In attuazione dei commi 7 e 8, l'ente beneficiario, per garantire la qualità della progettazione e della conseguente realizzazione dell'intervento, può avvalersi della Agenzia del demanio - Struttura per la progettazione di beni ed edifici pubblici di cui all'articolo 1, commi da 162 a 170, della legge 30 dicembre 2018, n. 145, la quale opera senza oneri diretti per le prestazioni professionali rese agli enti territoriali richiedenti ai sensi dell'articolo 1, comma 163, della predetta legge n. 145 del 2018.

10. L'Agenzia per la coesione territoriale, in collaborazione con l'ANAC, predisponde, entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, un bando tipo da utilizzare per i concorsi di cui al presente articolo.

11. Le proposte progettuali acquisite dagli enti beneficiari ai sensi del comma 7, sono considerate

direttamente candidabili alla selezione delle operazioni previste dai programmi operativi regionali e nazionali di gestione dei Fondi strutturali e dai Piani di sviluppo e coesione finanziati dal FSC, nell'ambito del ciclo di programmazione 2021/2027, sempre che siano coerenti con gli assi prioritari, le priorità d'investimento e gli obiettivi specifici di riferimento fissati dai programmi e dai piani predetti, secondo condizioni e modalità individuate con il decreto di cui al comma 3, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281.

12. Nel portale istituzionale Opencoesione sono raccolte e rese immediatamente accessibili tutte le informazioni dell'iniziativa, anche ai fini del controllo e del monitoraggio sociale dei processi di ideazione, progettazione e realizzazione degli interventi. »;

12-bis. Al fine di consentire a tutti gli enti territoriali di condividere la programmazione delle politiche per la coesione territoriale, all'articolo 10, comma 4, sesto periodo, del decreto-legge 31 agosto 2013, n. 101, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 ottobre 2013, n. 125, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: "attraverso la designazione di quattro componenti da parte della Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, di cui due in rappresentanza delle regioni e due in rappresentanza delle autonomie locali".

12-ter. Al fine di garantire il rispetto dei tempi di attuazione del PNRR e il pieno utilizzo dei relativi fondi, nonché di favorire una riduzione degli oneri per le imprese coinvolte, all'articolo 32 del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 90, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 114, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1:

1) alla lettera b), dopo le parole: "straordinaria e temporanea gestione dell'impresa" è inserita la seguente: "anche";

2) dopo la lettera b) è aggiunta la seguente:

"b-bis) di ordinare alla stazione appaltante che i pagamenti all'operatore economico, anche nei casi di cui alla lettera a), siano disposti al netto dell'utile derivante dalla conclusione del contratto, quantificato nel 10 per cento del corrispettivo, da accantonare, ai sensi del comma 7, in un apposito fondo";

b) al comma 7, dopo le parole: "in via presuntiva dagli amministratori," sono inserite le seguenti: "o dalle stazioni appaltanti nei casi di cui al comma 1, lettera b-bis),";

c) al comma 8, dopo le parole: "medesimo comma" sono inserite le seguenti: ", anche laddove sia stato concluso e interamente eseguito il contratto di appalto" e dopo le parole: "gli esperti forniscono all'impresa" sono inserite le seguenti: ", ovvero anche alle imprese che sulla medesima esercitano un controllo ai sensi dell'articolo 2359 del codice civile, ove coinvolte nelle indagini, nonché alle imprese dalle stesse controllate," »;

b) è allegata la seguente tabella:

« Tabella A
(Articolo 6-quater)

Classi demografiche	Importo complessivo da ripartire tra gli enti beneficiari
Fino a 1.000 abitanti	€ 21.431.924,65
Tra 1.001 e 5.000 abitanti	€ 47.598.642,81
Tra 5.001 e 10.000 abitanti	€ 27.019.124,25
Tra 10.001 e 20.000 abitanti	€ 23.952.225,54

Tra 20.001 e 30.000 abitanti	€ 9.631.582,75
Province	€ 19.000.000,00
Città metropolitane	€ 7.000.000,00
Premialità di cui al comma 3	€ 5.881.675,00
Totale	€ 161.515.175,00

».

1-bis. In relazione agli interventi di cui all'allegato IV annesso al decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, per i quali, alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, il progetto di fattibilità tecnica ed economica è stato già trasmesso all'autorità competente ai fini dell'effettuazione della valutazione d'impatto ambientale di cui alla parte seconda del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, le procedure di valutazione d'impatto ambientale sono svolte nei tempi previsti per i progetti di cui al comma 2-bis dell'articolo 8 del citato decreto legislativo n. 152 del 2006 dalla Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS di cui all'articolo 8, comma 1, del medesimo decreto. Nella trattazione dei procedimenti di sua competenza ai sensi della normativa vigente, la Commissione di cui al presente comma dà precedenza, su ogni altro progetto, agli interventi di cui al citato allegato IV annesso al decreto-legge n. 77 del 2021, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 108 del 2021.

Articolo 13.

(Misure di agevolazioni per i comuni)

1. All'articolo 1, comma 1, del decreto-legge 20 giugno 2017, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2017, n. 123, è aggiunto, infine, il seguente periodo: « La misura è altresì estesa ai territori insulari dei comuni di Campo nell'Elba, Capoliveri, Capraia, Giglio, Marciana, Marciana Marina, Ponza, Porto Azzurro, Portoferraio, Portovenere, Rio, Ventotene, localizzati nelle isole minori del Centro-Nord, nonché alle isole minori lagunari e lacustri. ».

1-bis. All'articolo 1, comma 10, 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 primo periodo, dopo le parole: « ivi compresi i servizi turistici » sono aggiunte le seguenti: « , nonché le attività del commercio, ivi compresa la vendita dei beni prodotti nell'attività di impresa »;

b) il secondo periodo è soppresso.

2. All'articolo 1 della legge 27 dicembre 2019, n. 160, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 32, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « Per l'anno 2021, il termine di cui al primo periodo è fissato al 31 dicembre 2021. »;

b) al comma 34, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « Per l'anno 2021, il termine di cui al primo periodo è fissato al 31 gennaio 2022. »;

b-bis) al comma 54 è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « A decorrere dall'anno 2022, almeno il 40 per cento delle risorse è assicurato agli enti locali delle regioni del Mezzogiorno ».

2-bis. All'articolo 1 della legge 30 dicembre 2018, n. 145, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 140, dopo il primo periodo è aggiunto il seguente: « Per il contributo riferito all'anno 2022, il termine di cui al primo periodo è fissato al 15 febbraio 2022 »;

b) al comma 141 è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « Per il contributo riferito all'anno 2022, il termine di cui al primo periodo è prorogato al 28 febbraio 2022 ».

2-ter. All'articolo 39, comma 3, del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126, le parole: « a decorrere dall'anno 2022 », ovunque ricorrono, sono sostituite dalle seguenti: « a decorrere dall'anno 2023 ».

Articolo 13-bis.

(Proroga dell'utilizzo delle risorse straordinarie connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19)

1. Le variazioni di bilancio riguardanti le risorse trasferite agli enti locali connesse alle certificazioni di cui all'articolo 1, comma 827, della legge 30 dicembre 2020, n. 178, e all'articolo 39, comma 2, del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126, possono essere deliberate sino al 31 dicembre 2021 con deliberazione dell'organo esecutivo, fatte salve in ogni caso le specifiche limitazioni di utilizzo previste dalle norme di riferimento.

Articolo 13-ter.

(Disposizioni in materia di protezione civile nelle isole minori)

1. Fermo restando quanto previsto dal codice della protezione civile, di cui al decreto legislativo 2 gennaio 2018, n. 1, per l'esercizio delle funzioni ad essi spettanti in qualità di autorità territoriale di protezione civile ai sensi dell'articolo 6 del citato codice, i sindaci dei comuni delle isole minori nel cui territorio hanno sede uno o più comuni possono, anche congiuntamente in forma intercomunale, istituire un apposito organismo consultivo per l'esercizio delle attribuzioni di cui al citato articolo 6. I sindaci, nell'ambito dell'organismo consultivo, possono designare i rappresentanti delle rispettive amministrazioni e possono essere coadiuvati nelle attività di cui al presente comma da soggetti dotati di competenze scientifiche tecniche e amministrative dirette alla identificazione degli scenari di rischio connessi con i rispettivi territori. Ai componenti dei predetti organismi non spetta alcun compenso, indennità, gettone di presenza, rimborso di spese o altro emolumento comunque denominato.

2. Per favorire il tempestivo intervento in vista o in occasione degli eventi emergenziali di cui all'articolo 7 del codice della protezione civile, di cui al decreto legislativo 2 gennaio 2018, n. 1, i comuni delle isole minori possono prevedere la costituzione di un fondo per le attività di protezione civile di competenza comunale di cui all'articolo 2 del medesimo decreto legislativo.

3. Entro centottanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, i comuni delle isole minori che non vi abbiano ancora provveduto predispongono il piano di protezione civile, con il supporto della regione competente.

4. I comuni provvedono alle attività di cui al presente articolo e all'eventuale costituzione del fondo di cui al comma 2 nell'ambito delle risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente nei rispettivi bilanci.

5. I sindaci dei comuni delle isole minori, il cui territorio ricade in ambiti interessati dal rischio vulcanico, sentite le autorità di protezione civile nazionale e regionale e le locali autorità marittime, in caso di crisi vulcaniche possono regolamentare ovvero contingentare l'accesso alle stesse, al fine di assicurare le condizioni di sicurezza dei cittadini, anche in riferimento alle capacità di accoglienza delle isole e dei rispettivi ambiti portuali.

6. All'attuazione del presente articolo si provvede nei limiti delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente e comunque senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Articolo 14.

(Cabina di regia edilizia scolastica)

1. All'articolo 1, comma 61, della legge 27 dicembre 2019, n. 160, al quinto periodo, dopo le parole « Ministero dell'istruzione, dell'università e della ricerca », sono inserite le seguenti: « , dell'Autorità politica delegata per le politiche di coesione ».

Articolo 15.

(Disposizioni urgenti in materia di perequazione infrastrutturale)

1. All'articolo 22 della legge 5 maggio 2009, n. 42, i commi da 1 a 1-sexies sono sostituiti dai seguenti: « 1. Al fine di assicurare il recupero del divario infrastrutturale tra le diverse aree geografiche del territorio nazionale, anche infra-regionali, nonché di garantire analoghi livelli essenziali di infrastrutturazione e dei servizi a essi connessi, entro il 30 novembre 2021 il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, sentite le amministrazioni competenti e le strutture tecniche del Ministro per il sud e la coesione territoriale, effettua, limitatamente alle infrastrutture statali, la

ricognizione del numero e della classificazione funzionale delle strutture sanitarie, assistenziali e scolastiche, nonché del numero e dell'estensione, con indicazione della relativa classificazione funzionale, delle infrastrutture stradali, autostradali, ferroviarie, portuali, aeroportuali e idriche. Le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, nonché gli enti locali e gli altri soggetti pubblici e privati competenti, anche avvalendosi del supporto tecnico-amministrativo dell'Agenzia per la coesione territoriale, provvedono alla ricognizione delle infrastrutture di cui al primo periodo non di competenza statale. La ricognizione effettuata dagli enti locali e dagli altri soggetti pubblici e privati è trasmessa entro il 30 novembre 2021 alle regioni e alle province autonome di Trento e di Bolzano, che la trasmettono, unitamente a quella di propria competenza, nei successivi cinque giorni, alla Conferenza delle regioni e delle province autonome e all'Agenzia per la coesione territoriale. Questa predispone il documento di ricognizione conclusivo da comunicare, entro il 31 dicembre 2021, al Dipartimento per gli affari regionali e le autonomie della Presidenza del Consiglio dei ministri.

1-bis. All'esito della ricognizione di cui al comma 1, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, sentiti i Ministri delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, per gli affari regionali e le autonomie, dell'economia e delle finanze, e per il Sud e la coesione territoriale, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, da adottarsi entro il 31 marzo 2022, sono stabiliti i criteri di priorità e le azioni da perseguire per il recupero del divario infrastrutturale e di sviluppo risultante dalla ricognizione predetta, avuto riguardo alle carenze infrastrutturali, anche con riferimento agli aspetti prestazionali e qualitativi, sussistenti in ciascun territorio, con particolare attenzione alle aree che risentono di maggiori criticità nei collegamenti infrastrutturali con le reti su gomma e su ferro di carattere e valenza nazionale della dotazione infrastrutturale di ciascun territorio, all'estensione delle superfici territoriali e alla specificità insulare e delle zone di montagna e delle aree interne, nonché dei territori del Mezzogiorno, alla densità della popolazione e delle unità produttive, e sono individuati i Ministeri competenti e la quota di finanziamento con ripartizione annuale, tenuto conto di quanto già previsto dal PNRR e dal Piano complementare di cui al decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° luglio 2021, n. 101, a valere sulle risorse del fondo di cui al comma 1-ter. I criteri di priorità per la specificità insulare devono tener conto di quanto previsto dall'articolo 1, comma 690, della legge 30 dicembre 2020, n. 178, e degli esiti del tavolo tecnico-politico sui costi dell'insularità di cui al punto 10 dell'accordo in materia di finanza pubblica fra lo Stato e la regione Sardegna del 7 novembre 2019, purché sia comunque assicurato il rispetto dei termini previsti dal presente articolo.

1-ter. Per il finanziamento degli interventi di cui al comma 1-quater, nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze è istituito il "Fondo perequativo infrastrutturale" con una dotazione complessiva di 4.600 milioni di euro per gli anni dal 2022 al 2033, di cui 100 milioni di euro per l'anno 2022, 300 milioni di euro annui per ciascuno degli anni dal 2023 al 2027, 500 milioni di euro annui per ciascuno degli anni dal 2028 al 2033. Al predetto Fondo non si applica l'articolo 7-bis del decreto-legge 29 dicembre 2016, n. 243, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 2017, n. 18. Il Dipartimento per gli affari regionali e le autonomie della Presidenza del Consiglio dei ministri, per il supporto tecnico-operativo alle attività di competenza, può stipulare apposita convenzione ai sensi degli articoli 5 e 192 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, nel limite massimo di spesa di 200.000 euro per l'anno 2021.

1-quater. Entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore del decreto di cui al comma 1-bis, ciascun Ministero competente, assegnatario delle risorse di cui al comma 1-bis individua, anche sulla base di una proposta non vincolante della Conferenza delle regioni e delle province autonome, in un apposito Piano da adottare con decreto del Ministro competente, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, previa intesa, ai sensi dell'articolo 3 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, in sede di Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, gli interventi da realizzare, che non devono essere già oggetto di integrale finanziamento a valere su altri fondi nazionali o dell'Unione europea, l'importo del relativo finanziamento, i soggetti attuatori, in relazione al tipo e alla localizzazione dell'intervento, il cronoprogramma della spesa, con indicazione delle risorse annuali necessarie per la loro realizzazione, nonché le modalità di revoca e di

eventuale riassegnazione delle risorse in caso di mancato avvio nei termini previsti dell'opera da finanziare. Gli interventi devono essere corredati, ai sensi dell'articolo 11, comma 2-*bis*, della legge 16 gennaio 2003, n. 3, del Codice unico di progetto. Il Piano di cui al primo periodo è comunicato alla Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281.

1-quinquies. Il monitoraggio della realizzazione degli interventi finanziati di cui al comma 1-*quater* è effettuato attraverso il sistema di cui al decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229, classificando gli interventi sotto la voce "Interventi per il recupero del divario infrastrutturale legge di bilancio 2021".

1-sexies. Agli oneri derivanti dal terzo periodo del comma 1-*ter*, pari a 200.000 euro per l'anno 2021, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190. ».

Articolo 16.

(Disposizioni urgenti in materia di Commissari straordinari)

1. All'articolo 1, comma 1, del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130, all'ultimo periodo, le parole « per non oltre un triennio dalla prima nomina » sono sostituite dalle seguenti: « non oltre la data del 31 dicembre 2024 ».

2. Agli oneri derivanti dal comma 1, pari a 375.000 euro per l'anno 2021 e a 1.500.000 euro per ciascuno degli anni dal 2022 al 2024, si provvede:

a) quanto a 375.000 euro per l'anno 2021 e a 1.500.000 euro per ciascuno degli anni 2023 e 2024, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2021-2023, nell'ambito del programma « Fondi di riserva e speciali » della missione « Fondi da ripartire » dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2021, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio;

b) quanto a 1.500.000 euro per l'anno 2022, mediante corrispondente riduzione del Fondo di parte corrente di cui all'articolo 34-*ter*, comma 5, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, iscritto nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

2-bis. All'articolo 7 del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1 sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: « , nonché, ai soli fini delle semplificazioni di cui al comma 2, agli ulteriori siti retroportuali individuati con le modalità di cui al comma 1-*bis* »;

b) il comma 1-*bis* è sostituito dal seguente:

« *1-bis*. Entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, da adottare su proposta del Ministro per il Sud e la coesione territoriale, di concerto con il Ministro per le infrastrutture e la mobilità sostenibili, su proposta delle regioni interessate, possono essere individuati ulteriori siti retroportuali. La proposta è corredata di un piano di sviluppo strategico che specifica la delimitazione delle zone interessate, in coerenza con le zone portuali ».

3. All'articolo 10 del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, il comma 8 è abrogato.

3-bis. Al fine di assicurare la tempestiva realizzazione, entro il 31 dicembre 2024, degli interventi di adeguamento della pista olimpica di *bob* e slittino « Eugenio Monti » di Cortina d'Ampezzo, l'amministratore delegato della società di cui all'articolo 3 del decreto-legge 11 marzo 2020, n. 16, convertito, con modificazioni, dalla legge 8 maggio 2020, n. 31, è nominato 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 restando quanto previsto dai commi 2, 3, *3-bis* e 4 del citato articolo 4 del decreto-legge n. 32 del 2019, al commissario straordinario sono altresì attribuiti i poteri e le facoltà di cui all'articolo 3, comma 2-*bis*, del predetto decreto-legge n. 16 del 2020. Per lo svolgimento delle attività di cui al presente comma, al commissario straordinario non spetta alcun compenso, gettone di presenza, indennità comunque denominata o rimborso di spese.

3-ter. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il

Ministro dell'economia e delle finanze, da adottare entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono stabilite la quota percentuale del quadro economico degli interventi di cui al comma 3-*bis* eventualmente da destinare alle spese di supporto tecnico e la tipologia delle spese ammissibili. Per il supporto tecnico, il commissario straordinario di cui al comma 3-*bis* si può avvalere, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, di strutture dell'amministrazione centrale o territoriale interessata, nonché di società controllate direttamente o indirettamente dallo Stato, dalle regioni o da altri soggetti di cui all'articolo 1, comma 2, della legge 31 dicembre 2009, n. 196; i relativi oneri sono posti a carico dei quadri economici degli interventi da realizzare nell'ambito della percentuale individuata ai sensi del primo periodo. Il commissario straordinario può nominare un sub-commissario. L'eventuale compenso del sub-commissario, da determinare in misura non superiore a quella indicata all'articolo 15, comma 3, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, è posto a carico del quadro economico dell'intervento da realizzare, nell'ambito della quota percentuale individuata ai sensi del primo periodo del presente comma. Il quadro economico, nonché le ulteriori informazioni di tipo anagrafico, finanziario, fisico e procedurale, devono essere desumibili dal sistema di cui al decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229. Gli interventi devono essere identificati dal codice unico di progetto ai sensi dell'articolo 11 della legge 16 gennaio 2003, n. 3.

3-quater. Alle controversie relative alle procedure di progettazione, approvazione e realizzazione degli interventi di cui al comma 3-*bis* si applicano le previsioni dell'articolo 3, comma 12-*ter*, del decreto-legge 11 marzo 2020, n. 16, convertito, con modificazioni, dalla legge 8 maggio 2020, n. 31.

3-quinquies. Per l'avvio dell'attività di progettazione e di realizzazione degli interventi di cui al comma 3-*bis* del presente articolo è concesso un contributo pari a complessivi 24,5 milioni di euro, di cui euro 500.000 per l'anno 2021 ed euro 12 milioni per ciascuno degli anni 2022 e 2023. Ai relativi oneri si provvede mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 773, della legge 30 dicembre 2020, n. 178. Il Dipartimento per lo sport della Presidenza del Consiglio dei ministri pone in essere le iniziative necessarie a garantire il completamento del finanziamento degli interventi di cui al comma 3-*bis* entro il 30 giugno 2022.

3-sexies. Nelle more del recupero della piena funzionalità tecnica della Funivia Savona-San Giuseppe di Cairo per garantire il mantenimento degli attuali livelli occupazionali, ai lavoratori di cui all'articolo 94-*bis*, comma 1, del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 aprile 2020, n. 27, può essere concessa dall'Istituto nazionale della previdenza sociale, dal 16 novembre 2021 al 31 agosto 2022, un'ulteriore indennità pari al trattamento straordinario di integrazione salariale, comprensiva della relativa contribuzione figurativa, in continuità con l'indennità di cui al medesimo articolo 94-*bis*, comma 1. Entro il limite di durata massima di cui al primo periodo, l'indennità di cui al presente comma continua ad essere erogata anche in caso di sopravvenuta risoluzione del rapporto di lavoro dovuta alla cessazione dell'attuale concessione. La misura di cui al presente comma è incompatibile con i trattamenti di integrazione salariale, compresi quelli a carico dei fondi di solidarietà di cui al titolo II del decreto legislativo 14 settembre 2015, n. 148, e con l'indennità NASpI di cui al decreto legislativo 4 marzo 2015, n. 22, ed è riconosciuta nel limite massimo di spesa di 187.500 euro per l'anno 2021 e di 1 milione di euro per l'anno 2022. Agli oneri derivanti dal terzo periodo del presente comma, pari a 187.500 euro per l'anno 2021 e a 1 milione di euro per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente utilizzo delle risorse finanziarie disponibili a legislazione vigente nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili destinate alle sovvenzioni per l'esercizio di ferrovie, tramvie extraurbane, funivie e ascensori in servizio pubblico e autolinee non di competenza delle regioni.

3-septies. All'articolo 3 del decreto-legge 11 marzo 2020, n. 16, convertito, con modificazioni, dalla legge 8 maggio 2020, n. 31, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 6 è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « Non si applicano le disposizioni di cui all'articolo 2397, primo comma, secondo periodo, del codice civile »;

b) al comma 11 è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « Le somme previste nei quadri economici destinate ai servizi di ingegneria e architettura restano nella disponibilità della Società, che può

svolgere direttamente i suddetti servizi o affidarli a soggetti terzi, secondo le procedure previste dal codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 »;

c) dopo il comma 11 è inserito il seguente:

« *11-bis.* Con uno o più decreti del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con l'autorità di Governo competente in materia di sport, possono essere individuati gli interventi, tra quelli ricompresi nel piano predisposto dalla Società ai sensi del comma 2, caratterizzati da elevata complessità progettuale o procedurale, sottoposti alla procedura di cui all'articolo 44 del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108 ».

3-octies. All'articolo 44 del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 7, le parole: « definitivo e del progetto esecutivo » sono sostituite dalle seguenti: « da porre a base della procedura di affidamento » e le parole: « definitivo ovvero del progetto esecutivo » sono sostituite dalle seguenti: « posto a base della procedura di affidamento nonché dei successivi livelli progettuali »;

b) dopo il comma 7 è inserito il seguente:

« *7-bis.* Le disposizioni dell'articolo 48, comma 5, primo, terzo e quarto periodo, si applicano anche ai fini della realizzazione degli interventi di cui al comma 1 del presente articolo ».

3-novies. Al comma 3 dell'articolo 1-*septies* del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 luglio 2021, n. 106, dopo le parole: « e contabilizzate dal direttore dei lavori » sono inserite le seguenti: « , ovvero annotate sotto la responsabilità del direttore dei lavori nel libretto delle misure, ».

Articolo 16-*bis*.

(Misure urgenti per il completamento della strada statale 291 della Nurra in Sardegna)

1. Al fine di evitare la revoca dei finanziamenti per lo sblocco di opere indifferibili, urgenti e cantierabili per il rilancio dell'economia, al comma 3-*bis* dell'articolo 3 del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « Le disposizioni del precedente periodo si applicano anche al completamento della strada statale 291 della Nurra in Sardegna ».

Articolo 16-*ter*.

(Modifica all'articolo 48 del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108)

1. All'articolo 48, comma 3, del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « Al solo scopo di assicurare la trasparenza, le stazioni appaltanti danno evidenza dell'avvio delle procedure negoziate di cui al presente comma mediante i rispettivi siti *internet* istituzionali. La pubblicazione di cui al periodo precedente non costituisce ricorso a invito, avviso o bando di gara a seguito del quale qualsiasi operatore economico può presentare un'offerta ».

Articolo 17.

1. Il presente decreto entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana e sarà presentato alle Camere per la conversione in legge.

EMENDAMENTI E ORDINI DEL GIORNO NON PRESI IN CONSIDERAZIONE A SEGUITO DELLA POSIZIONE DELLA QUESTIONE DI FIDUCIA SULL'ARTICOLO UNICO DEL DISEGNO DI LEGGE DI CONVERSIONE

1.1

[Mallegni](#), [Paroli](#), [Barachini](#), [Barboni](#)

Ritirato

Al comma 1, lettera a), capoverso lettera d), sopprimere il numero 4).

1.2

[Ruspanini](#), [Totaro](#)

Precluso

Al comma 1, dopo la lettera a), aggiungere la seguente lettera:

«a-bis) dopo l'articolo 50, aggiungere il seguente articolo:

"Art. 50-bis

(Monopattini a motore)

1. I monopattini a propulsione prevalentemente elettrica come definiti dal decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 4 giugno 2019, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 162 del 12 luglio 2019, e dall'articolo 1, comma 75, della legge 27 dicembre 2019, n. 160, di seguito denominati «monopattini elettrici», non possono essere posti in circolazione su strada senza la copertura assicurativa a norma delle vigenti disposizioni di legge sulla responsabilità civile verso terzi. Ai fini dell'accertamento della copertura assicurativa di cui al presente articolo, si applicano, per quanto compatibili, le disposizioni di cui all'articolo 193 del citato codice della strada.

2. Durante la marcia, ai conducenti dei monopattini elettrici è fatto obbligo di indossare e di tenere regolarmente allacciato un casco protettivo conforme alle norme tecniche armonizzate UNI EN 1078 o UNI EN 1080.

3. Con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da adottare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto-legge, sono definite le modalità attuative delle disposizioni di cui al presente articolo."».

1.3

[Mallegni](#), [Paroli](#), [Barachini](#), [Barboni](#)

Ritirato

Al comma 1, dopo la lettera a), aggiungere la seguente: «a.1) all'articolo 7, comma 9, l'ultimo periodo è sostituito dal seguente: "Con direttiva dell'Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza stradale, sono individuate, anche al fine di incentivare la mobilità collettiva e la riduzione del traffico e dell'inquinamento ambientale, le tipologie dei comuni che possono avvalersi di tale facoltà, nonché la quantificazione massima delle somme che possono essere richieste dai comuni per categoria di veicoli, le modalità di riscossione del pagamento e le categorie dei veicoli esentati"».

1.4

[Mallegni](#), [Paroli](#), [Barachini](#), [Barboni](#)

Ritirato

Dopo la lettera a-bis) inserire la seguente:

«a-bis.1) dopo l'articolo 10 è inserito il seguente:

"Art. 10-bis.

(Disposizioni per i veicoli ad uso speciale degli spettacoli viaggianti).

1. Per i veicoli ad uso speciale degli spettacoli viaggianti l'immatricolazione dei veicoli rimorchi avente il modello DGM 243 viene eseguito presso i competenti uffici della Motorizzazione Civile, senza essere sottoposti alle verifiche dei Centri Prova Autoveicoli. Per i medesimi veicoli la revisione è svolta con cadenza biennale e può essere effettuata presso i luoghi dove si trovano come già previsto dalla lettera del Ministero dei Trasporti e della Navigazione, IV Direzione Centrale Divisione 43 del 5 marzo 1998.

2. Ai veicoli di cui al presente articolo non si applicano le disposizioni di cui all'articolo 10."».

1.5

[Malan](#), [Ruspanini](#), [Totaro](#)

Precluso

Al comma 1, lettera a-quater), numero 1), sostituire il capoverso «4-bis» con il seguente:

«È vietata sulle strade e sui veicoli qualsiasi forma di pubblicità il cui contenuto proponga messaggi violenti o lesivi del rispetto delle libertà individuali, dei diritti civili e politici, del credo

religioso o dell'appartenenza etnica.»

1.6

[Malan](#), [Ruspandini](#), [Totaro](#)

Precluso

Al comma 1, lettera a-quater), numero 1), capoverso «4-bis», sopprimere le parole: «, all'indentità di genere».

1.7

[Mallegni](#), [Paroli](#), [Barachini](#), [Barboni](#)

Ritirato

Al comma 1, lettera b) numero 2), sostituire le parole: «24 m» con le seguenti: «24,75 m».

1.8

[Malan](#), [Ruspandini](#), [Totaro](#)

Precluso

Al comma 1, lettera «d-bis», sostituire la parola: «sessantacinque» con la seguente: «settanta».

1.9

[Mallegni](#), [Paroli](#), [Barachini](#), [Barboni](#)

Ritirato

Al comma 1, dopo la lettera d-bis) aggiungere la seguente:

«d-bis.1) All'articolo 121, comma 3, le parole "sono effettuati da dipendenti del Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici" sono sostituite dalle seguenti: "sono effettuati da tutti i dipendenti del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile e da altri soggetti, individuati con decreto del Ministero medesimo"».

1.10

[Mallegni](#), [Paroli](#), [Barachini](#), [Barboni](#)

Ritirato

Apportare le seguenti modificazioni

1) *Al comma 1, dopo la lettera e-bis) inserire la seguente:*

«e-bis.1) All'articolo 172, dopo il comma 7, è inserito il seguente:

"7-bis. I veicoli di categoria M2 ed M3, immatricolati in Italia, o immatricolati all'estero e condotti da residenti in Italia, adibiti ad uso scuolabus devono essere muniti di cinture di sicurezza. Ai predetti veicoli che ne siano sprovvisti non è consentita la circolazione."»;

2) *dopo il comma 1 inserire il seguente:*

«1-bis. Le disposizioni di cui all'articolo 172, comma 7-bis, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n.285, introdotto dal comma 1, lettere e-bis, del presente articolo, si applicano a decorrere dal 1 gennaio 2023. Al fine dell'attuazione delle predette disposizioni per l'anno 2022 è autorizzata la spesa di 2.500.000 di euro. All'onere di cui al presente comma si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2021-2023, nell'ambito del programma "Fondi di riserva e speciali" della missione «Fondi da ripartire» dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2021, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per 2.500.000 di euro per l'anno 2022.».

1.11

[Mallegni](#), [Paroli](#), [Barachini](#), [Barboni](#)

Ritirato

Al comma 1 dopo la lettera e-quinquies) inserire la seguente:

«e-*quinquies*.1) All'articolo 180, comma 4, dopo le parole "carta di circolazione" sono aggiunte "o documento unico di circolazione" e dopo la parola "proprietario" sono aggiunte le parole "o del locatario leasing".»

1.12

[Mallegni](#), [Paroli](#), [Barachini](#), [Barboni](#)

Ritirato

Al comma 1, dopo la lettera g-ter) inserire la seguente:

«g-*ter*.1) All'articolo 201, comma 1-*bis*, lettera d) è aggiunto in fine il seguente periodo: «Nei casi di violazione di divieto di sosta, fatti salvi i casi di cui all'articolo 159, comma 1, il preavviso di accertamento deve comunque essere lasciato sul parabrezza, ovvero in altro punto visibile della carrozzeria esterna del veicolo, al fine di consentire al trasgressore di aderire al pagamento della sanzione in misura ridotta senza spese di notifica. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da adottare di concerto con il Ministro dell'interno entro sessanta giorni dall'entrata in vigore della presente disposizione, sono definite le procedure atte a dare certezza legale dell'avvenuta apposizione del preavviso.»

1.13

[Mallegni](#), [Paroli](#), [Barachini](#), [Barboni](#)

Ritirato

Al comma 4, aggiungere in fine il seguente periodo: «e per innalzare a non meno di 600 chilometri il limite del tragitto consentito per attività di trasferimento su strada di autovetture non ancora immatricolate da o verso aree di stoccaggio e per esigenze connesse con prove tecniche, sperimentali o costruttive, dimostrazioni, anche per ragioni di vendita o di allestimento, con esclusione degli autocarri e gli autoveicoli ad uso speciale per i quali è consentita la circolazione sul territorio nazionale senza limitazioni di chilometraggio, a condizione che il trasferimento su strada risponda a esigenze connesse con prove tecniche, sperimentali o costruttive, dimostrazioni, anche per ragioni di vendita o di allestimento.»

1.14

[Mallegni](#), [Paroli](#), [Barachini](#), [Barboni](#)

Ritirato

Dopo il comma 4 inserire il seguente:

«4-*bis* Nelle more dell'attuazione della disposizione di cui all'articolo 5, comma 4, della legge 29 luglio 2010, n.120, la pubblicità non luminosa per conto di terzi è comunque consentita, alle condizioni di cui al comma 3 dell'articolo 57, del decreto del presidente della repubblica 16 dicembre 1992, n.495, anche sui veicoli appartenenti alle organizzazioni non lucrative di utilità sociale (ONLUS), alle organizzazioni di volontariato iscritte nel registro nazionale unico del terzo settore di cui all'articolo 45 del decreto legislativo 3 luglio 2017, n. 117, e alle associazioni sportive dilettantistiche in possesso del riconoscimento ai fini sportivi rilasciato dal Comitato olimpico nazionale italiano (CONI).»

1.15

[Ciriani](#), [Ruspanini](#), [Totaro](#)

Precluso

Al comma 5, dopo la lettera a) inserire la seguente:

«a-*bis*) All'articolo 14, dopo il comma 3, è inserito il seguente: "3-*bis*. La qualificazione di cui all'articolo 14 non è richiesta ai conducenti di veicoli che dipendono da imprese a cui è affidata la gestione dei seguenti servizi pubblici essenziali: servizi fognari, protezione contro le inondazioni, manutenzione della rete idrica, elettrica e del gas, manutenzione e controllo della rete stradale, raccolta e smaltimento dei rifiuti urbani a domicilio, telegrafi, telefoni, radiodiffusione, televisione e rilevazione di emittenti e riceventi di televisione o radio."»

1.16

[Malan](#), [Ruspanini](#), [Totaro](#)

Precluso

Al comma 5-bis, sopprimere le parole: «il reddito di cittadinanza ovvero».

1.17

[Mallegni](#), [Paroli](#), [Barachini](#), [Barboni](#)

Ritirato

Dopo il comma 6, inserire il seguente:

«6.1. all'articolo 51, comma 9 del decreto-legge 25 maggio 2021, n.73, convertito, con modificazioni, della legge 23 luglio 2021, n. 106, alla fine del periodo aggiungere le seguenti parole "i fondi assegnati ai Comuni nel 2021 possono essere spesi e utilizzati dai beneficiari entro il 30 giugno 2022"».

1.18

[Ruspanini](#), [Totaro](#)

Precluso

Dopo il comma 6-decies aggiungere il seguente:

«6-undecies). All'articolo 51, comma 9, del decreto-legge 25 maggio 2021, n.73, convertito, con modificazioni, della legge 23 luglio 2021, n. 106, aggiungere, in fine, le seguenti parole "i fondi assegnati ai Comuni nel 2021 possono essere spesi e utilizzati dai beneficiari entro il 30 giugno 2022"».

1.19

[Ruspanini](#), [Totaro](#)

Precluso

Dopo il comma 6-decies, aggiungere il seguente:

«6-undecies. Al fine di garantire il più rapido ed efficace dispiegamento della misura, altamente innovativa rispetto al quadro vigente nelle amministrazioni locali, una quota percentuale delle risorse del Fondo di cui al comma 6-bis, fino ad un massimo del 4%, è destinata ad attività di supporto tecnico ed azioni di sistema omogenee ed integrate a livello nazionale.»

1.20

[Ruspanini](#), [Totaro](#)

Inammissibile

Dopo il comma 6-decies, aggiungere il seguente:

«6-undecies. Al secondo periodo del comma 1 dell'articolo 196 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, dopo le parole: "risponde solidalmente" sono aggiunte le seguenti: "in vece del proprietario".»

G1.1

[Malan](#), [Ruspanini](#), [Totaro](#)

Precluso

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (AS 2437),

impegna il Governo,

a porre ogni attenzione, in sede di attuazione dell'articolo 1, comma 1, lettera a-*quater*, numero

1, a non limitare la libertà di espressione, la libertà religiosa, e le altre libertà riconosciute dalla Costituzione.

G1.2

[Corti](#), [Campari](#), [Pergreffi](#), [Rufa](#), [Sudano](#)

Precluso

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (AS 2437),

premessi che:

l'articolo 41 del Codice della Strada sui "Segnali luminosi" si limita a prevedere che, durante il periodo di accensione della luce gialla, i veicoli non possano oltrepassare gli stessi punti stabiliti per l'arresto, a meno che vi si trovino così prossimi, al momento dell'accensione del "giallo", da non poter più arrestarsi in condizioni di sufficiente sicurezza;

non essendo presente nel Codice alcuna previsione circa una durata minima di accensione della luce gialla, molto spesso gli automobilisti, multati per passaggio con il rosso, hanno sollevato critiche sottolineando come il semaforo giallo fosse rimasto acceso per un tempo talmente breve da non consentire una sosta tempestiva o lo sgombrò della carreggiata;

il Ministero dei Trasporti ha dunque ritenuto opportuno intervenire sul tema, precisando in una nota (n. 67906/2007) le tempistiche da adottare: nel dettaglio, si è richiamato uno studio prenormativo pubblicato dal CNR il 10/09/2001, "Norme sulle caratteristiche funzionali e geometriche delle intersezioni stradali", il quale al paragrafo 6.7.4 "Determinazione dei tempi di giallo", indica durate di 3, 4 e 5 secondi in base alla velocità dei veicoli in arrivo pari, rispettivamente, a 50, 60 e 70 km/h;

la Suprema Corte, nella sentenza n. 27348 del 2014, ha ritenuto congrua la durata stabilita dal Ministero, stante l'assenza nel Codice della Strada di una durata minima del periodo di accensione della lanterna di attivazione gialla, in particolare, nel caso di specie, il "giallo" era durato 3,365 secondi, tempo ritenuto sufficiente a consentire l'attraversamento dell'incrocio nelle condizioni previste dal Codice della Strada;

una decisione confermata anche nella sentenza n. 18470/2014: per la Cassazione tre secondi costituiscono, in relazione allo studio prenormativo del C.N.R. pubblicato il 10 settembre 2001 e richiamato dalla risoluzione del 2017 del MIT, il tempo di arresto di un veicolo che proceda ad una velocità non superiore ai 50 kmh. Di conseguenza, una durata superiore deve senz'altro ritenersi congrua;

con la più recente sentenza n. 11702 del 2017, in linea con il Ministero dei Trasporti, si è precisato che "in assenza di specifiche indicazioni del codice - lo stesso deve avere una durata - non inferiore a tre secondi in corrispondenza al tempo di arresto di un veicolo che proceda ad una velocità non superiore ai 50 km/h, sicché un intervallo superiore deve senz'altro ritenersi congruo;

impegna il Governo:

ad adottare le necessarie iniziative di carattere normativo volte a modificare l'articolo 41 del codice della strada al fine di introdurre la durata minima del semaforo giallo non inferiore a tre secondi.

G1.3

[Campari](#), [Corti](#), [Pergreffi](#), [Rufa](#), [Sudano](#)

Precluso

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione, con modificazioni, del decreto-legge 10

settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (AS 2437),

premessi che:

se si vuole esportare definitivamente all'estero un veicolo occorre prima effettuare la "radiazione per definitiva esportazione all'estero" dall'Archivio Nazionale dei Veicoli e dal Pubblico Registro Automobilistico;

l'articolo 29 del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito con modificazioni dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, prevede che per esportare definitivamente un autoveicolo, motoveicolo o rimorchio all'estero questo deve essere in regola con la revisione o in alternativa essere stato sottoposto nell'anno in cui ricorre la revisione a visita e prova per l'accertamento dell'idoneità alla circolazione ai sensi dell'articolo 75 del codice della strada;

l'intento della norma è quello di impedire illeciti sotto il profilo fiscale e della responsabilità civile e ambientale nonché di contenere la pratica piuttosto diffusa di portare all'estero le macchine destinate all'esportazione, per ottenere costi più bassi e non dover sottostare a norme di tutela dell'ambiente, meno restrittive in Paesi come ad esempio quelli del Nord Africa o dell'Est europeo;

tale disposizione rende dunque impossibile, o almeno molto difficile, portare all'estero auto non più adatte alla circolazione e incoraggia, di conseguenza, lo "smaltimento" interno di veicoli a fine vita presso i demolitori autorizzati;

tuttavia, per coloro che possiedono un veicolo ultratrentennale o un veicolo storico iscritto a uno dei registri di cui all'articolo 60 del codice della strada di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e che desiderano esportare tale veicolo all'estero, tale previsione crea un ulteriore vincolo che comporta non pochi disagi;

impegna il Governo:

a esentare i veicoli ultratrentennali o i veicoli storici iscritti ai registri di cui all'articolo 60 del codice della strada di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, dalla revisione obbligatoria per l'esportazione all'estero.

G1.4

[Corti](#), [Campari](#), [Pergreffi](#), [Rufa](#), [Sudano](#)

Precluso

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (AS 2437),

premessi che:

tutte le auto devono essere sottoposte a revisione periodica, poichè si tratta di un adempimento volto a verificare l'efficienza del mezzo e ad impedire che vengano messe su strada automobili che non rispettino determinati standard di sicurezza ed efficienza;

l'articolo 70 del codice della strada di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 prevede che per i veicoli con massa complessiva inferiore alle 3,5 tonnellate la revisione debba essere effettuata entro quattro anni dalla data di prima immatricolazione e, successivamente, ogni due anni dalla prima revisione e comunque, ogni due anni dalla data dell'ultima revisione;

in caso di controllo da parte delle forze dell'ordine, la revisione scaduta comporta una sanzione che va da 155,00 euro a 624,00 euro oltre all'impossibilità di circolare. La sanzione raddoppia nel caso in cui si sia recidivi e in caso di circolazione in autostrada in aggiunta alla sanzione viene applicato il

fermo dell'automezzo, in caso di incidente la compagnia di assicurazione dell'automobilista può esercitare il diritto di rivalsa;

nel caso in cui, per dimenticanza o problemi tecnici al veicolo, non si riesca a provvedere alla revisione nei tempi stabiliti dalla legge, è consentito o recarsi al centro revisioni con un altro veicolo portando con sé il libretto di circolazione per fissare un appuntamento che consentirà al veicolo non revisionato di raggiungere il centro per effettuare la revisione, o è necessario rivolgersi a un carro attrezzi che trasporti il veicolo fino al centro revisioni;

tale previsione rischia di generare disparità tra i cittadini che per varie ragioni non riescono a effettuare la revisione nei termini stabiliti, penalizzando i più svantaggiati che non disponendo di altri veicoli con cui recarsi al centro di revisione e per evitare sanzioni sono costretti a rivolgersi a un carro attrezzi;

impegna il Governo

a consentire ai proprietari di veicoli con massa complessiva inferiore alle 3,5 tonnellate, in possesso di un' autocertificazione compilata da esibire in caso di controllo da parte delle forze dell'ordine, di recarsi con il veicolo non revisionato presso l'autofficina più vicina al domicilio del soggetto, al fine di effettuare la revisione del veicolo.

G1.5

[Barboni](#), [Aimi](#), [Mallegni](#)

Precluso

Il Senato,

in sede di esame del disegno di leggi di conversione, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (AS 2437),

premessi che:

la composizione delle commissioni medico locali di cui all'articolo 119, comma 4, del Nuovo codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, è disciplinata dall'articolo 330 del Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada di cui al D.P.R. 16 dicembre 1992, n. 495;

al comma 2 del citato articolo 330 è previsto che i medici debbano essere tutti in servizio e che, per la validità degli atti, le commissioni debbano svolgere l'attività in composizione mista, ossia con medici provenienti da amministrazioni diverse;

viene segnalata da più Commissioni la difficoltà a rispettare la previsione di cui sopra;

il citato articolo 119 del Nuovo codice della strada, al comma 2 prevede che i medici che abbiano fatto parte delle commissioni possano continuare a svolgere l'attività certificativa anche dopo aver cessato dal servizio,

impegna il Governo:

a valutare l'opportunità di modificare la previsione di cui al sopra citato articolo 330 del Regolamento di attuazione del Codice della Strada, al fine di integrare la composizione delle Commissioni medico locali con medici che abbiano fatto parte delle commissioni medico locali e che siano in possesso del codice identificativo di cui al DM 31.1.2011, GU 38 del 16 febbraio 2011.

G1.6

[Pergreffi](#), [Campari](#), [Corti](#), [Rufa](#), [Sudano](#)

Precluso

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione, con modificazioni, del decreto-legge 10

settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (AS 2437),

premessi che:

i commi 6 e 7 dell'articolo 172 del codice della strada dispongono che: "Tutti gli occupanti, di età superiore a tre anni, dei veicoli in circolazione delle categorie M2 ed M3 devono utilizzare, quando sono seduti, i sistemi di sicurezza di cui i veicoli stessi sono provvisti";

la normativa prevede l'obbligo di indossare le cinture di sicurezza sugli scuolabus ma manca l'obbligo di installazione sui mezzi esistenti, creando un paradosso normativo che incide non poco sulla sicurezza dei ragazzi;

la presenza o meno di cinture dipende dal tipo di omologazione rilasciata dalla motorizzazione e tale omologazione è legata anche alle deroghe previste dall'attuale normativa. Deroghe che possono valere per pullman, scuolabus e pulmini;

la IX commissione Trasporti, Poste e Telecomunicazioni della Camera dei Deputati ha già approvato un emendamento in sede di discussione della riforma del codice della strada, in prima lettura che prevede per tutti gli scuolabus circolanti l'obbligo di dotarsi di cinture di sicurezza entro il 1 gennaio 2023;

impegna il Governo

ad adottare le iniziative necessarie volte a introdurre l'obbligo, per tutti gli scuolabus in circolazione, di dotarsi di cinture di sicurezza entro il 1 gennaio 2023.

G1.7

[Rufa](#), [Pergreffi](#), [Campari](#), [Corti](#), [Sudano](#)

Precluso

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (AS 2437),

premessi che:

l'articolo 176 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, disciplina i comportamenti durante la circolazione sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali, con specifico riferimento al pagamento di pedaggi autostradali (commi 11 e 11-bis);

al fine di regolare e attuare le disposizioni richiamate, l'articolo 373 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, elenca, al comma 2, le categorie esentate dal pagamento del pedaggio;

al fine di supportare i pazienti nei percorsi di cura svolti al di fuori della propria provincia occorrerebbe estendere il riconoscimento dell'esenzione dal pagamento del pedaggio autostradale anche alle persone disabili, alle persone affette da patologie oncologiche, ai malati gravi e ai loro accompagnatori, per tutti i trasferimenti strumentali all'effettuazione di visite mediche specialistiche e cure specifiche adeguatamente documentate, alla luce del diritto fondamentale di tutela della salute di cui all'articolo 32 della Costituzione e quindi del valore fondamentale di assumere percorsi di cura efficaci, appropriati e sicuri in caso di malattie particolarmente gravi ed invalidanti;

sempre al fine di supportare le medesime categorie di persone più fragili nei loro percorsi di cura svolti al di fuori della propria provincia di residenza, andrebbe riconosciuta anche l'esenzione dal pagamento del biglietto del trasporto ferroviario per tutti gli spostamenti fuori provincia, sempre che siano strumentali all'effettuazione di visite specialistiche e cure specifiche adeguatamente

documentate, nonché la riduzione del 50% del costo del biglietto per eventuali accompagnatori appartenenti al medesimo nucleo familiare;

impegna il Governo:

a estendere alle persone disabili, alle persone affette da patologie oncologiche, ai malati gravi, e ai loro accompagnatori appartenenti al medesimo nucleo familiare l'esenzione dal pagamento del pedaggio autostradale per trasferimenti strumentali all'effettuazione di visite mediche specialistiche e cure specifiche adeguatamente documentate, e a prevedere, per le medesime categorie di soggetti e sempre per trasferimenti strumentali all'effettuazione di visite mediche specialistiche e cure specifiche adeguatamente documentate, l'esenzione dal pagamento del biglietto ferroviario, nonché la riduzione del 50% del costo del biglietto per eventuali accompagnatori appartenenti al medesimo nucleo familiare.

G1.8

[Pergreffi](#), [Campari](#), [Corti](#), [Rufa](#), [Sudano](#)

Precluso

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (AS 2437),

premesso che:

la carenza di organici nel settore del trasporto di merci e persone rischia di ostacolare la ripresa economica dopo lo stop dovuto alla pandemia;

nei mesi scorsi le associazioni di categoria hanno evidenziato come il numero di autisti per il trasporto di merci e persone risulti insufficiente a coprire la domanda, e tale carenza ha costretto numerosi operatori economici del settore al reclutamento in Paesi stranieri, anche extraeuropei;

secondo diverse stime, per non arrestare la ripresa del settore dei trasporti, alle imprese servirebbero nell'immediato almeno cinquemila nuovi autisti per le proprie flotte, tale quota sale a diciassettemila se proiettata nel prossimo biennio;

con riferimento al trasporto di merci, una minore disponibilità di autisti comporta un aumento delle tariffe che i committenti dovranno rigirare sul costo dei loro prodotti e alla fine l'onere andrà a ricadere sul consumatore finale;

tra le motivazioni alla base del calo di nuovi autisti vi è il costo elevato per il conseguimento della patente, con tempi che vanno dai 10 mesi a un anno, e della carta di qualificazione del conducente (CQC), per cui il costo è di circa 4.000 euro;

occorrerebbe incentivare i giovani a intraprendere questa professione garantendo loro uno stipendio adeguato e puntando sulle politiche attive per la riqualificazione e la formazione del personale da reperire sul mercato del lavoro italiano, come più volte sollecitato anche dalle associazioni di categoria;

impegna il Governo:

ad adottare le misure necessarie, anche di carattere normativo, volte a incentivare il conseguimento della patente e delle abilitazioni professionali per la guida di veicoli destinati all'attività di trasporto di merci e persone.

G1.9

[Rivolta](#), [Pergreffi](#), [Campari](#), [Corti](#), [Rufa](#), [Sudano](#)

Precluso

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (AS 2437),

premesso che:

le Motorizzazioni civili di tutta Italia, ormai da diverso tempo, soffrono di una grave mancanza di personale, infatti il numero di funzionari addetti agli esami per il conseguimento delle patenti di guida e quello degli addetti alle revisioni e collaudi di veicoli non è sufficiente a coprire le richieste che provengono da territorio, autoscuole, studi di consulenza, autotrasportatori, costruttori e installatori di veicoli;

negli ultimi mesi è aumentato il numero di esami non effettuati per la cronica mancanza di un sufficiente numero di esaminatori, con conseguenti disagi per tutti i candidati al conseguimento della patente di guida e per le autoscuole di tutto il territorio nazionale;

alcune motorizzazioni inoltre si trovano nella situazione paradossale di essere circondate da zone in cui gli uffici provinciali sono più efficienti e questo provoca una forte migrazione dell'utenza verso le autoscuole confinanti che riescono a garantire esami in tempi più rapidi e ragionevoli rispetto a loro, generando una sleale concorrenza, basata non su un vantaggio competitivo dovuto alla normale attività imprenditoriale, ma su una disparità di servizio da parte degli uffici provinciali;

l'articolo 13 del decreto-legge 31 dicembre 2020, n. 183, ha previsto l'utilizzo di esaminatori in quiescenza fino al 31 dicembre 2021 allo scopo di smaltire l'accumulo di esami, in attesa di nuove assunzioni. Ad oggi, non è ancora stato pubblicato il decreto ministeriale attuativo;

impegna il Governo:

nelle more del decreto ministeriale attuativo citato, a valutare l'opportunità di stanziare ulteriori risorse per consentire nuove assunzioni di personale, in particolare di ingegneri, di tecnici e di amministrativi, presso le motorizzazioni civili, al fine di sopperire alla grave carenza di organico.

G1-ter.1

[Turco](#), [Trentacoste](#)

Precluso

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (A.S. 2437),

premesso che:

l'articolo 1-ter del decreto legge in esame reca disposizioni per garantire la sicurezza della circolazione dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica;

al fine di sostenere la diffusione della micromobilità elettrica e promuovere l'utilizzo di mezzi di trasporto innovativi e sostenibili, con l'articolo 1, comma 102, della legge 30 dicembre 2018, n. 145, è stata autorizzata la sperimentazione della circolazione su strada di veicoli per la mobilità personale a propulsione prevalentemente elettrica, quali *segway*, *hoverboard* e monopattini;

le modalità di attuazione e gli strumenti operativi della sperimentazione sono stati definiti con il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti del 4 giugno 2019. Detto decreto ha identificato le tipologie e le caratteristiche dei dispositivi per la micromobilità elettrica autorizzati alla circolazione, gli ambiti della circolazione sperimentale, i requisiti necessari agli utenti per condurre i dispositivi per la micromobilità elettrica e le relative norme di comportamento;

in particolare il decreto ministeriale 4 giugno 2019, all'articolo 2, comma 2, ha distinto, ai fini

della definizione del suo ambito di applicazione, i dispositivi del tipo auto-bilanciato, quali ad esempio i *monowheel*, gli *hoverboard* ed i *segway*, dai dispositivi del tipo non auto-bilanciato, quali ad esempio i monopattini;

l'articolo 33-*bis* del decreto legge 30 dicembre 2019, n. 162, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 8 del 28 febbraio 2020, ha prorogato fino 27 luglio 2022 la sperimentazione introdotta con l'articolo 1, comma 102, della legge 30 dicembre 2018, n. 145 e ha stabilito che la circolazione mediante *segway*, *hoverboard* e *monowheel*, ovvero analoghi dispositivi di mobilità personale, è consentita, solo se sono a propulsione prevalentemente elettrica. Il riferimento generico ad "analoghi dispositivi per la mobilità personale" potrebbe essere foriero di ambiguità interpretative, posto che il decreto ministeriale 4 giugno 2019 dispone invece un elenco tassativo dei dispositivi ammessi alla sperimentazione e delle caratteristiche tecniche e costruttive degli stessi, rendendo difficile collocare singoli dispositivi, quali ad esempio gli *skateboard* elettrici, nel perimetro della sperimentazione in corso;

considerato che:

al di fuori dell'ambito della sperimentazione, la normativa specifica in materia di monopattini a propulsione prevalentemente elettrica, introdotta dalla legge 27 dicembre 2019, n. 160, è stata oggetto di ripetuti interventi e si è fatta via via più consistente, fino a delineare un quadro regolatorio tendenzialmente esaustivo delle fattispecie tipiche della circolazione stradale;

da ultimo, con l'articolo 1-*ter* del provvedimento in esame, sono state apportate numerose modifiche volte a chiarire più nel dettaglio le disposizioni relative alla circolazione e le norme di comportamento cui soggiacciono i conduttori, nonché le relative sanzioni. Viene inoltre demandata ad un'apposita istruttoria, a cura del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, la verifica della necessità dell'introduzione dell'obbligo di assicurazione sulla responsabilità civile contro i danni a terzi derivante dalla circolazione dei monopattini elettrici;

il medesimo articolo 1-*ter* ha altresì introdotto nuovi obblighi in capo agli operatori di noleggio di monopattini elettrici, al fine di scongiurare la pratica diffusa del parcheggio irregolare dei loro mezzi;

rilevato che:

è evidente che per poter affrontare le sfide connesse all'esigenza di ridurre drasticamente le emissioni dei gas ad effetto serra è necessario agire su più fronti e favorire il più possibile ogni utile iniziativa sostenuta dalle amministrazioni locali. In questo contesto lo sviluppo di una mobilità sempre più sostenibile gioca un ruolo fondamentale;

negli ultimi anni numerosi sono stati gli interventi volti ad incoraggiare i cittadini verso acquisti maggiormente consapevoli in tema di mobilità. Da ultimo, con il decreto-legge n. 111 del 2019 è stato introdotto il *Programma sperimentale buono mobilità*, esteso e incrementato ai sensi del decreto legge n. 34 del 2020 e dell'articolo 1, comma 692, della legge n. 178 del 2020, con il quale si prevede un finanziamento fino al 60 per cento della spesa sostenuta per l'acquisto di dispositivi per la micromobilità elettrica a fronte della rottamazione di veicoli inquinanti;

parrebbe opportuno, sulla base delle conclusioni tratte al termine della sperimentazione in corso e di una valutazione circa l'impatto della disciplina vigente in materia di monopattini a propulsione prevalentemente elettrica, definire una cornice normativa organica relativamente sia ai dispositivi del tipo auto-bilanciato che ai dispositivi del tipo non auto-bilanciato, e contenente tutte le disposizioni relative alla circolazione ed alle rispettive norme di comportamento;

impegna il Governo:

a valutare l'opportunità di rivedere la normativa attuativa relativa alla sperimentazione della circolazione su strada di veicoli per la mobilità personale a propulsione prevalentemente elettrica, al fine di meglio chiarire le tipologie di dispositivi rientranti nella sperimentazione alla luce della modifica intervenuta con il comma 1 dell'articolo 33-*bis* del decreto legge 30 dicembre 2019, n. 162, e del riferimento ivi contenuto a cosiddetti "analoghi dispositivi di mobilità personale" e di provvedere

all'eventuale aggiornamento delle relative caratteristiche tecniche e costruttive;

a valutare l'opportunità, al termine della sperimentazione in corso, di operare una ricognizione della normativa vigente al fine di pervenire ad una disciplina organica sulla circolazione di tutti i dispositivi per la mobilità personale, sia del tipo auto-bilanciato che del tipo non auto-bilanciato.

1-ter.0.1

[Ruspanini, Totaro](#)

Precluso

Dopo l' articolo , inserire i seguenti:

«Art. 1-*quater*.

(Disposizioni urgenti in materia di sicurezza degli utenti vulnerabili della strada)

1. Al fine di migliorare la sicurezza degli utenti vulnerabili della strada, entro sessanta giorni dall'entrata in vigore della presente legge, con decreto del Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, sentita la Conferenza unificata di cui al decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sono individuati i segnali verticali di cui all'articolo 39 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, con fondo fluoro rifrangente, da apporre obbligatoriamente nelle strade situate nelle immediate vicinanze dei plessi scolastici e alle intersezioni tra strade urbane e piste ciclabili, finalizzati alla segnalazione almeno dei seguenti elementi:

- a) la presenza di attraversamenti pedonali o ciclabili;
- b) i limiti di velocità vigenti nell'area;
- c) i luoghi frequentati da bambini.

2. Entro due anni dall'entrata in vigore del decreto di cui al comma 1, gli enti proprietari delle strade provvedono all'integrale sostituzione della segnaletica stradale verticale non conforme a quando ivi disposto, attingendo alle risorse finanziarie derivanti dai proventi di cui all'art. 208, comma 4, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. Gli enti inadempimenti sono esclusi, nell'anno successivo a quello relativo all'obbligo di apposizione dei segnali di cui al comma 1, dalla partecipazione ai bandi per l'attuazione del Piano nazionale della sicurezza stradale.

Art. 1-*quinquies*.

(Disposizioni urgenti in materia di manutenzione e localizzazione della segnaletica stradale)

1. Al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono apportate le seguenti modifiche:

- a) all'art. 208, dopo il comma 4, è inserito il seguente:

"4-*bis*. Ai fini degli interventi di cui al comma 4, lettera a), l'ente proprietario della strada certifica, nella relazione annuale di cui al comma 12-*quater* dell'articolo 142, lo stato di conformità alle caratteristiche tecniche indicate dal regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, dei segnali individuati, con apposito provvedimento dirigenziale del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, come prioritari per la sicurezza dell'utente della strada."

- b) all'art. 226, dopo le parole allo stato tecnico e giuridico della strada, sono inserite le seguenti: "alla segnaletica stradale installata e alla sua manutenzione".

Art. 1-*sexies*.

(Fondo per la sostituzione della segnaletica stradale)

1. Al fine di sostenere gli enti proprietari nelle operazioni di sostituzione della segnaletica stradale, presso lo Stato di previsione del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili è istituito un fondo della dotazione di 5 milioni di euro.

2. Il fondo di cui al comma 1 è destinato agli enti proprietari di strade che, dal primo gennaio 2022 al 31 dicembre 2024, abbiano proceduto alla sostituzione alla segnaletica stradale verticale prioritaria per la sicurezza degli utenti, quali i segnali di pericolo o di precedenza, con nuovi segnali rifrangenti e resistenti all'usura, nonché al rifacimento della segnaletica stradale orizzontale con

materiali visibili in condizioni meteorologiche avverse.

3. Con decreto del Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, sentita la Conferenza unificata di cui al decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sono definite le specifiche tecniche degli interventi ammissibili al finanziamento di cui al comma 1, le modalità di rendicontazione degli interventi e le modalità di erogazione delle risorse stanziare.

4. Agli oneri di cui al presente articolo, si corrisponde a valere sulle risorse del Fondo per le esigenze indifferibili di cui all'articolo 1, comma 199, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.

Art. 1-septies.

(Requisiti minimi della segnaletica orizzontale)

1. Al fine di ottimizzare le misure di sicurezza stradale e di contenere i costi di manutenzione, entro centottanta giorni dall'entrata in vigore della presente legge, con decreto del Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, sentita la Conferenza unificata di cui al decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sono definiti i requisiti minimi della segnaletica orizzontale stradale, con particolare riferimento a:

- a) innovazione dei materiali;
- b) visibilità sul bagnato;
- c) resistenza all'usura. »

1-ter.0.2

[Ruspanini, Totaro](#)

Improponibile

Dopo l' articolo inserire il seguente:

«Art. 1-quater.

(Disposizioni in materia di pedaggi dei valichi montani e di frontiera per i veicoli di soccorso ed emergenza)

1. All'articolo 373 del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, dopo il comma 2, aggiungere il seguente:

"2-bis. I veicoli di cui al comma 2, lettere c), d), f), h) e i), sono esentati dal pagamento del pedaggio dei valichi e trafori montani di frontiera per l'esercizio delle attività di soccorso."»

1-ter.0.3

[Ruspanini, Totaro](#)

Improponibile

Dopo l' articolo inserire il seguente:

«Art. 1-quater.

(Capienza autoservizi pubblici non di linea)

1. A far data dall'entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto-legge, i limiti previsti per il contenimento della diffusione del Covid-19 in ordine alla capienza e alla verticalizzazione delle sedute dei mezzi destinati all'esercizio di autoservizi pubblici non di linea non si applicano nei territori delle Regioni che si collocano in "Zona bianca".»

1-ter.0.4

[Ruspanini, Totaro](#)

Improponibile

Dopo l' articolo inserire il seguente:

«Art. 1-quater.

(Dispensa dall'esame di idoneità professionale per imprese operanti con veicoli con massa inferiore alle 3,5 t)

1. Ai sensi dell'articolo 1, numero 7), del regolamento (UE) 2020/1055 sono dispensate dall'esame

per la dimostrazione dell'idoneità professionale le persone che dimostrano di aver diretto, in maniera continuativa, l'attività in una o più imprese italiane o di altro Stato dell'Unione europea di trasporto di merci su strada, che effettuano operazioni di trasporto internazionale esclusivamente con veicoli a motore singoli o insiemi di veicoli, la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non superi le 3,5 tonnellate, da almeno dieci anni precedenti il 20 agosto 2020 e siano in attività alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto.»

2.1

[Mallegni](#), [Paroli](#), [Barachini](#), [Barboni](#)

Ritirato

Al comma 2, apportare le seguenti modifiche:

a) *alla fine del primo periodo, è aggiunto il seguente:* «Contestualmente, in caso di affidamento della gestione degli impianti e dei servizi di ristoro a terzi, sono prorogati per una durata pari a quella della concessione i contratti in essere con i relativi gestori»;

b) *alla fine del comma, aggiungere il seguente periodo:* «Entro trenta giorni dalla conversione in legge del presente decreto, il Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili, d'intesa con il Ministero della Transizione Ecologica, avvia le procedure per la revisione del Decreto interministeriale del 7 agosto 2015, concernente il Piano di ristrutturazione della rete delle aree di servizio presenti nei sedimi autostradali, al fine di razionalizzare e ammodernare la rete, anche in senso ecologico ed ambientale, ricondurre i prezzi praticati ad una maggiore omogeneità con la rete ordinaria e incrementare i servizi.».

2.2

[Ruspancini](#), [Totaro](#)

Precluso

Al comma 2 apportare le seguenti modificazioni:

a) *alla fine del primo periodo, è aggiunto il seguente:* «Contestualmente, in caso di affidamento della gestione degli impianti e dei servizi di ristoro a terzi, sono prorogati per una durata pari a quella della concessione i contratti in essere con i relativi gestori.»;

b) *alla fine del comma è aggiunto il seguente periodo:* «Entro trenta giorni dalla conversione in legge del presente decreto, il Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili, d'intesa con il Ministero della Transizione Ecologica, avvia le procedure per la revisione del Decreto interministeriale del 7 agosto 2015, concernente il Piano di ristrutturazione della rete delle aree di servizio presenti nei sedimi autostradali, al fine di razionalizzare e ammodernare la rete, anche in senso ecologico ed ambientale, ricondurre i prezzi praticati ad una maggiore omogeneità con la rete ordinaria e incrementare i servizi.»

2.3

[Ruspancini](#), [Totaro](#)

Precluso

Dopo il comma 4-quater aggiungere i seguenti:

«4-quinquies. In relazione alle concessioni autostradali, al fine di promuovere l'innovazione tecnologica e la sostenibilità delle infrastrutture autostradali assicurando, al contempo, l'equilibrio economico - finanziario, in sede di gara, l'amministrazione aggiudicatrice, nel rispetto della disciplina regolatoria emanata dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti, può stabilire che il contributo pubblico di cui all'articolo 165, comma 2, secondo periodo, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, può essere sostituito da risorse finanziarie messe a disposizione da un altro concessionario di infrastruttura autostradale, purché quest'ultima sia funzionalmente e territorialmente interconnessa a quella oggetto di aggiudicazione.

4-sexies. Nei casi di cui al comma precedente:

a) il concessionario autostradale che mette a disposizione le risorse finanziarie:

- 1) sottoscrive la convenzione di concessione unitamente al concessionario, selezionato all'esito della procedura di evidenza pubblica;
 - 2) è solidamente responsabile nei confronti dell'amministrazione concedente dell'esatto adempimento da parte del titolare della concessione dell'adempimento degli obblighi derivanti dalla convenzione di concessione;
 - 3) incrementa, in misura corrispondente all'entità delle risorse messe a disposizione ed anche ai fini della determinazione del valore di subentro, l'importo degli investimenti effettuati in relazione all'infrastruttura ad esso affidata, fermi restando gli obblighi di investimenti definiti nella convenzione di concessione relativa alla medesima infrastruttura;
- b) il concessionario autostradale beneficiario delle risorse finanziarie riduce, in misura corrispondente all'entità delle risorse messe a disposizione ed anche ai fini della determinazione del valore di subentro, l'importo degli investimenti effettuati in relazione all'infrastruttura ad esso affidata. Gli investimenti effettuati dal concessionario si intendono eseguiti anche nell'interesse del concessionario che mette a disposizione le risorse finanziarie;
- c) le prestazioni rese dal concessionario di cui alla lettera b) nei confronti del concessionario di cui alla lettera a) assumono rilevanza ai fini dell'imposta sul valore aggiunto.»

G2.1

[Coltorti](#), [Di Girolamo](#), [Fede](#), [Lupo](#), [Santillo](#), [Toninelli](#), [Mantovani](#), [Cioffi](#), [Trentacoste](#)

V. testo 2

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (AS 2437),

premessi che:

l'articolo 2 del provvedimento in esame reca disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza nel settore delle infrastrutture autostradali e idriche. Nel corso dell'esame in prima lettura, svolto dalla Camera dei deputati, detto articolo ha subito numerose modifiche, anche in materia di concessioni autostradali;

considerato che:

la relazione della Corte dei conti sulle concessioni autostradali - deliberazione 18 dicembre 2019, n. 18/2019/G - evidenzia, negli ultimi decenni, il ricorso a strumenti negli effetti del tutto simili alla proroga formale, quali l'eccessivo valore di subentro al termine delle concessioni, la proroga di fatto a seguito di mancato tempestivo riaffidamento delle stesse, la revisione contrattuale attraverso la gestione unificata di tratte interconnesse, contigue o complementari che consentono di modificare i rapporti esistenti senza nuovo affidamento alla scadenza;

in linea generale, l'indagine della Corte dei conti sottolinea come la quasi totalità delle tratte siano state affidate o prorogate senza gare in assenza di confronto concorrenziale e mostra gli effetti distorsivi derivanti dalla modalità di regolamentazione delle tariffe;

il regime tariffario è infatti regolato con modalità differenti. Mentre alcune concessioni utilizzano la formula del *price cap*, con la quale viene stabilito un limite all'aumento, lasciando al concedente la possibilità di riconoscere un valore di adeguamento inferiore a tale limite, altre utilizzano una formula che garantisce un adeguamento sempre pari al valore limite. Altre ancora utilizzano formule nelle quali non compaiono i parametri sul recupero di produttività o sulla qualità;

la finalità volta ad assicurare, tramite investimenti aggiuntivi, l'erogazione di un servizio sulla base di tariffe e condizioni di accesso più favorevoli per gli utenti è quindi difficilmente perseguibile in presenza di molteplici sistemi di aggiornamento tariffario;

rilevato che:

la sentenza della Corte di giustizia C-526/17 ha ribadito che *"il principio di parità di trattamento e l'obbligo di trasparenza che ne deriva ostano a che, dopo l'aggiudicazione di un contratto di concessione di lavori pubblici, l'amministrazione aggiudicatrice concedente e il concessionario apportino alle disposizioni del loro contratto modifiche tali che dette disposizioni presentino caratteristiche sostanzialmente diverse rispetto a quelle iniziali. [...]Pertanto, in linea di principio, una modifica sostanziale di un contratto di concessione di lavori pubblici deve dar luogo a una nuova procedura di aggiudicazione relativa al contratto modificato"*;

l'Autorità di regolazione dei trasporti (ART), con delibera n. 71/2019 del 19 giugno 2019, ha concluso il procedimento avviato con delibera n. 16/2019, approvando il sistema tariffario di pedaggio basato sul metodo del *price cap*, con determinazione dell'indicatore di produttività X a cadenza quinquennale relativo alla Convenzione Unica ANAS S.p.A. - Autostrade per l'Italia S.p.A.;

impegna il Governo:

ad adottare ogni opportuna iniziativa volta a superare, a decorrere dal 1° gennaio 2022, la previsione di ulteriori proroghe relative ai piani economico finanziari delle concessioni autostradali e di rendere celermente applicabile il nuovo sistema tariffario unico di pedaggio di cui alla delibera n. 71/2019 del 19 giugno 2019 dell'Autorità di regolazione dei trasporti;

ad adoperarsi presso le società concessionarie al fine di favorire la rapida razionalizzazione della rete di distribuzione carburanti e dei servizi di ristorazione e prevedendo altresì l'installazione diffusa di colonnine di ricarica automezzi elettrici.

G2.1 (testo 2)

[Coltorti](#), [Di Girolamo](#), [Fede](#), [Lupo](#), [Santillo](#), [Toninelli](#), [Mantovani](#), [Cioffi](#), [Trentacoste](#)

Precluso

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante "Disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali" (A.S. 2437),

premessi che:

l'articolo 2 del provvedimento in esame reca disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza nel settore delle infrastrutture autostradali e idriche. Nel corso dell'esame in prima lettura, svolto dalla Camera dei deputati, detto articolo ha subito numerose modifiche, anche in materia di concessioni autostradali;

considerato che:

la relazione della Corte dei conti sulle concessioni autostradali - deliberazione 18 dicembre 2019, n. 18/2019/G - evidenzia, negli ultimi decenni, il ricorso a strumenti negli effetti del tutto simili alla proroga formale, quali l'eccessivo valore di subentro al termine delle concessioni, la proroga di fatto a seguito di mancato tempestivo riaffidamento delle stesse, la revisione contrattuale attraverso la gestione unificata di tratte interconnesse, contigue o complementari che consentono di modificare i rapporti esistenti senza nuovo affidamento alla scadenza;

in linea generale, l'indagine della Corte dei conti sottolinea come la quasi totalità delle tratte siano state affidate o prorogate senza gare in assenza di confronto concorrenziale e mostra gli effetti distorsivi derivanti dalla modalità di regolamentazione delle tariffe;

il regime tariffario è infatti regolato con modalità differenti. Mentre alcune concessioni utilizzano la formula del *price cap*, con la quale viene stabilito un limite all'aumento, lasciando al concedente la possibilità di riconoscere un valore di adeguamento inferiore a tale limite, altre utilizzano una formula che garantisce un adeguamento sempre pari al valore limite. Altre ancora

utilizzano formule nelle quali non compaiono i parametri sul recupero di produttività o sulla qualità;
la finalità volta ad assicurare, tramite investimenti aggiuntivi, l'erogazione di un servizio sulla base di tariffe e condizioni di accesso più favorevoli per gli utenti è quindi difficilmente perseguibile in presenza di molteplici sistemi di aggiornamento tariffario;

rilevato che:

la sentenza della Corte di giustizia C-526/17 ha ribadito che "il principio di parità di trattamento e l'obbligo di trasparenza che ne deriva ostano a che, dopo l'aggiudicazione di un contratto di concessione di lavori pubblici, l'amministrazione aggiudicatrice concedente e il concessionario apportino alle disposizioni del loro contratto modifiche tali che dette disposizioni presentino caratteristiche sostanzialmente diverse rispetto a quelle iniziali. [...]Pertanto, in linea di principio, una modifica sostanziale di un contratto di concessione di lavori pubblici deve dar luogo a una nuova procedura di aggiudicazione relativa al contratto modificato";

l'Autorità di regolazione dei trasporti (ART), con delibera n. 71/2019 del 19 giugno 2019, ha concluso il procedimento avviato con delibera n. 16/2019, approvando il sistema tariffario di pedaggio basato sul metodo del price cap, con determinazione dell'indicatore di produttività X a cadenza quinquennale relativo alla Convenzione Unica ANAS S.p.A. - Autostrade per l'Italia S.p.A.,

impegna il Governo:

ad adottare ogni opportuna iniziativa volta a rendere celermente applicabile il nuovo sistema tariffario unico di pedaggio di cui alla delibera n. 71/2019 del 19 giugno 2019 dell'Autorità di regolazione dei trasporti;

ad adoperarsi presso le società concessionarie al fine di favorire la rapida razionalizzazione della rete di distribuzione carburanti e dei servizi di ristorazione e prevedendo altresì l'installazione diffusa di colonnine di ricarica automezzi elettrici.

G2.2

[Di Girolamo](#), [Coltorti](#), [Santillo](#), [Fede](#), [Lupo](#), [Toninelli](#), [Mantovani](#), [Cioffi](#), [Trentacoste](#)

Ritirato

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (AS 2437),

premessi che:

l'articolo 2 del provvedimento in esame reca disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza nel settore delle infrastrutture autostradali e idriche. Nel corso dell'esame in prima lettura presso la Camera dei deputati, tale articolo ha subito numerose modifiche;

in particolare, il comma 1-bis del medesimo articolo 2 prevede che l'affidamento della concessione relativa all'infrastruttura autostradale A22 Brennero-Modena possa avvenire, in deroga a quanto disposto dall'art. 13-bis, comma 1, del decreto legge 16 ottobre 2017, n. 148, anche mediante le procedure previste dall'art. 183 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 in materia di finanza di progetto, da concludersi entro la data del 31 dicembre 2022;

con i commi da 2-sexies a 2-sexiesdecies è stata inoltre prevista la costituzione di una nuova società, controllata interamente dal Ministero dell'economia e delle finanze e soggetta al controllo analogo del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, a cui saranno trasferite, con esclusivo riguardo alle autostrade statali a pedaggio, le funzioni e le attività attribuite dalle vigenti disposizioni ad ANAS S.p.A.;

considerato che:

il 30 aprile 2014 è scaduta la concessione dell'autostrada A22, affidata alla società Autostrada

del Brennero S.p.a;

il 14 gennaio 2016 è stato siglato il protocollo d'intesa tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e le amministrazioni pubbliche socie di Autostrada del Brennero S.p.A. che ha previsto il rinnovo trentennale della concessione ad una società interamente partecipata dalle amministrazioni pubbliche territoriali e locali contraenti;

l'articolo 13-*bis* del citato decreto-legge n. 148 del 2017 ha dettato una specifica disciplina volta a regolare l'affidamento delle concessioni autostradali scadute e, in particolare, dell'autostrada A22;

il predetto articolo 13-*bis* dispone, tra l'altro, che le funzioni di concedente siano svolte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e che le convenzioni di concessione per la realizzazione delle opere e la gestione delle tratte autostradali abbiano durata trentennale e siano stipulate dal Ministero con le regioni e gli enti locali che hanno sottoscritto gli appositi protocolli di intesa nel gennaio del 2016, che potranno anche avvalersi nel ruolo di concessionario di società *in house*, esistenti o appositamente costituite, nel cui capitale non figurino privati;

il 20 maggio 2019 il CIPE ha approvato la delibera n. 24 di approvazione dell'accordo di cooperazione per la concessione autostradale A22 Brennero-Modena. Il successivo 1 agosto lo stesso comitato ha approvato la delibera n. 59 recante "Aggiornamento e attuazione della delibera n. 68 del 28 novembre 2018 relativa alla tratta autostradale A22 Brennero-Modena Modalità di calcolo degli eventuali benefici netti tra la scadenza della concessione e l'effettivo subentro di un nuovo concessionario",

impegna il Governo:

a procedere in via prioritaria all'assegnazione della concessione relativa all'infrastruttura autostradale A22 Brennero-Modena alla nuova società *in-house*, istituita all'articolo 2, commi da 2-*sexies* a 2-*sexiesdecies*, del decreto in esame, interamente controllata dal Ministero dell'economia e delle finanze e soggetta al controllo analogo del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, alla quale verranno trasferite le funzioni e le attività attribuite dalle disposizioni vigenti ad ANAS.

G2.3

[Lupo](#), [Di Girolamo](#), [Vanin](#), [Croatti](#), [Trentacoste](#), [Ricciardi](#), [Naturale](#)

V. testo 2

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (A.S. 2437),

premesso che:

l'articolo 2 reca disposizioni in materia di sicurezza delle infrastrutture autostradali;

considerato che:

l'articolo 9-*tricies semel*, comma 1, del decreto legge 24 ottobre 2019, n. 123, convertito, con modificazioni, dalla legge 12 dicembre 2019, n. 156, prevede la sospensione degli incrementi delle tariffe di pedaggio delle autostrade A24 e A25 al 31 ottobre 2021, nelle more della procedura contemplata dal comma 183 dell'articolo 1 della legge 24 dicembre 2012, n.228 e finalizzata alla rinegoziazione con la società concessionaria delle condizioni di concessione;

nel corso dell'esame in prima lettura presso la Camera dei deputati sono state apportate diverse modifiche all'articolo 2 del provvedimento in esame che, al comma 2-*bis*, prevede la proroga fino al 31 dicembre 2021 della sospensione degli incrementi delle tariffe di pedaggio delle autostrade A24 e A25;

il "tratto urbano" è costituito dal tracciato autostradale che va dalla Barriera di Roma Est dell'A24, situata in corrispondenza della località Lunghezza, alla fine delle competenze autostradali coincidenti con l'innesto sulla Tangenziale Est all'altezza del Cimitero del Verano. Il tratto, da un punto di vista di gestione autostradale, è operato come un sistema "aperto" sul quale, cioè, il pedaggio viene raccolto in corrispondenza della Barriera di Roma Est e dei tre caselli presenti sul tratto urbano: Lunghezza, Ponte di Nona e Settecamini. Questo determina che per chi abita o lavora nei Municipi IV, V e VI del Comune di Roma, gli spostamenti locali giornalieri sono soggetti al pagamento del pedaggio;

la precedente amministrazione di Roma Capitale e la concessionaria Strada dei Parchi hanno costituito un tavolo di coordinamento per iniziative a favore di una sempre migliore integrazione delle rispettive competenze, nella direzione del servizio al cittadino;

il tavolo di coordinamento tra Roma Capitale e Strada dei Parchi ha individuato un progetto in grado di supportare in modo selettivo i pendolari urbani di Roma nei propri spostamenti giornalieri eliminando il relativo pedaggio e favorendo quindi l'utilizzo dell'autostrada, a vantaggio anche del decongestionamento delle vie consolari,

impegna il Governo:

a proseguire, per quanto di competenza, sulla scia del percorso intrapreso dalla precedente amministrazione comunale, volto ad agevolare la mobilità dei residenti di Roma Capitale che utilizzano regolarmente le tratte autostradali ricadenti nel territorio medesimo, adottando ogni opportuna iniziativa finalizzata a prevedere l'esenzione dal pagamento del pedaggio applicato nella tratta ricompresa nella fascia urbana concernente la concessione autostradale A24-A25.

G2.3 (testo 2)

[Lupo](#), [Di Girolamo](#), [Vanin](#), [Trentacoste](#), [Coltorti](#)

Precluso

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (A.S. 2437),

premesso che:

l'articolo 2 reca disposizioni in materia di sicurezza delle infrastrutture autostradali;

considerato che:

l'art. 9-*tricies semel*, comma 1, del decreto legge 24 ottobre 2019, n. 123, convertito, con modificazioni, dalla legge 12 dicembre 2019, n. 156, prevede la sospensione degli incrementi delle tariffe di pedaggio delle autostrade A24 e A25 al 31 ottobre 2021, nelle more della procedura contemplata dal comma 183 dell'art. 1 della legge 24 dicembre 2012, n. 228 e finalizzata alla rinegoziazione con la società concessionaria delle condizioni di concessione;

nel corso dell'esame in prima lettura presso la Camera dei deputati sono state apportate diverse modifiche all'articolo 2 del provvedimento in esame che, al comma 2-*bis*, prevede la proroga fino al 31 dicembre 2021 della sospensione degli incrementi delle tariffe di pedaggio delle autostrade A24 e A25;

il "tratto urbano" è costituito dal tracciato autostradale che va dalla Barriera di Roma Est dell'A24, situata in corrispondenza della località Lunghezza, alla fine delle competenze autostradali coincidenti con l'innesto sulla Tangenziale Est all'altezza del Cimitero del Verano. Il tratto, da un punto di vista di gestione autostradale, è operato come un sistema "aperto" sul quale, cioè, il pedaggio viene raccolto in corrispondenza della Barriera di Roma Est e dei tre caselli presenti sul tratto urbano: Lunghezza, Ponte di Nona e Settecamini. Questo determina che per chi abita o lavora nei Municipi IV,

V e VI del Comune di Roma, gli spostamenti locali giornalieri sono soggetti al pagamento del pedaggio;

la precedente amministrazione di Roma Capitale e la concessionaria Strada dei Parchi hanno costituito un tavolo di coordinamento per iniziative a favore di una sempre migliore integrazione delle rispettive competenze, nella direzione del servizio al cittadino.

il tavolo di coordinamento tra Roma Capitale e Strada dei Parchi ha individuato un progetto in grado di supportare in modo selettivo i pendolari urbani di Roma nei propri spostamenti giornalieri eliminando il relativo pedaggio e favorendo quindi l'utilizzo dell'autostrada, a vantaggio anche del decongestionamento delle vie consolari,

impegna il Governo:

a proseguire, per quanto di competenza, sulla scia del percorso intrapreso dalla precedente amministrazione comunale, volto ad agevolare la mobilità dei residenti di Roma Capitale che utilizzano regolarmente le tratte autostradali ricadenti nel territorio medesimo, adottando ogni opportuna iniziativa finalizzata a prevedere, compatibilmente con i vincoli di finanza pubblica, l'esenzione dal pagamento del pedaggio applicato nella tratta ricompresa nella fascia urbana concernente la concessione autostradale A24 - A25.

G2.4

[Malan](#), [Ruspanini](#), [Totaro](#)

Precluso

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (AS 2437)

premesso che,

l'articolo 2 del provvedimento in esame reca disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza nel settore delle infrastrutture autostradali e idriche,

impegna il Governo,

a non ricorrere all'affidamento *in house* al di fuori di quelle tratte già oggi oggetto di iniziative in tal senso.

G2.5

[Malan](#), [Ruspanini](#), [Totaro](#)

Precluso

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (AS 2437),

premesso che

l'articolo 2 del provvedimento in esame reca disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza nel settore delle infrastrutture autostradali e idriche,

impegna il Governo,

a non ricorrere all'affidamento *in house* per quelle tratte ove sono state avviate procedure di evidenza pubblica finalizzate all'affidamento delle concessioni o già definite con l'aggiudicazione alla data di entrata in vigore del presente decreto.

G2.6

[Pavanelli](#), [Di Girolamo](#), [Trentacoste](#)

Precluso

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (A.S. 2437),

premessi che:

l'articolo 2 del provvedimento in esame reca disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza nel settore delle infrastrutture autostradali e idriche;

considerato che:

con la legge 26 ottobre 1995, n. 447, recante "*Legge quadro sull'inquinamento acustico*", e i relativi decreti attuativi, sono stati introdotti specifiche disposizioni finalizzate a minimizzare quanto più possibile i livelli sonori immessi nelle aree circostanti alle infrastrutture;

in particolare con l'articolo 7 è stato previsto l'obbligo di predisporre e presentare al comune Piani di contenimento ed abbattimento del rumore, secondo le direttive emanate dal Ministro dell'ambiente con proprio decreto, per le società e gli enti gestori di servizi pubblici di trasporto o delle relative infrastrutture, ivi comprese le autostrade;

con la direttiva 2002/49/CE l'Unione europea ha chiesto agli Stati membri di assicurare che gli enti gestori delle infrastrutture realizzassero delle mappature acustiche sugli assi stradali principali e definissero dei piani di azione contenenti gli interventi di risanamento secondo quanto contenuto nei Piani di contenimento ed abbattimento del rumore;

gli interventi finalizzati all'attività di risanamento, devono essere effettuati secondo una scala di priorità che vede come fondamentali gli interventi direttamente sulla sorgente disturbante e lungo la via di propagazione acustica dalla sorgente al ricettore;

rilevato che:

i tempi per la messa in opera di pannelli fonoassorbenti sono di norma molto lunghi, e in alcuni casi si arriva ad attendere addirittura 15 anni, con conseguente grave pregiudizio per la salute dei cittadini residenti nelle zone circostanti;

l'integrazione di pannelli fonoassorbenti nelle barriere di sicurezza stradali configura un nuovo standard tecnico in ambito di sicurezza stradale e protezione antirumore;

dette strutture, se associate a pannelli per la produzione di energia da fonti rinnovabili, rappresentano un'efficace soluzione per la produzione di energia a vantaggio degli agglomerati urbani in prossimità dei quali sono installati, oltreché per l'abbattimento dell'inquinamento acustico;

i maggiori ricavi di energia derivanti dalle barriere antirumore con fotovoltaico potrebbero essere destinati a molteplici scopi, quali l'alimentazione di punti di ricarica per i veicoli elettrici già esistenti lungo le reti autostradali, e incentivandone l'ulteriore installazione,

impegna il Governo:

a valutare l'opportunità di prevedere misure finalizzate ad accelerare la realizzazione delle attività di risanamento contenute nei Piani di contenimento e abbattimento del rumore, elaborati dai gestori delle infrastrutture stradali e autostradali, mediante l'installazione di pannelli fonoassorbenti fotovoltaici;

a valutare l'opportunità di individuare misure per la semplificazione delle procedure di installazione di pannelli fonoassorbenti fotovoltaici volte a ridurre tempi e costi, valutando altresì l'introduzione di meccanismi incentivanti, anche mediante la possibilità di destinare i maggiori ricavi di energia all'alimentazione di punti di ricarica per veicoli elettrici lungo le reti autostradali e negli

agglomerati urbani limitrofi.

4.1

[Papatheu](#), [Giammanco](#), [Schifani](#), [Siclari](#), [Caligiuri](#), [Mangialavori](#)

Ritirato

Dopo il comma 3 aggiungere il seguente:

«3.1. Al fine di individuare la procedura più celere per la realizzazione di un collegamento stabile, viario e ferroviario, sullo stretto di Messina, il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, entro trenta giorni dall'entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto legge deposita presso le commissioni parlamentari competenti una relazione illustrativa dei tempi di realizzazione relativi all'aggiornamento del progetto già esistente del Ponte sullo stretto di Messina e dei tempi relativi alla realizzazione di un nuovo progetto di fattibilità tecnica ed economica.»

4.2

[Ruspancini](#), [Totaro](#)

Improponibile

Dopo il comma 3-quinquies, inserire il seguente comma:

«3-sexies. Per le medesime finalità di cui al comma 3, a valere sulle risorse del Fondo per lo sviluppo e la coesione, periodo di programmazione 2021-2027, di cui all'articolo 1, comma 177, della legge 30 dicembre 2020, n. 178, come rifinanziato dall'articolo 2 del decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, convertito, con modificazioni dalla legge 1 luglio 2021, n. 101 è autorizzata la spesa di 2.000 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022 e 2023 e di 1.000 milioni di euro per ciascuno degli anni 2024, 2025, 2026 e 2027 per la realizzazione del ponte sullo stretto di Messina quale collegamento stabile viario e ferroviario tra il continente e la Sicilia, e delle necessarie opere connesse.»

4.3

[Mallegni](#), [Paroli](#), [Barachini](#), [Barboni](#)

Ritirato

Dopo il comma 6 inserire il seguente:

«6.1. Le Autorità di Sistema Portuale, utilizzando una quota delle proprie entrate per tasse a carico delle merci imbarcate e sbarcate e per diritti su movimentazione dei passeggeri, destinano a decorrere dal 2022 risorse per finanziare misure di incentivazione al pensionamento anticipato nonché misure di politiche attive per i lavoratori portuali appartenenti alle imprese titolari di autorizzazioni e/o concessioni ai sensi degli articoli 16 e 18, della citata legge, ovvero ai sensi dell'art.36 del codice della navigazione, che applichino il contratto nazionale di lavoro porti. Le risorse economiche di cui al presente comma potranno esser trasferite annualmente ad apposito fondo nazionale qualora venga costituito. Il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile, con Decreto direttoriale della competente Direzione Generale, sentite le parti stipulanti il contratto nazionale di lavoro porti, indicherà, i criteri generali per l'attuazione delle suddette misure.»

4.4

[Ruspancini](#), [Totaro](#)

Improponibile

Dopo il comma 6-quater aggiungere il seguente

«6-quinquies. Al fine favorire la realizzazione di progetti volti a ridurre l'inquinamento ambientale nelle aree portuali, l'energia elettrica erogata da impianti di terra alle navi ormeggiate in porto si considera, in analogia con quanto previsto dal decreto legislativo 16 dicembre 2016 n. 257 per le attività di ricarica dei veicoli elettrici, una componente del più ampio servizio erogato dall'operatore che si qualifica come cliente finale dell'energia elettrica erogata alle navi.»

G4.1

[Marinello](#), [Santangelo](#), [Trentacoste](#)

Precluso

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (A.S. 2437);

premessi che:

l'articolo 4 del provvedimento in esame, recante "Disposizioni urgenti in materia di investimenti e di sicurezza nel settore del trasporto marittimo", al comma 2, ha apportato alcune modifiche all'allegato A della legge 28 gennaio 1994, n. 84, con l'obiettivo di assicurare una programmazione sintetica delle infrastrutture portuali distribuite lungo l'intera costa della regione Sicilia;

più nel dettaglio, la norma ha inserito all'interno dell'Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia occidentale anche il Porto Rifugio di Gela e il Porto Isola di Gela. Nel corso dell'esame in prima lettura, presso la Camera dei deputati, è stato previsto l'inserimento nella medesima Autorità anche del porto di Licata. Allo stato attuale rimane dunque escluso dall'Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia occidentale il porto di Sciacca;

le Autorità di sistema portuale sono enti pubblici non economici di rilevanza nazionale a ordinamento speciale, dotate di autonomia amministrativa, organizzativa, regolamentare, di bilancio e finanziaria. Ad esse sono assegnate rilevanti funzioni ai sensi del comma 4 dell'articolo 6 della legge 28 gennaio 1994, n. 84. Decisivo è il loro ruolo ai fini della manutenzione portuale, nonché della programmazione, della promozione e del coordinamento delle operazioni e dei servizi portuali;

considerato che:

il porto di Sciacca rappresenta un fondamentale centro peschereccio e commerciale della provincia di Agrigento e della Sicilia sud-occidentale. La sua mancata inclusione all'interno dei porti amministrati dell'Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia occidentale rischia di recare gravi pregiudizi allo sviluppo economico dell'intera area, già gravemente svantaggiata dal punto di vista infrastrutturale;

impegna il Governo:

a valutare l'opportunità di inserire all'interno dell'Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia occidentale anche il porto di Sciacca.

G4.2

[D'Angelo, Trentacoste](#)

Precluso

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (A.S. 2437),

premessi che:

il decreto in esame, al comma 3 dell'articolo 4, ha previsto l'assegnazione di risorse all'Autorità di Sistema portuale dello Stretto, nella misura di 2 milioni di euro per il 2021, a 30 milioni di euro per il 2022 e a 5 milioni di euro per il 2023, finalizzate alla realizzazione degli interventi infrastrutturali necessari ad aumentare la capacità di accosto per le unità adibite al traghettamento nello Stretto di Messina e per i servizi ai pendolari, con l'obiettivo di migliorare e rendere più sostenibile la mobilità di passeggeri e merci tra le aree metropolitane di Reggio Calabria e Messina;

considerato che:

la caratteristica di insularità ed il posizionamento strategico al centro del bacino del Mediterraneo della Regione Siciliana hanno contribuito allo sviluppo di infrastrutture portuali ben al di sopra della media italiana e del Mezzogiorno. La perdurante carenza di infrastrutture rende quindi apprezzabile ogni sforzo utile alla realizzazione degli interventi infrastrutturali necessari;

dal porto di Messina transitano la maggior parte di tutti i mezzi pesanti destinati al collegamento con il continente assicurando la continuità territoriale commerciale sia per l'export che per l'import nella Regione;

il sistema dei porti appartenenti a questa area, che all'attualità assicurano le funzioni di collegamento tra le sponde della Sicilia e della Calabria, non risulta tuttavia classificato come *porto Core*, a forte discapito dei territori di riferimento

tenuto conto che:

l'attuale sistema di *governance* delle ZES della Calabria e della Sicilia Orientale, per previsione normativa, esclude l'Autorità di sistema portuale dello Stretto dalla gestione diretta;

questa situazione non facilita l'attuazione di questo importante strumento di valorizzazione degli ambiti portuali e retroportuali, sia nella fase del marketing territoriale che in quello della gestione amministrativa delle autorizzazioni alle imprese;

in coerenza con le finalità espresse all'articolo 4, comma 3 del provvedimento in esame, l'istituzione di una ZES interregionale potrebbe rispondere proprio a tale esigenza, rappresentando uno strumento ideale per l'attrazione di investimenti e per il rafforzamento delle capacità di esportare, costituendo in pari tempo un ideale anello di congiunzione tra funzioni logistiche e funzioni produttive in chiave di efficace apertura ai mercati,

impegna il Governo:

a valutare l'opportunità di prevedere l'istituzione di una nuova Zona economica speciale (ZES) denominata "Zona Economica Speciale dello Stretto", estendendo quindi all'intera area gli incentivi e progetti di investimento finalizzati a sostenere la creazione di condizioni favorevoli in termini economici, finanziari e amministrativi che consentano lo sviluppo delle imprese già operanti, nonché l'insediamento di nuove imprese.

5.1

[Ruspanini, Totaro](#)

Precluso

Sopprimere il comma 11.

G5.1

[Malan, Ruspanini, Totaro](#)

Precluso

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (AS 2437), con particolare riferimento agli articoli 5 e 6 del decreto-legge in oggetto,

premesso che:

il 1° giugno 2017, rispondendo all'interrogazione di un senatore, il rappresentante del Governo diceva fra l'altro:

"Passando al quesito sulla rotazione del personale dirigenziale, in premessa informo che presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti tutti gli incarichi vengono ciclicamente posti ad interpello

e assegnati a domanda degli interessati. La situazione della direzione sulla vigilanza delle concessionarie autostradali presenta delle particolarità. Infatti, la stessa è stata istituita presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti a seguito di trasferimento di ramo di azienda avvenuto ope legis nel 2012 e, al momento del trasferimento, la norma ha assegnato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti le competenze e il personale che le svolgeva, ivi compreso quello dirigenziale. In un primo momento, in attesa della riorganizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, avvenuta con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri n. 72 del 2014, la struttura fu incardinata nel dipartimento infrastrutture, con decreto del Ministro pro tempore, che ne ha disciplinato le funzioni, le competenze amministrative e contabili e il personale. Per tale personale è stato poi necessario attendere l'emanazione del predetto decreto del Presidente del Consiglio dei ministri che ha equiparato il personale, dirigenziale e non, a quello dei ministeri. Con l'emanazione del decreto n. 346 del 2014 di organizzazione del secondo livello del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, tutti i posti di livello dirigenziale di seconda fascia sono stati oggetto di interpello e successiva attribuzione, compresi quelli della direzione generale in argomento. Per quanto riguarda l'attribuzione dell'incarico di prima fascia presso la suddetta direzione, il Ministro pro tempore valutava la necessità di garantire la continuità dell'azione amministrativa, nominando direttore colui che svolgeva le medesime funzioni presso l'ANAS, istituto di vigilanza sulle concessioni autostradali";

impegna il Governo,

a vigilare affinché presso Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e in particolare presso l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali venga data piena attuazione alla rotazione degli incarichi dirigenziali prevista dall'articolo 1 della legge 6 novembre 2012, n. 190 (anticorruzione), la cui importanza viene costantemente ribadita dall'ANAC quale misura organizzativa preventiva, finalizzata a limitare il consolidarsi di relazioni che possano alimentare dinamiche improprie nella gestione amministrativa.

5.0.1

[Mallegni](#), [Paroli](#), [Barachini](#), [Barboni](#)

Ritirato

Dopo l' articolo inserire il seguente:

«Art. 5-bis.

(Modifiche al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 in materia di pagamento diretto del fornitore in caso di inadempimento)

1. Al Decreto Legislativo 18 aprile 2016, n. 50 sono apportate le seguenti modifiche:

a) il comma 13 dell'articolo 105 è sostituito dal seguente: "13. La stazione appaltante corrisponde direttamente al subappaltatore, al cottimista, al prestatore di servizi ed al fornitore di beni o lavori, l'importo dovuto per le prestazioni dagli stessi eseguite nei seguenti casi: a) quando il creditore è una microimpresa o piccola impresa; b) in caso di inadempimento da parte dell'appaltatore; c) su richiesta del creditore.";

b) il comma 9 dell'articolo 194 è sostituito dal seguente: "9. Il soggetto aggiudicatore verifica, prima di effettuare qualsiasi pagamento a favore del contraente generale, compresa l'emissione di eventuali stati di avanzamento lavori, il regolare adempimento degli obblighi contrattuali del contraente generale verso i propri affidatari di lavori e di questi ultimi nei confronti dei loro fornitori: ove risulti l'inadempimento del contraente generale o del proprio affidatario di lavori, il soggetto aggiudicatore applica una detrazione sui successivi pagamenti dovuti al contraente generale e procede al pagamento diretto all'affidatario o ai loro fornitori, nonché applica le eventuali diverse sanzioni previste nel contratto.";

c) dopo il comma 9 dell'articolo 194 è aggiunto il seguente: "9-bis. Nelle ipotesi previste dagli articoli 105, comma 13, e 194, comma 9, le imprese creditrici inviano la richiesta di pagamento alla stazione appaltante, trascorsi dieci giorni dallo spirare del termine di sessanta giorni dalla richiesta di pagamento inviata all'appaltatore o, in caso di affidamento a contraente generale, al contraente

generale o suo affidatario di lavori. Le imprese allegano alla richiesta l'attestazione, da parte di revisore contabile iscritto agli ordini dei commercialisti e degli esperti contabili circa la sussistenza, alla data della richiesta stessa, della sussistenza dei crediti. La stazione appaltante entro trenta giorni dalla richiesta verifica l'effettiva spettanza dei crediti insoddisfatti e in caso positivo provvede al versamento degli importi spettanti ai singoli creditori. Le presenti disposizioni si applicano anche in caso di crediti non corrisposti alla data di entrata in vigore della presente legge, ivi inclusi quelli relativi all'esecuzione di contratti pubblici stipulati ai sensi del d.lgs. n.163/2006. Le presenti disposizioni non si applicano alle gare aggiudicate dai comuni, dalle città metropolitane, dalle province, anche autonome, e dalle regioni."».

5.0.2

[Mallegni](#), [Paroli](#), [Barachini](#), [Barboni](#)

Ritirato

Dopo l' articolo inserire il seguente:

«Art. 5-bis

(Disposizioni eccezionali in materia ritardi o inadempimenti contrattuali)

1. Gli eventi imprevedibili al momento della stipula del contratto, tra cui l'eccezionale carenza di approvvigionamento di merci e forniture, sono sempre valutati ai fini dell'esclusione, ai sensi e per gli effetti degli articoli 1218 e 1223 del codice civile, della responsabilità del debitore, anche relativamente all'applicazione di eventuali decadenze o penali connesse a ritardati o omessi adempimenti.»

5.0.3

[Ruspanini](#), [Totaro](#)

Improponibile

Dopo l' articolo inserire il seguente:

«Art. 5-bis.

(Disposizioni eccezionali in materia ritardi o inadempimenti contrattuali)

1. Gli eventi imprevedibili al momento della stipula del contratto, tra cui l'eccezionale carenza di approvvigionamento di merci e forniture, sono sempre valutati ai fini dell'esclusione, ai sensi e per gli effetti degli articoli 1218 e 1223 del codice civile, della responsabilità del debitore, anche relativamente all'applicazione di eventuali decadenze o penali connesse a ritardati o omessi adempimenti.»

5.0.4

[Mallegni](#), [Paroli](#), [Barachini](#), [Barboni](#)

Ritirato

Dopo l' articolo inserire il seguente:

«Art. 5-bis

(Modifiche al decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73)

1. All'articolo 1-*septies* del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73 convertito nella legge 23 luglio 2021, n. 106, dopo il comma 7 aggiungere il seguente comma:

"7-bis . La disposizione di cui al comma 1 si applica anche ai contratti di appalto tra privati e le variazioni rilevate dal decreto del Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili costituiscono parametro di riferimento ai fini dell'applicazione dell'articolo 1664, comma 1, del codice civile anche se non espressamente richiamato tra le clausole contrattuali. Le eventuali clausole difformi perdono di efficacia. Nelle more dell'adozione del decreto ministeriale le parti procedono in ogni caso alla rinegoziazione del contratto anche in presenza di clausole difformi."».

5.0.5

[Ruspanini](#), [Totaro](#)

Precluso

Dopo l' articolo inserire il seguente:

«Art. 5-bis.

(Modifiche al decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73)

1. All'articolo 1-*septies* del decreto legge 25 maggio 2021, n. 73 convertito dalla legge 23 luglio 2021, n. 106, dopo il comma 7 è aggiunto il seguente:

"7-bis. La disposizione di cui al comma 1 si applica anche ai contratti di appalto tra privati e le variazioni rilevate dal decreto del Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili costituiscono parametro di riferimento ai fini dell'applicazione dell'articolo 1664, comma 1, del codice civile anche se non espressamente richiamato tra le clausole contrattuali. Le eventuali clausole difformi perdono di efficacia. Nelle more dell'adozione del decreto ministeriale le parti procedono in ogni caso alla rinegoziazione del contratto anche in presenza di clausole difformi."»

7.1

[De Falco](#), [Angrisani](#), [Corrado](#), [Granato](#)

Precluso

Al comma 2 sostituire la lettera a) con la seguente:

«a) il comma 4 è sostituito dal seguente: "4. Nell'ambito del programma della procedura di amministrazione straordinaria i commissari straordinari possono procedere, nel rispetto delle disposizioni di cui all'articolo 2112 del Codice civile, all'adozione, per ciascun ramo d'azienda, anche di distinti programmi nell'ambito di quelli previsti dall'articolo 27 del decreto legislativo 8 luglio 1999, n. 270. Le modifiche al programma, la cui durata si computa dalla data di modifica, possono essere adottate anche dopo la scadenza del termine del primo programma autorizzato. Il programma predisposto e adottato dai commissari straordinari in conformità al piano industriale di cui al citato articolo 79, comma 4-*bis*, si intende ad ogni effetto autorizzato. È parimenti autorizzata la cessione diretta alla società di cui all'articolo 79, comma 4-*bis*, del decreto-legge n. 18 del 2020 di rami d'azienda del ramo *aviation* individuati dall'offerta vincolante formulata dalla società. A seguito della cessione totale o parziale dei rami d'azienda del ramo *aviation*, gli *slot* aeroportuali non trasferiti all'acquirente sono restituiti al responsabile dell'assegnazione delle bande orarie sugli aeroporti individuato ai sensi del regolamento (CEE) n. 95/93 del Consiglio, del 18 gennaio 1993. È altresì autorizzata l'autonoma cessione, anche antecedentemente alla modifica del programma, del marchio "Alitalia", da effettuarsi nei confronti di titolari di licenze di esercizio di trasporto aereo o di certificazioni di operatore aereo, individuati tramite procedura di gara che, nel rispetto delle disposizioni europee, anche in materia antitrust, garantisca la concorrenzialità delle offerte e la valorizzazione del marchio. La stima del valore dei rami d'azienda oggetto della cessione può essere effettuata tramite perizia disposta da un soggetto terzo individuato dall'organo commissariale, previo parere del comitato di sorveglianza, da rendere nel termine massimo di tre giorni dalla richiesta. Il Ministero dell'economia e delle finanze sottoscrive l'aumento di capitale della società di cui al citato articolo 79 comma 4-*bis*."».

7.2

[De Falco](#), [Angrisani](#), [Corrado](#), [Granato](#)

Precluso

Al comma 2 lettera a) apportare le seguenti modificazioni:

1) *sostituire le parole:* «compendio di beni oggetto di cessione» *con le seguenti:* «ramo d'azienda»;

2) *sopprimere le parole:* «anche di singoli beni»;

3) *sopprimere le parole:* «o parte di essi».

7.3

[Ruspanini](#), [Totaro](#)

Precluso

Al comma 2, dopo la lettera a), aggiungere la seguente:

«a-bis) dopo il comma 4, aggiungere il seguente comma: "4-bis. Ai fini della salvaguardia dei livelli occupazionali e del reintegro dei servizi esternalizzati, quali la gestione aeroportuale dei servizi di assistenza a terra e di manutenzione, i commissari straordinari riferiscono periodicamente alle commissioni parlamentari competenti sul lavoro svolto, sullo stato degli slot aeroportuali, sullo stato della flotta e sullo stato delle relazioni industriali."».

7.4

[Mallegni](#), [Paroli](#), [Barachini](#), [Barboni](#)

Ritirato

Al comma 2, lettera b) dopo il secondo periodo, inserire il seguente:

«L'indennizzo, nell'ambito di un "pacchetto di viaggio" o di un contratto di servizi, spetta alle agenzie di viaggio o agli altri eventuali soggetti intermediari qualora il credito del titolare del titolo sia già stato da questi soddisfatto e pertanto l'avente diritto all'indennizzo risulti essere l'intermediario».

7.5

[Ruspancini](#), [Totaro](#)

Precluso

Al comma 2, lettera b), dopo il secondo periodo, aggiungere il seguente: «L'indennizzo, nell'ambito di un "pacchetto di viaggio" o di un contratto di servizi, spetta alle agenzie di viaggio o agli altri eventuali soggetti intermediari qualora il credito del titolare del titolo sia già stato da questi soddisfatto e pertanto l'avente diritto all'indennizzo risulti essere l'intermediario.»

G7.1

[Lupo](#), [Castaldi](#), [Vanin](#), [Croatti](#), [Trentacoste](#), [Ricciardi](#), [Naturale](#)

Precluso

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (A.S. 2437);

premessi che:

l'articolo 7 del provvedimento in esame reca diverse disposizioni urgenti in materia di trasporto aereo;

considerato che:

la direttiva 2009/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 marzo 2009 concernente i diritti aeroportuali evidenzia, al considerando n. 7, che gli incentivi per avviare nuove rotte in modo da promuovere, tra l'altro, lo sviluppo delle regioni svantaggiate e ultraperiferiche dovrebbero essere concessi solo in conformità del diritto comunitario;

all'articolo 1, paragrafo 5, la predetta direttiva dispone che sia lasciato impregiudicato il diritto di ciascuno Stato membro di applicare nei confronti di qualsiasi gestore aeroportuale situato nel suo territorio, misure regolamentari supplementari ma che non siano incompatibili con la direttiva medesima o con altre disposizioni del diritto comunitario e che tali misure possano comprendere misure di supervisione economica quali l'approvazione dei sistemi di tariffazione e/o dell'ammontare dei diritti, inclusi metodi di tariffazione basati sull'incentivazione o la regolamentazione dei massimali tariffari;

rilevato che:

le modalità con cui i gestori aeroportuali e i vettori hanno negoziato, dunque, nel tempo, le

incentivazioni per l'avviamento e lo sviluppo di rotte aeree hanno generato notevoli problematiche in relazione sia ai profili di leale concorrenza che di equilibrio del mercato del trasporto aereo, incidendo, in taluni casi sulla solidità economica dei gestori stessi;

la proliferazione a livello nazionale di scali aeroportuali ha comportato, nel momento in cui negli anni Novanta l'Europa ha aperto alle liberalizzazioni, un eccesso di permeabilità alle compagnie straniere del sistema del trasporto aereo italiano. A partire dalla metà degli anni Novanta, quindi, nel settore del trasporto aereo i vettori *low cost* hanno conquistato notevoli quote di mercato che, in particolare nel nostro Paese, hanno raggiunto una percentuale di oltre il 70 per cento;

nell'operare per la sostenibilità e per il business del proprio aeroporto, città, enti locali e gestori aeroportuali, sostenuti da interessi territoriali, sono entrati in concorrenza tra loro per accaparrarsi i flussi di traffico resi disponibili dall'arrivo delle compagnie *low-cost* dall'estero. Ciò ha incrementato esponenzialmente la forza negoziale di tali compagnie, arrivata spesso a manifestarsi attraverso vere e proprie forme di ricatto di abbandono dello scalo servito, tali da condizionare anche le scelte dei governi a livello locale e centrale;

risulta pressoché impossibile conoscere con esattezza l'entità dei contributi erogati dalle società aeroportuali ai vettori in quanto, se da un lato i bandi pubblici degli enti locali per la promozione territoriale sono trasparenti, dall'altro i negoziati privati tra aeroporti e compagnie aeree rimangono riservati. Si stima comunque che, nel solo 2019, il sistema aeroportuale italiano abbia erogato più di 390 milioni annui di incentivi alle compagnie *low cost* di cui una parte consistente risulta non verificabile;

il sistema di incentivazione prevede infatti una prima fase in cui vi è l'apertura della destinazione, che può godere di incentivi per un massimo di tre anni, e successivamente l'avvio di una seconda fase che vede coinvolti gli enti locali e le compagnie aeree nella conclusione di un accordo per la promozione del territorio, il cosiddetto *co-marketing*, di norma estremamente generico e le cui condizioni, soprattutto in termini di incentivi, rimangono per ragioni di strategia di mercato riservate;

è evidente come tali incentivi abbiano di fatto determinato un drastico abbassamento delle tariffe che, sebbene costituisca un indubbio vantaggio per gli utenti, allo stesso tempo hanno determinato delle dinamiche di mercato dirette a privilegiare le compagnie che assicurano un volume di traffico maggiore, anche grazie ai predetti incentivi, a discapito delle compagnie che basano il loro traffico sulle medesime destinazioni ma con costi decisamente maggiori e senza contributi da parte delle società aeroportuali;

occorre peraltro segnalare che, con il passare degli anni, detto sistema di incentivi ha via via abbandonato la finalità di promozione di nuove tratte nelle regioni svantaggiate e ultraperifiche ed è oggi utilizzato in modo generalizzato;

impegna il Governo:

ad adottare, in osservanza ai principi di trasparenza e competitività, ogni opportuna iniziativa, anche di carattere legislativo, volta a garantire la più ampia trasparenza ed accessibilità delle procedure di erogazione degli incentivi pubblici, anche mediante misure finalizzate a prevedere la pubblicazione da parte dei gestori delle diverse tipologie di incentivazione e di ogni altro contributo o sussidio connesso previsto dalla prassi commerciale, distinguendo espressamente i contributi per l'apertura di nuove rotte dagli incentivi per attività di *co-marketing*.

G7.2

[Lupo](#), [Castaldi](#), [Vanin](#), [Croatti](#), [Trentacoste](#), [Ricciardi](#), [Naturale](#)

V. testo 2

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia

nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (A.S. 2437),

premessi che:

l'articolo 7 del provvedimento in esame reca diverse disposizioni urgenti in materia di trasporto aereo;

considerato che:

l'ENAC ha reso noto nei giorni scorsi che la compagnia aerea Blue Panorama ha notificato la sospensione dell'attività commerciale a partire dal 28 ottobre 2021, a seguito della crisi del settore conseguente alla pandemia da COVID-19. La decisione del vettore fa seguito al procedimento avviato dall'ENAC il 22 ottobre, per la sospensione del Certificato di Operatore Aereo (COA) e della Licenza di Trasporto Aereo, correlato alla richiesta di chiarimenti sulle carenze di natura finanziaria riscontrate nella società, ma che non hanno comunque mai avuto impatti sulla sicurezza del volo;

la compagnia ha 620 dipendenti e 12 aerei; è la quinta compagnia aerea italiana per dimensioni; è attiva nei servizi low cost di trasporto aereo, su rotte nazionali ed internazionali e vola soprattutto tra Italia e Albania, in estate per le isole greche;

la sospensione delle attività riguarda anche Luke Air, brand che fa capo a Blue Panorama Airlines, con cui condivide licenza di volo e codici Iata;

tale ultimo avvenimento peggiora ulteriormente lo stato di crisi dell'intero settore, tenuto conto che tale ultimo accadimento si aggiunge a quanto già verificatosi nei casi di Alitalia, Airitaly, Ernest e Norwegian,

impegna il Governo:

a riattivare con urgenza il tavolo aperto presso il Ministero delle infrastrutture e delle mobilità sostenibili affinché si trovino soluzioni rapide e siano previsti ammortizzatori sociali per i lavoratori coinvolti;

ad intervenire nel primo provvedimento utile attraverso l'adozione di misure volte a tutelare i diritti dei passeggeri detentori di titoli di viaggio per voli annullati, e ad assicurare ai medesimi non solo il rimborso del biglietto, ma anche la compensazione pecuniaria prevista dalla normativa europea in caso di cancellazione del volo.

G7.2 (testo 2)

[Lupo](#), [Castaldi](#), [Vanin](#), [Trentacoste](#), [Di Girolamo](#), [De Falco](#)

Precluso

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (A.S. 2437),

premessi che:

l'articolo 7 del provvedimento in esame reca diverse disposizioni urgenti in materia di trasporto aereo;

considerato che:

l'ENAC ha reso noto nei giorni scorsi che la compagnia aerea Blue Panorama ha notificato la sospensione dell'attività commerciale a partire dal 28 ottobre 2021, a seguito della crisi del settore conseguente alla pandemia da COVID-19. La decisione del vettore fa seguito al procedimento avviato dall'ENAC il 22 ottobre, per la sospensione del Certificato di Operatore Aereo (COA) e della Licenza di Trasporto Aereo, correlato alla richiesta di chiarimenti sulle carenze di natura finanziaria riscontrate nella società, ma che non hanno comunque mai avuto impatti sulla sicurezza del volo;

la compagnia ha 620 dipendenti e 12 aerei; è la quinta compagnia aerea italiana per

dimensioni; è attiva nei servizi low cost di trasporto aereo, su rotte nazionali ed internazionali e vola soprattutto tra Italia e Albania, in estate per le isole greche;

la sospensione delle attività riguarda anche Luke Air, brand che fa capo a Blue Panorama Airlines, con cui condivide licenza di volo e codici Iata;

tale ultimo avvenimento peggiora ulteriormente lo stato di crisi dell'intero settore, tenuto conto che tale ultimo accadimento si aggiunge a quanto già verificatosi nei casi di Alitalia, Airitaly, Ernest e Norwegian,

impegna il Governo:

ad assumere ogni opportuna iniziativa per la rapida soluzione delle problematiche in premessa, garantendo ogni opportuna tutela dei lavoratori e dei passeggeri.

G7.3

[De Falco](#), [Angrisani](#), [Corrado](#), [Granato](#)

Precluso

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (A.S. 2437),

premessi che:

l'articolo 7, comma 2, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, approvato dalla Camera dei Deputati ed in corso di conversione da parte del Senato della Repubblica, prevede tra l'altro che il programma della procedura di amministrazione straordinaria della Alitalia - Società Aerea Italiana S.p.A. in amministrazione straordinaria e alle altre società del medesimo gruppo anch'esse in amministrazione straordinaria, sia immediatamente adeguato dai commissari straordinari alla Decisione della Commissione europea;

tale decisione non è ad oggi stata resa pubblica e, comunque, non è stata trasmessa dal Governo nonostante le numerose richieste e le sollecitazioni;

conseguentemente il Senato vota l'eventuale conversione del decreto legge contenente norme anche precettive che traggono origine e si riferiscono ad un atto il cui contenuto non è noto né al Parlamento italiano, né all'opinione pubblica;

ciò, rispetto alla norma citata, priva oggettivamente di significato l'esame svolto - tra l'altro in termini ristrettissimi - dalla Commissione Ottava e dall'Aula, impedendo al Senato, ed ai singoli Senatori di poter decidere a ragion veduta, in scienza e coscienza;

tale procedimento costituisce con tutta evidenza un vulnus alle funzioni e alle prerogative attribuite costituzionalmente non solo all'Assemblea, ma anche a ciascun singolo Parlamentare;

impegna il Governo

a rendere immediatamente nota alle Camere la Decisione della Commissione europea di cui al citato articolo 7 dello stesso decreto-legge e comunque prima del voto.

8.0.1

[Ruspanini](#), [Totaro](#)

Inammissibile

Dopo l' articolo , inserire il seguente:

«Art. 8-bis.

(Semplificazioni nelle agevolazioni sui veicoli per le persone con disabilità)

1. Per il riconoscimento delle agevolazioni previste dall'articolo 8 della legge 27 dicembre 1997, n. 449, le persone con disabilità abilitate alla guida devono presentare unicamente una copia semplice

della patente posseduta, ove essa contenga l'indicazione di adattamenti, anche di serie, per il veicolo agevolabile da condurre, prescritti dalle commissioni mediche locali di cui all'articolo 119, comma 4, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

2. Con proprio decreto di natura non regolamentare, da emanare entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, il Ministro dell'economia e delle finanze aggiorna il decreto 16 maggio 1986, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale 17 maggio 1986, n. 113, per adeguarlo a quanto disposto dal comma 1.»

10.1

[Mallegni](#), [Paroli](#), [Barachini](#), [Barboni](#)

Ritirato

Dopo il comma 7, aggiungere il seguente:

«7.1. All'articolo 2 del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, dopo il comma 6-*bis* sono inseriti i seguenti:

"6-*ter*. È istituito presso la Presidenza del Consiglio dei ministri il Garante per l'inclusione delle micro e piccole imprese nell'attuazione del PNRR. Il Garante è nominato dal Presidente del Consiglio dei ministri su proposta del Ministro dello Sviluppo Economico, sentite le associazioni di categoria maggiormente rappresentative delle micro e piccole imprese. Il Garante verifica che nell'attuazione del PNRR sia garantita adeguata partecipazione delle micro e piccole imprese, in particolare nei contratti pubblici, segnala alla cabina di regia di cui al comma 1 le criticità riscontrate e propone misure correttive.

6-*quater*. Il Garante trasmette entro il 30 maggio di ogni anno una relazione alle Camere sull'effettiva inclusione delle micro e piccole imprese nell'attuazione del PNRR e sull'attività complessivamente svolta.

6-*quinquies*. Presso il Garante è istituito il tavolo di consultazione delle associazioni di categoria maggiormente rappresentative delle micro e piccole imprese, con la funzione di assistenza allo svolgimento dei compiti attribuiti al Garante.

6-*sexies*. All'attuazione dei commi 6-*ter*, 6-*quater* e 6-*quinquies* si provvede nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente e, comunque, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica".»

11.1

[Ruspancini](#), [Totaro](#)

Precluso

Dopo il comma 4, aggiungere il seguente:

«Le disposizioni di cui al presente articolo si applicano alle Reti di imprese di cui all'articolo 42 del decreto-legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 luglio 2010, n. 122.».

G11.1

[Paroli](#)

Precluso

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione, con modificazioni, del decreto legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (AS 2437),

premesso che:

l'articolo 11 del provvedimento in oggetto rfinanzia la componente prestiti e contributi del

Fondo di cui alla legge n. 394 del 1981, in attuazione della sub-misura "Rifinanziamento e ridefinizione del Fondo 394/81 gestito da SIMEST" relativa al sostegno all'internazionalizzazione in particolare delle PMI, di cui alla Missione 1, Componente 2, Investimento 5 del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza ("PNRR"). L'obiettivo dell'investimento 5 ("Politiche industriali di filiera e internazionalizzazione") è di rafforzare la competitività delle filiere produttive, agevolando l'accesso ai finanziamenti e favorendo l'internazionalizzazione delle stesse dopo la crisi COVID-19;

a giudizio dello scrivente, occorrerebbe chiarire che: il soggetto attuatore Simest dia garanzia che non vengano escluse le grandi imprese e che le mid cap siano definite in coerenza con i requisiti assunti dalla Banca Europea d'investimenti (personale compreso tra 250 e 2.999 dipendenti); si dia evidenza della coerenza degli avvisi, fino ad ora assunti e in via di assunzione, a valere su risorse provenienti dal PNRR, con le istruzioni tecniche per la selezione dei progetti PNRR emanate con circolare del MEF del 14 ottobre 2021 n.21; interventi ammissibili, requisiti soggettivi dei beneficiari, criteri di ammissibilità dei progetti, spese ammissibili, termini di presentazione delle domande e modalità di valutazione siano definite ex ante all'emissione dell'avviso e in forza di provvedimenti normativi e non di determine amministrative del comitato agevolazioni; i regimi di aiuto oggetto degli interventi previsti a valere su queste risorse siano in via prioritaria, là dove compatibili, assunti sulla base del "Regolamento generale di esenzione per categoria" e non del "Quadro temporaneo degli aiuti"; venga data evidenza in una relazione sia delle determine del Comitato di gestione assunte dopo l'apertura dei bandi sia di elementi informativi per la fruizione dell'intervento assunti dopo l'emissione del bando o non oggetto di pubblicazione entro l'apertura del bando; le finalità del bando attengano politiche per l'export e l'internazionalizzazione declinate in progetti afferenti la presenza all'estero delle imprese e non esclusivamente soddisfatte dal requisito di essere imprese esportatrice; le richieste sopra esplicitate valgano anche per gli avvisi pubblicati a valere su risorse del bilancio nazionale,

impegna il Governo:

ad adottare disposizioni volte a recepire le istanze esposte in premessa.

12.1

[Ruspanini, Totaro](#)

Precluso

Al comma 1, lettera a), capoverso «Art. 6-quater», comma 2, in fine, aggiungere il seguente periodo: «, nonché tutti i Comuni con popolazione complessiva pari o inferiore a 5.000 abitanti.»

12.2

[Ruspanini, Totaro](#)

Precluso

Al comma 1, lettera a), capoverso «Art. 6-quater», comma 3, dopo le parole: «una premialità» aggiungere le seguenti: «ai Comuni con popolazione complessiva pari o inferiore a 5.000 abitanti in convenzione tra di loro per attuare progetti di coesione territoriale e di attività amministrativa e ».

13.1

[Ruspanini, Totaro](#)

Precluso

Al comma 1, aggiungere, in fine, il seguente periodo:

«Conseguentemente, all'articolo 1, comma 16, sostituire le parole: "fino a 1.250 milioni" con le seguenti: "fino a 2.500 milioni" e le parole: "36 milioni di euro per l'anno 2017; 280 milioni di euro per l'anno 2018; 462 milioni di euro per l'anno 2019; 308,5 milioni di euro per l'anno 2020; 92 milioni di euro per l'anno 2021; 22,5 milioni di euro per l'anno 2022; 18 milioni di euro per l'anno 2023; 14 milioni di euro per l'anno 2024; 17 milioni di euro per l'anno 2025" con le seguenti: "72 milioni di euro per l'anno 2017; 560 milioni di euro per l'anno 2018; 924 milioni di euro per l'anno 2019; 617 milioni di euro per l'anno 2020; 184 milioni di euro per l'anno 2021; 45 milioni di euro per l'anno 2022; 36 milioni di euro per l'anno 2023; 28 milioni di euro per l'anno 2024; 34 milioni di euro

per l'anno 2025".».

13.2

[Ruspanini](#), [Totaro](#)

Precluso

Al comma 1, aggiungere, in fine, il seguente periodo: «La misura è estesa, altresì, ai progetti che prevedano aperture di esercizi di vicinato e medie superfici fino a 500 mq».

G13.1

[Saponara](#), [Pergreffi](#), [Campari](#), [Corti](#), [Rufa](#), [Sudano](#)

Precluso

Il Senato,

nel corso dell'esame del disegno di legge di conversione, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (AS 2437),

premessi che:

il decreto-legge in esame prevede all'articolo 13 l'estensione della misura "Resto al sud" anche ai territori insulari di alcuni comuni nonché alle isole minori lagunari e lacustri, anche al di fuori delle regioni del Mezzogiorno, in modo da estendere le agevolazioni economiche previste dalla misura per l'avvio di nuove attività imprenditoriali o libero professionali da parte di giovani fino a 45 anni ad altre aree svantaggiate;

tale misura andrebbe estesa anche ai territori dei comuni montani, per dare nuova linfa ai tessuti montani, evitare lo spopolamento di quelle comunità e offrire nuove opportunità ai giovani che scelgono di continuare ad abitare nelle comunità montane;

impegna il Governo:

a valutare l'opportunità di estendere la misura "Resto al sud" oltre alle isole minori lagunari e lacustri e ai comuni insulari citati dall'articolo 13, anche ai comuni montani presenti su tutto il territorio nazionale.

G13.2

[Santillo](#), [L'Abbate](#), [Di Girolamo](#), [Trentacoste](#)

Precluso

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (AS 2437),

premessi che:

l'articolo 13 del provvedimento in esame reca, al comma 2, misure in materia di investimenti destinati ai comuni;

considerato che:

tra le tematiche principali relative agli interventi e agli investimenti dei Comuni sarebbe fondamentale annoverare quella relativa all'emergenza abitativa legata alle residenze abusive con ordinanza di demolizione e all'eventuale disagio sociale a essa connesso;

come è noto, la normativa vigente e in particolare il TU edilizia (d.P.R. 380/2001) prevede, con riguardo alla immediata repressione degli abusi edilizi e quindi all'esecuzione delle demolizioni, un sistema a doppio binario che vede la competenza delle autorità amministrative (Comuni, Regioni e

Prefetture) e dell'autorità giudiziaria, in presenza della condanna definitiva del giudice penale per i reati di abusivismo edilizio (art. 31, co. 9 TU edilizia);

con riguardo al "binario amministrativo" la normativa ricordata conferisce puntuali competenze in materia di repressione dell'abusivismo ai Comuni nell'ambito dei più ampi poteri di vigilanza sull'attività urbanistico-edilizia e di governo del territorio prevedendo nel caso di immobili abusivi la facoltà di ordinare la demolizione ovvero di disporre l'acquisizione del bene al patrimonio pubblico. Tali strumenti sono volti, da un lato, ad evitare che il responsabile dei lavori abusivi possa fruire in modo definitivo dell'opera illecita e, dall'altro, a eliminare concretamente dal territorio il manufatto stesso o quantomeno ad assicurarne una fruizione a vantaggio pubblico compatibilmente con gli assetti urbanistici- territoriali;

valutato che:

secondo i dati Istat dell'ultimo rapporto Bes (Benessere equo e sostenibile), in Italia, dal 2015, l'indice di abusivismo edilizio sfiora il 20%. Nel 2007, era al 9%. In alcune Regioni, come Campania e Calabria, l'indice arriva al 64%; il valore più basso, di appena il 2%, è in Trentino Alto Adige. Tutto questo accade nonostante i 3 condoni edilizi degli anni 1985, 1994 e 2003 e nonostante l'impressionante numero di domande di sanatoria presentate in quelle tre occasioni: circa 4 milioni di istanze per il primo condono; 300.000 per il secondo; oltre 400.000 per il terzo. Si è così giunti, nel 2016, a un totale di oltre 15 milioni di pratiche, di cui 5 milioni ancora inevase;

nella XVII Legislatura, la Relazione sull'attività svolta dalla Commissione parlamentare di inchiesta sulle condizioni di sicurezza e sullo stato di degrado delle città e delle loro periferie, approvata nella seduta del 14 dicembre 2017, evidenzia che: «nell'ambito delle questioni che attengono l'abusivismo edilizio è utile introdurre la nozione operativa di riuso, laddove per "riuso" si intende non solo il mutamento di utilizzazione di immobili dismessi, quali caserme o altre tipologie di immobili di regola già di proprietà pubblica, ma anche la diversa utilizzazione di immobili attualmente ancora nella proprietà dei privati, acquisibili dagli enti locali e dallo Stato a titolo gratuito. Siffatta possibilità parte dalle considerazioni di fondo che presso i comuni è pendente l'esame di oltre 5 milioni di domande di condono edilizio, riguardanti almeno due milioni di immobili abusivi, e che parte di esse non potrà conseguire l'accoglimento. A tali centinaia di migliaia di immobili cui sarà negata la sanatoria si debbono, poi, aggiungere almeno altrettanti per i quali non è stata neppure presentata domanda di condono e per i quali non è possibile il rilascio di alcun permesso di costruire in sanatoria o/e accertamento di conformità. Tali immobili abusivi, dopo la reiezione delle eventuali istanze di sanatoria/condono prodotte, dovrebbero essere acquisiti al patrimonio comunale, ai sensi dell'articolo 31 del decreto del Presidente della Repubblica n. 380 del 2001, e potrebbero essere riutilizzati per l'edilizia sociale, ove non sussistano "prevalenti interessi pubblici" o "contrastanti con rilevanti interessi urbanistici o ambientali" che ne impongano la demolizione. Quanto rappresentato consentirebbe, al tempo stesso, di conseguire gli obiettivi di non consumare ulteriormente suolo, di non incidere sulla spesa pubblica in quanto la detta acquisizione è a titolo gratuito, di avere la disponibilità di diverse centinaia di migliaia di immobili, parte dei quali non è attualmente utilizzata, da destinare ad edilizia sociale, ad urbanizzare o a migliorare l'urbanizzazione delle aree nelle quali gli immobili abusivi sono inseriti.»;

considerato inoltre che:

occorre procedere con urgenza a un censimento che fornisca tutti gli elementi utili sulla storia, sul contesto e sulla natura di ogni singolo abuso edilizio: è evidente, al contempo, che le questioni della domanda e dell'offerta degli alloggi o dell'edilizia economica e popolare richiedono valutazioni più approfondite, anche per i profili urbanistici e paesaggistici, rispetto a quelle da compiere in ordine alla edificazione abusiva realizzata in aree dissestate dal punto di vista idro-geologico o per fini di lucro;

l'articolo 31, comma 5, del D.P.R. n. 380 del 2001 dispone che l'opera acquisita è demolita con ordinanza del dirigente o del responsabile del competente ufficio comunale a spese dei responsabili dell'abuso, salvo che con deliberazione consiliare non si dichiari l'esistenza di prevalenti interessi

pubblici e sempre che l'opera non contrasti con rilevanti interessi urbanistici, ambientali o di rispetto dell'assetto idrogeologico;

per i soli comuni ad alta tensione abitativa, si potrebbero individuare alcune fattispecie che possono integrare l'interesse pubblico previsto in via generale e astratta dalla citata disposizione di cui all'articolo 31, comma 5, prevedendo quali casi valutabili dal Comune la destinazione dell'immobile abusivo, acquisito al patrimonio comunale, anche ad alloggi per l'edilizia residenziale sociale, mediante assegnazione a nuclei familiari residenti nel territorio comunale, privi di abitazione sul territorio nazionale, fermi restando i vincoli previsti dal medesimo comma 5, per cui non si procede se l'opera contrasta con i rilevanti interessi urbanistici, ambientali o di rispetto dell'assetto idrogeologico, ed escludendo da tale fattispecie i casi in cui l'opera sia soggetta a vincolo paesaggistico-territoriale o del patrimonio storico-artistico,

impegna il Governo:

a valutare l'opportunità di prevedere che per i Comuni ad alta tensione abitativa, nei quali sussista la natura diffusa delle realizzazioni illecite a causa della concentrazione di manufatti abusivi e nei quali la spesa per la demolizione non sia sostenibile dagli enti competenti, possa rientrare nella fattispecie di prevalente interesse pubblico di cui al comma 5 dell'articolo 31 del Dpr n.380 del 2001, fermi restando i vincoli ivi indicati, e comunque escludendo le opere soggette a vincolo paesaggistico-territoriale o del patrimonio storico-artistico, la destinazione dell'immobile abusivo, acquisito al patrimonio comunale, ad alloggi per l'edilizia residenziale sociale mediante assegnazione a nuclei familiari, residenti nel territorio comunale, privi di abitazione sul territorio nazionale, in possesso dei requisiti previsti dalla vigente normativa regionale per l'assegnazione degli alloggi di edilizia popolare, purché estranei alla realizzazione dell'opera abusiva.

14.1

[Ruspanini, Totaro](#)

Precluso

Al comma 1, sostituire le parole «dell'Autorità politica delegata per le politiche di coesione» con le seguenti: «il Ministro per il Sud e la Coesione territoriale, dell'Autorità politica delegata per le politiche di coesione».

15.1

[Ruspanini, Totaro](#)

Precluso

Al comma 1, capoverso «comma 1», primo periodo, aggiungere, in fine, le seguenti parole: «, elettriche e telematiche».

15.2

[Ruspanini, Totaro](#)

Precluso

Al comma 1, capoverso «1-ter», sopprimere il secondo periodo.

G15.1

[Gaudiano, Trentacoste](#)

Precluso

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (A.S. 2437),

premessi che:

l'articolo 15 del provvedimento in esame reca disposizioni urgenti in materia di perequazione infrastrutturale. In particolare si prevede che il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, sentito il Ministro per il sud e la coesione territoriale, effettui la ricognizione, tra l'altro, delle infrastrutture stradali e ferroviarie al fine di assicurare il recupero del divario infrastrutturale tra le diverse aree geografiche del territorio nazionale;

considerato che:

appare urgente valorizzare destinazioni di pregevole valore culturale e siti di carattere archeologico, contribuendo così alla destagionalizzazione e incrementando le ricadute culturali e le opportunità occupazionali ed economiche. A tal fine sono necessarie una serie di misure trasversali quali, in primo luogo, lo sviluppo di un adeguato sistema di trasporti ed il potenziamento dei collegamenti stradali e ferroviari;

in particolare, i siti di Paestum, del Parco Archeologico di Elea-Velia, della Certosa di Padula e delle Grotte di Pertosa, in provincia di Salerno, scontano una grave assenza di trasporti idonei al transito turistico;

il sito di Paestum, pur avendo una stazione ferroviaria già esistente ed attiva nella località di Paestum e una stazione presso Capaccio Roccadaspide, dove sono in corso lavori di ammodernamento, non è dotato di alcun collegamento ferroviario con l'aeroporto di Salerno Costa d'Amalfi. Per l'aeroporto di Salerno Costa d'Amalfi sono già previsti lavori di ulteriore allargamento della pista, proprio al fine di incentivare i collegamenti turistici, non solo in Campania, ma anche per le regioni confinanti come Calabria e Basilicata. L'aeroporto Salerno Costa d'Amalfi si trova in prossimità dei binari della tratta ferroviaria che collega la stazione di Paestum, ma non è dotato di una stazione ferroviaria che permetta l'accesso dei viaggiatori. La stazione ferroviaria presso l'aeroporto Salerno Costa d'Amalfi consentirebbe ai turisti di accedere a tutta la costa cilentana e la costiera amalfitana, nonché alle aree interne e al Porto di Salerno, attraverso il trasporto ferroviario già esistente. Utilizzando la stessa tratta ferroviaria sarebbe possibile visitare anche il Parco Archeologico di Elea-Velia;

i siti della Certosa di Padula e delle Grotte di Pertosa, invece, scontano la totale assenza di trasporto ferroviario, essendo serviti solo attraverso trasporto su gomma a mezzo bus;

i comuni di Padula e di Pertosa saranno interessati dalla realizzazione di una linea di alta velocità che collegherà Roma a Reggio Calabria. Lo scorso aprile i sindaci dei comuni attraversati dalla predetta linea sono stati avvisati da Ferrovie dello Stato dell'avvio delle prime indagini geognostiche, prospezioni geofisiche e studi geologici in merito al progetto di fattibilità tecnico-economica della linea ferroviaria dell'Alta Velocità. Tale progetto non contempla però alcuna fermata nell'area di Padula e di Pertosa né tanto meno negli altri Comuni della provincia a sud di Salerno, che continuano a scontare una totale assenza di collegamenti interni, prevedendo a Praia a Mare l'unica stazione per le fermate tra la provincia di Salerno e quella di Cosenza,

impegna il Governo:

a valutare l'opportunità di prevedere specifici interventi volti ad incrementare gli investimenti in favore di una miglior accessibilità, con particolare riferimento al trasporto ferroviario, ai siti di Paestum, del Parco Archeologico di Elea-Velia, della Certosa di Padula e delle Grotte di Pertosa;

a valutare, nell'ambito della realizzazione della tratta ad alta velocità Salerno-Reggio Calabria, la fattibilità tecnica della previsione di una metropolitana veloce di superficie che affianchi i binari della tratta ad alta velocità Salerno Reggio Calabria;

a valutare, la fattibilità tecnica di una stazione di fermata lungo la tratta già esistente che costeggia l'aeroporto di Salerno Costa d'Amalfi e che lo collegherebbe al sito di Paestum e al Parco Archeologico di Elea-Velia.

16.1

[Ruspanini](#), [Totaro](#), [Drago](#)

Precluso

Dopo il comma 1, inserire il seguente:

«1-bis. La durata dell'incarico di Commissario straordinario per la ricostruzione nei territori dei comuni della Città metropolitana di Catania colpiti dall'evento sismico del 26 dicembre 2018 di cui all'articolo 6, comma 2 del decreto legge n. 32 del 18 aprile 2019, è prorogata al 31 luglio 2023».

16.2

[Mallegni](#), [Paroli](#), [Barachini](#), [Barboni](#)

Ritirato

Dopo il comma 3, inserire il seguente:

«3.1. Al comma 3, articolo 1-septies del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 luglio, n. 106, dopo le parole: "nelle lavorazioni eseguite e contabilizzate dal direttore dei lavori dal 1° gennaio 2021 fino al 30 giugno 2021", sono sostituite dalle parole: "nelle lavorazioni eseguite dal 1° gennaio 2021 fino al 30 giugno 2021 e contabilizzate dal direttore dei lavori nel medesimo periodo o successivamente"».

16.3

[Mallegni](#), [Paroli](#), [Barachini](#), [Barboni](#)

Ritirato

Dopo il comma 3, inserire il seguente:

«3.1. All'articolo 9, comma 9-bis, del decreto-legge 30 dicembre 2016, n. 244, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 2017, n. 19, le parole: "31 dicembre 2020", sono sostituite dalle seguenti: "31 dicembre 2024"».

16.4

[Drago](#)

Precluso

Dopo il comma 3-novies, aggiungere il seguente:

«3-decies. All'articolo 57 del decreto legge n. 104 del 2020, al comma 8, sostituire le parole "31 dicembre 2021" con le seguenti: "31 dicembre 2024"».

16.5

[Drago](#)

Precluso

Dopo il comma 3-novies, aggiungere il seguente:

«3-decies. All'articolo 57 del decreto legge n. 104 del 2020, al comma 8, sostituire le parole: "31 dicembre 2021" con le seguenti: "31 dicembre 2023"».

16.6

[Ruspanini](#), [Totaro](#), [Drago](#)

Precluso

Dopo il comma 3-novies aggiungere il seguente:

«3-decies. Al Commissario straordinario per la ricostruzione nei territori dei comuni della Città metropolitana di Catania colpiti dall'evento sismico del 26 dicembre 2018 di cui all'articolo 6, comma 2 del decreto-legge n. 32 del 18 aprile 2019 si applicano le disposizioni di cui all'art. 11, comma 2, del decreto legge 16 luglio 2020, n. 76 convertito con legge 11 settembre 2020, n. 120.».

16.7

[Ruspanini](#), [Totaro](#), [Drago](#)

Precluso

Dopo il comma 3-novies aggiungere il seguente comma:

«3-decies. Ai Commissari straordinari di cui all'articolo 18 del decreto-legge 28 settembre 2018,

n. 109 convertito in legge 16 novembre 2018, n. 130 e all'articolo 7 del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, si applicano le disposizioni di cui all'articolo 11, comma 2, del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76 convertito con legge 11 settembre 2020, n. 120.».

16.8

[Ruspanini](#), [Totaro](#), [Drago](#)

Precluso

Dopo il comma 3-novies aggiungere il seguente:

«3-decies. I Commissari straordinari redigono un cronoprogramma triennale degli interventi previsti e degli impegni di spesa programmati, con relazione a consuntivo a cadenza annuale sullo stato di avanzamento e la realizzazione degli stessi interventi».

G16.1

[Anastasi](#), [Catalfo](#), [Vaccaro](#), [Vanin](#), [Trentacoste](#), [Pavanelli](#), [Donno](#), [Croatti](#)

Precluso

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione in legge del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante "Disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali" (A.S. 2437),

premesso che:

l'articolo 16, comma 3, del provvedimento in esame prevede alcune disposizioni a favore degli interventi di ricostruzione previsti nei comuni della città metropolitana di Catania e della provincia di Campobasso, interessati dagli eventi sismici del 2018. In particolare il comma 3 dell'articolo 16 abroga il comma 8 dell'articolo 10 del decreto-legge 18 aprile 2019 n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55 (cosiddetto "sblocca cantieri"), che prevede per gli interventi di ricostruzione nei comuni della città metropolitana di Catania e della provincia di Campobasso, interessati dagli eventi sismici del 2018, l'obbligo di annotare la concessione del contributo nei registri immobiliari, anche se in esenzione da qualsiasi tributo o diritto e senza alcun'altra formalità;

considerato che:

il decreto-legge 18 aprile 2019 n. 32, recante "*Disposizioni urgenti per il rilancio del settore dei contratti pubblici, per l'accelerazione degli interventi infrastrutturali, di rigenerazione urbana e di ricostruzione a seguito di eventi sismici*" contiene disposizioni per disciplinare gli interventi per la riparazione e la ricostruzione degli immobili, l'assistenza alla popolazione e la ripresa economica nei comuni, tra gli altri, dell'area etnea. In particolare l'articolo 13 stabilisce che il Commissario straordinario adotti provvedimenti per disciplinare il finanziamento, nei limiti delle risorse disponibili sulla contabilità speciale, per la demolizione e ricostruzione, la riparazione e il ripristino degli edifici pubblici, delle chiese e degli edifici di culto di proprietà di enti ecclesiastici civilmente riconosciuti, per gli interventi volti ad assicurare la funzionalità dei servizi pubblici, e delle infrastrutture, nonché per gli interventi sui beni del patrimonio artistico e culturale;

ai sensi dell'articolo 13, comma 2, del medesimo decreto-legge il Commissario deve provvedere a predisporre e approvare un piano degli edifici pubblici che quantifichi il danno e ne prevede il finanziamento nel limite delle risorse disponibili nelle contabilità speciali;

considerato che:

la normativa in parola distingue modalità e procedure da seguire per la ricostruzione pubblica e privata e, per quel che attiene a quest'ultima, ai diversi livelli di danno, individuando altresì criteri di priorità nella ricostruzione;

sulla base di tale decreto-legge è stata emanata l'Ordinanza n. 30 del 14 luglio 2021 del

Commissario Straordinario per la ricostruzione nei territori dei comuni della città metropolitana di Catania per la riparazione e/o ricostruzione di edifici e unità immobiliari ad uso produttivo, commerciale ed abitativo danneggiati o distrutti, che disciplina la ricostruzione privata ai sensi dell'articolo 9. Tuttavia non sembra ancora essere stato adottato lo specifico piano relativo alla ricostruzione degli edifici pubblici, né specificatamente relativo alla ricostruzione degli immobili appartenenti al patrimonio edilizio residenziale pubblico;

ai sensi dell'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, le Aziende territoriali per l'edilizia residenziale pubblica (ex IACP), sono qualificate come pubbliche amministrazioni; pertanto gli immobili di proprietà di tali istituti rientrano nel complesso di edifici pubblici, che pertanto non sono ricompresi nell'ordinanza n. 30 del 14 luglio 2021, poiché dovrebbero rientrare nel piano di interventi di cui all'articolo 13 del decreto-legge 18 aprile 2019 n. 32;

rilevato che:

in occasione del sisma dell'Aquila del 2009, per la ricostruzione o riparazione degli immobili dell'Azienda Territoriale Edilizia Residenziale pubblica Regionale, furono previsti finanziamenti per 150 milioni di euro, nell'ambito delle risorse stanziare dall'articolo 14, comma 1, del decreto-legge 28 aprile 2009, n. 39, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 giugno 2009, n. 77;

analogamente alle misure adottate per il sisma del 2018, per far fronte all'emergenza che seguì il sisma che colpì le Regioni di Lazio, Abruzzo, Marche e Umbria il 24 agosto 2016, fu emanato il decreto-legge 17 ottobre 2016, n. 189; in particolare l'articolo 14, comma 1, prevede che debbano essere emanati gli appositi provvedimenti per la disciplina per il finanziamento della ricostruzione, riparazione e ripristino degli edifici pubblici, in particolare degli immobili di proprietà pubblica (lettera *a-bis*);

sulla base di tale decreto-legge è stata emanata l'Ordinanza speciale n. 7 del 6 maggio 2021, che reca "Interventi di ricostruzione del patrimonio edilizio ATER Teramo"; con tale ordinanza il Commissario Straordinario del Governo per la ricostruzione nei territori dei Comuni delle Regioni di Abruzzo, Lazio, Marche e Umbria interessati dall'evento sismico del 24 agosto 2016 ha approvato il complesso degli interventi di adeguamento e ricostruzione del patrimonio di edilizia residenziale pubblica dell'ATER di Teramo;

considerato, che:

con la delibera del Consiglio dei ministri del 28 dicembre 2018, è stato dichiarato, per dodici mesi (fino al 28 dicembre 2019), lo stato di emergenza in conseguenza dell'evento sismico che il giorno 26 dicembre 2018 ha colpito il territorio dei Comuni di Zafferana Etnea, Viagrande, Trecastagni, Santa Venerina, Acireale, Aci Sant'Antonio, Aci Bonaccorsi, Milo, Aci Catena della Provincia di Catania. Per l'attuazione dei primi interventi, si provvede nel limite di 10 milioni di euro a valere sul Fondo per le emergenze nazionali. Con la delibera del consiglio dei ministri 11 giugno 2019 è stato disposto un ulteriore stanziamento di 37 milioni di euro; successivamente lo stato di emergenza è stato prorogato fino al 31 dicembre 2021 (art. 57, comma 8, D.L. 104/2020);

la delicata situazione del territorio della provincia di Catania, colpita da più eventi calamitosi, necessita di ulteriori interventi e di necessari interventi al fine di agevolare la ripresa economica del tessuto produttivo;

considerato altresì che:

il maltempo, nelle giornate del 27, 28 e 29 ottobre 2021, ha investito la Sicilia orientale, colpita da piogge insistenti e un profondo ciclone mediterraneo. La situazione più critica nel capoluogo etneo, travolto da una e vera e propria alluvione che ha investito l'intero territorio cittadino, comprese le vie del centro storico;

a Catania sono stati chiusi scuole, negozi e uffici mentre il governatore siciliano Nello Musumeci ha decretato lo stato di emergenza e chiesto al governo il riconoscimento dello stato di calamità nazionale,

impegna il Governo:

1) ad emanare al più presto i piani di cui all'articolo 13, comma 2, del decreto-legge 18 aprile 2019 n. 32, per la ricostruzione, la riparazione e il ripristino degli edifici pubblici, individuando gli interventi che rivestono un'importanza essenziale ai fini della ricostruzione nei territori colpiti dagli eventi sismici del 26 dicembre 2018;

2) ad avviare un programma di ricostruzione degli immobili di edilizia residenziale pubblica che abbia una visione unitaria ed un elevato livello di coordinamento generale per le interazioni tra gli edifici interessati ed il tessuto urbanizzato circostante, al fine di dare risposta alle centinaia di inquilini degli edifici di edilizia residenziale pubblica, desiderosi di rientrare nei loro alloggi e di riacquistare la normalità della loro vita, nonché di contenere il rischio di un concreto impoverimento demografico del tessuto urbano in cui sono inseriti tali gli edifici pubblici;

3) a dichiarare lo stato di calamità, al fine di consentire l'attivazione delle misure necessarie di carattere economico volte ad agevolare il ripristino dell'area alluvionata e a sostenere le popolazioni colpite dall'alluvione delle giornate del 27, 28 e 29 ottobre 2021;

4) a prorogare, oltre il 31 dicembre 2021, lo stato di emergenza dichiarato in conseguenza dell'evento sismico che il giorno 26 dicembre 2018 ha colpito il territorio dei Comuni di Zafferana Etnea, Viagrande, Treccastagni, Santa Venerina, Acireale, Aci Sant'Antonio, Aci Bonaccorsi, Milo, Aci Catena della Provincia di Catania, al fine di consentire alle popolazioni ivi residenti la possibilità di continuare a fruire dei contributi e delle agevolazioni connesse allo stato di emergenza.

G16.2

[Vanin](#), [Trentacoste](#)

Precluso

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (A.S. 2437),

premesso che:

l'articolo 16 del provvedimento in esame, ai commi *2-bis* e *2-ter*, prevede la nomina dell'amministratore delegato della società di cui all'articolo 3 del decreto-legge 11 marzo 2020, n. 16, convertito, con modificazioni, dalla legge 8 maggio 2020, n. 31, a commissario straordinario per la realizzazione, entro il 31 dicembre 2021, degli interventi di adeguamento della pista olimpica di bob e slittino «Eugenio Monti» di Cortina d'Ampezzo;

considerato che:

la realizzazione della pista olimpica da bob a Cortina non si concilia con il fragile equilibrio montano del contesto territoriale in cui andrebbe ad insistere. Sarebbero necessari elevati costi per la bonifica del sito, comporterebbe gravi danni al quartiere residenziali limitrofo all'area del progetto, nonché la distruzione di un bosco e del country tennis club che conta più di 9.000 praticanti l'anno;

sarebbe piuttosto opportuno rinnovare la pista di Cesana costruita per le Olimpiadi di Torino del 2006 e dopo poco chiusa,

impegna il Governo:

a valutare l'opportunità di rivedere le decisioni assunte in merito alla realizzazione della pista olimpica di bob e slittino «Eugenio Monti» di Cortina d'Ampezzo e a valutare eventuali soluzioni alternative quali l'ammodernamento della pista di Cesana costruita per le Olimpiadi di Torino del 2006.

G16.3

[Ripamonti](#), [Bruzzone](#), [Pergreffi](#), [Campari](#), [Corti](#), [Rufa](#), [Sudano](#)

Precluso

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (AS 2437),

premessi che:

in prima lettura alla Camera era stato approvato un emendamento al disegno di legge di conversione del decreto-legge in esame che prevedeva l'introduzione di una disposizione diretta ad assicurare il recupero della piena funzionalità tecnica della "Funivia Savona - San Giuseppe di Cairo", la continuità dell'esercizio dei servizi di trasporto portuale a basso impatto ambientale e di traffico, nonché il mantenimento degli attuali livelli occupazionali in seguito agli eventi meteorologici verificatesi;

la proposta prevedeva che il provveditore interregionale alle opere pubbliche per le regioni Piemonte, Valle d'Aosta e Liguria, nominato Commissario straordinario, in caso di cessazione dell'attuale concessione e nelle more dell'individuazione di un nuovo concessionario da parte del medesimo Commissario, provvede alla gestione diretta di detto servizio per un periodo massimo di ventiquattro mesi, prorogabile con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili per ulteriori dodici mesi e comunque non oltre il 31 dicembre 2024;

era altresì previsto che con decreto del Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili fossero definite, ai fini della gestione diretta del servizio da parte del Commissario le modalità per l'acquisizione in carico alla gestione commissariale dei contratti di lavoro con il personale, per la reintegrazione dei cespiti concessi in uso al concessionario e per il riscatto di quelli di proprietà dello stesso, per il trasferimento alla gestione commissariale dei contratti con soggetti terzi in corso di validità, nonché i termini per la predisposizione di un nuovo piano industriale, operativo e finanziario, e per l'affidamento del servizio a un nuovo concessionario, e la quota percentuale delle risorse da destinare alle spese di supporto tecnico;

la proposta emendativa prevedeva lo stanziamento delle risorse necessarie a disposizione del commissario straordinario per l'avvio dei lavori;

la disposizione, a cui la ragioneria generale dello stato ha dato parere negativo per mancanza di coperture, è stata inserita con una nuova riformulazione che preservava solo la parte relativa alle misure di integrazione salariale per i lavoratori e da cui è stata espunta interamente la parte relativa alla disciplina del Commissario straordinario;

impegna il Governo

a reperire, nel più breve tempo possibile, le risorse necessarie, o nella legge di bilancio di quest'anno o in uno dei fondi istituiti presso il ministero dell'Economia e delle finanze, e metterle a disposizione del Commissario straordinario per l'avvio dei lavori e per la realizzazione dell'opera citata.

G16.4

[Matrisciano, Trentacoste](#)

Precluso

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (A.S. 2437),

premessi che:

il decreto-legge in esame reca disposizioni in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture e contiene norme per la nomina di commissari straordinari ai fini dell'accelerazione di una serie di investimenti e opere pubbliche;

l'articolo 1, commi 1025 - 1027, della legge 30 dicembre 2018, n. 145, affidano, per l'anno 2019, al Commissario Straordinario per la ricostruzione di cui all'articolo 1 del decreto legge 28 dicembre 2018, n. 109, le attività di ottimizzazione dei flussi veicolari nel porto di Genova, prevedendo che tra queste sia ricompresa la progettazione del nuovo centro merci di Alessandria Smistamento;

l'articolo 4, comma 12-*octies*, del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, prevede che, entro 30 giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione, il Presidente del Consiglio dei Ministri nomini, senza oneri per la finanza pubblica il Commissario straordinario per il completamento dei lavori del nodo ferroviario di Genova e del collegamento dell'ultimo miglio tra il Terzo valico dei Giovi e il porto storico di Genova;

la nuova "Linea AV/AC Milano - Genova: Terzo Valico dei Giovi" consentirà di potenziare i collegamenti del sistema portuale ligure con le principali linee ferroviarie del Nord Italia e con il resto d'Europa;

risulta quindi necessario che le successive fasi di progettazione e realizzazione del Nuovo Polo Logistico di Alessandria Smistamento siano direttamente seguite e realizzate in correlazione con il progetto della "Linea AV/AC Milano - Genova: Terzo Valico dei Giovi", come già avvenuto per i progetti di "Potenziamento infrastrutturale Voltri-Brignole" e il "Potenziamento Genova-Campasso" con la legge 55/2019 sotto la supervisione del Commissario del Terzo Valico dei Giovi, il quale potrà agire in modo organico con una visione d'insieme complessiva dello sviluppo del territorio su cui insistono le opere,

impegna il Governo:

- a valutare l'opportunità di prevedere, con un prossimo provvedimento di carattere normativo, che la progettazione del nuovo centro merci di Alessandria Smistamento sia affidata al Commissario Straordinario di cui all'articolo 4, comma 12-*octies* del decreto legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55;

- a prevedere, conseguentemente, che i fondi stanziati nella legge 30 dicembre 2018, n. 145, per la progettazione del nuovo centro merci di Alessandria Smistamento, vengano riassegnati nell'ambito del progetto principale del Terzo Valico dei Giovi e gestite dal Commissario straordinario di Governo.

G16.5

[Bergesio](#), [Pergreffi](#), [Campari](#), [Corti](#), [Rufa](#), [Sudano](#)

Precluso

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (AS 2437),

premesso che:

della realizzazione della Tangenziale di Demonte si parla sin dagli anni 70 e negli ultimi trent'anni Anas ha predisposto cinque diversi progetti tutti bocciati o per motivi ambientali legati al rischio idrogeologico e al consumo del territorio o per mancanza di fondi;

il nuovo progetto di ANAS, per il quale sono stati stanziati 50 milioni di euro è bloccato da due anni a causa del parere discordante tra ministero dell'Ambiente, che è favorevole, e il ministero per i beni e le attività culturali, che invece è contrario;

l'VIII commissione Lavori Pubblici e Comunicazioni ha approvato lo schema di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri recante l'individuazione di ulteriori interventi infrastrutturali da realizzare ai sensi dell'articolo 4 del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55 e dei commissari straordinari individuati per ciascuna opera (n. 262), contenente anche un'osservazione che prevedeva la nomina nel più breve tempo possibile di un commissario straordinario per la realizzazione dell'opera in questione;

ad oggi il commissario straordinario non è ancora stato nominato dal Governo e il progetto dell'opera si trova attualmente in una situazione di stallo;

impegna il Governo:

a valutare l'opportunità di adoperarsi per lo sblocco autorizzativo del progetto citato nonché di nominare un commissario straordinario che porti a compimento tale progetto nel più breve tempo possibile.

G16.6

[Bergesio](#), [Pergreffi](#), [Campari](#), [Corti](#), [Rufa](#), [Sudano](#)

Precluso

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (AS 2437),

premesso che:

la strada statale 28 del colle di Nava, da Fossano (Cuneo) a Imperia, è spesso interessata da incidenti stradali e da anni richiederebbe importanti interventi di manutenzione al fine di migliorarne la fruibilità e la sicurezza per gli utenti della strada;

tra i principali progetti di ammodernamento, di cui si parla dagli inizi degli anni '90 del secolo scorso, vi è quello che riguarda la variante fra Pieve di Teco (Imperia) e Ormea (Cuneo), quale tratto di maggiore asperità dell'intero tracciato. Si tratta, in particolare, di 8 tunnel e 7 viadotti da realizzare, per circa 9,2 chilometri, che consentirebbero di tagliare 144 curve e di ridurre a una decina di minuti il tempo di percorrenza fra Pieve di Teco e Ormea; tra gli interventi da realizzare spicca quello per il traforo tra Armo (Imperia) e Cantarana (Cuneo) di 2.970 metri di lunghezza; il costo complessivo degli interventi per la variante ammonta a 300 milioni di euro;

la strada statale 28 del colle di Nava è un'arteria strategica di collegamento tra i territori e le economie liguri e piemontesi, il cui ammodernamento e messa in sicurezza sono da tempo attesi da popolazione, imprenditori e operatori economici;

la realizzazione dei lavori previsti per la variante fra Pieve di Teco e Ormea porterà un sostanziale miglioramento dei collegamenti tra il basso Piemonte, l'imperiese, il savonese, tutto il ponente ligure e la vicina Costa azzurra, incrementando considerevolmente potenzialità e funzionalità di un corridoio strategico che collega l'Europa al Mediterraneo;

i lavori previsti per la variante sono frutto di un'attenta progettazione, che garantirà riduzione dei tempi di percorrenza, aumento della sicurezza e della capacità dei flussi di traffico di persone e merci, riduzione dei consumi e tutela della naturalità del paesaggio e dell'ambiente idrico,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di adottare tutte le iniziative di competenza per velocizzare le procedure di ammodernamento e della messa in sicurezza della strada statale 28 del Colle di Nava.

16.0.1

[Mallegni](#), [Paroli](#), [Barachini](#), [Barboni](#)

Ritirato

Dopo l' articolo , inserire il seguente:

«Art. 16.1.

1. In deroga all'articolo 103 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, in relazione ai contratti i cui bandi o avvisi, con i quali si indice una gara, siano pubblicati entro il 31 dicembre 2026, nonché, in caso di contratti senza pubblicazione di bandi o avvisi, entro la medesima data siano inviati gli inviti a presentare le offerte, la stazione appaltante opera, sull'importo netto progressivo dei lavori, una ritenuta del 5 per cento, a garanzia dell'adempimento di tutte le obbligazioni del contratto e del risarcimento dei danni derivanti dall'eventuale inadempimento delle obbligazioni stesse, nonché a garanzia del rimborso delle somme pagate in più all'esecutore rispetto alle risultanze della liquidazione finale, salva comunque la risarcibilità del maggior danno verso l'appaltatore.

2. Dette ritenute saranno svincolate soltanto in sede di liquidazione finale, dopo l'approvazione da parte della stazione appaltante del certificato di collaudo o di regolare esecuzione.

3. In alternativa alla ritenuta di cui al comma 1, è facoltà dell'appaltatore costituire, previo benessere della stazione appaltante, una garanzia definitiva sotto forma di cauzione o fideiussione, con le modalità di cui all'art. 103 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, pari al 5 per cento dell'importo contrattuale. Se tale facoltà viene esercitata in corso di esecuzione dei lavori, la predetta percentuale è calcolata sull'importo residuo dei lavori o, in alternativa, a scelta dell'appaltatore, sull'importo del singolo stato di avanzamento; in tali casi, il pagamento dei lavori avviene senza la ritenuta di cui al comma 1.

4. Le disposizioni di cui ai commi precedenti si applicano anche con riferimento ai contratti di appalto nei settori speciali, di cui al titolo VI, capo I, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50.»

16.0.2

[Mallegni](#), [Paroli](#), [Barachini](#), [Barboni](#)

Ritirato

Dopo l' articolo , inserire il seguente:

«Art. 16.1.

(Opere a rete e suddivisione in lotti quantitativi)

1. In relazione alle procedure e ai contratti i cui bandi o avvisi, con i quali si indice una gara, siano pubblicati successivamente alla data di entrata in vigore della presente disposizione, nonché, in caso di contratti senza pubblicazione di bandi o di avvisi, alle procedure e ai contratti in relazione ai quali, alla medesima data, non siano ancora stati inviati gli inviti a presentare le offerte, in caso di opere o lavori a rete, ai sensi dell'art. 3, comma 1, lett. ccccc), del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 e dei lavori di manutenzione, le stazioni appaltanti suddividono gli appalti in lotti, ai sensi dell'articolo 51 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, anche su base quantitativa, in modo da garantire l'effettiva possibilità di partecipazione da parte delle micro imprese, piccole e medie imprese.»

16.0.3

[Ruspanini](#), [Totaro](#)

Improponibile

Dopo l' articolo , aggiungere il seguente:

«Art. 16.1.

1. In relazione alle procedure e ai contratti i cui bandi o avvisi, con i quali si indice una gara, siano pubblicati successivamente alla data di entrata in vigore della presente disposizione, nonché, in caso di contratti senza pubblicazione di bandi o di avvisi, alle procedure e ai contratti in relazione ai quali, alla medesima data, non siano ancora stati inviati gli inviti a presentare le offerte, in caso di opere o lavori a rete, ai sensi dell'art. 3, comma 1, lettera ccccc), del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 e dei lavori di manutenzione, le stazioni appaltanti suddividono gli appalti in lotti, ai sensi dell'articolo 51 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, anche su base quantitativa, in modo da

garantire l'effettiva possibilità di partecipazione da parte delle micro imprese, piccole e medie imprese.»

16.0.4

[Mallegni](#), [Paroli](#), [Barachini](#), [Barboni](#)

Ritirato

Dopo l' articolo , inserire il seguente:

«Art. 16.1.

(Disposizioni urgenti in materia di revisione prezzi dei materiali nei contratti pubblici in esecuzione)

1. All'articolo 1-*septies*, comma 1, del decreto legge 25 maggio 2021, n. 73, dopo le parole: "nel primo semestre dell'anno 2021, per i contratti", sono inserite le seguenti: "di lavori e di fornitura tecnologicamente complessi di settore ordinario e speciale."»

16.0.5

[Mallegni](#), [Paroli](#), [Barachini](#), [Barboni](#)

Ritirato

Dopo l' articolo , inserire il seguente:

«Art. 16.1.

(Responsabilità dell'appaltatore per ritardi ed inadempimenti)

1. Con riguardo ai contratti in corso di esecuzione alla data di entrata in vigore della presente Legge di conversione, le difficoltà di approvvigionamento di materie prime e materiali da costruzione, qualora determinino ritardi o inadempimenti rispetto alle tempistiche ed agli obblighi contrattuali costituiscono causa di forza maggiore e non potranno essere imputati all'appaltatore. L'appaltatore dovrà provare che i ritardi o inadempimenti siano direttamente conseguenti all'attuale carenza di materie prime. L'eventuale rinegoziazione di termini e scadenze contrattuali, dei contratti citati in apertura, non rappresenta una modifica sostanziale ed è dunque sempre ammessa.»

16.0.6

[Mallegni](#), [Paroli](#), [Barachini](#), [Barboni](#)

Ritirato

Dopo l' articolo , inserire il seguente:

«Art. 16.1.

1. All'articolo 80 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, sono apportate le seguenti modifiche:

a) al comma 5, lettera c), dopo le parole: "gravi illeciti professionali", sono aggiunte le seguenti: ", confermati quantomeno all'esito di un giudizio di primo grado,";

b) al comma 10-*bis*:

1) al secondo periodo, le parole: "la durata dell'esclusione è pari", sono sostituite dalle seguenti: "la stazione appaltante può valutare tali circostanze, ai fini dell'esclusione, per un periodo non superiore";

2) l'ultimo periodo è sostituito dal seguente: "Nei casi di cui al comma 5, lettera c-*ter*), nel tempo occorrente alla definizione del giudizio, la stazione appaltante può tenere conto di tali fatti ai fini della propria valutazione circa la sussistenza del presupposto per escludere dalla partecipazione l'operatore economico che li abbia commesso nei suoi confronti"».

16.0.7

[Ruspancini](#), [Totaro](#)

Improponibile

Dopo l' articolo , inserire il seguente:

«Art. 16.1.

1. All'articolo 80 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 5, lettera c), dopo le parole "gravi illeciti professionali" sono aggiunte le seguenti: "confermati quantomeno all'esito di un giudizio di primo grado,";

b) al comma 10-*bis*, al secondo periodo, le parole "la durata dell'esclusione è pari" sono sostituite con le seguenti: "la stazione appaltante può valutare tali circostanze, ai fini dell'esclusione, per un periodo non superiore", e l'ultimo periodo è sostituito dal seguente: "Nei casi di cui al comma 5, lett. c-*ter*), nel tempo occorrente alla definizione del giudizio, la stazione appaltante può tenere conto di tali fatti ai fini della propria valutazione circa la sussistenza del presupposto per escludere dalla partecipazione l'operatore economico che li abbia commesso nei suoi confronti".»

16.0.8

[Mallegni](#), [Paroli](#), [Barachini](#), [Barboni](#)

Ritirato

Dopo l' articolo , inserire il seguente:

«Art. 16.1.

(SAL mensili emergenziali)

1. Fino al 31 dicembre 2023, in deroga alle previsioni di cui all'articolo 113-*bis* del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, nonché in deroga alle specifiche clausole contrattuali, il direttore dei lavori emette gli stati di avanzamento dei lavori l'ultimo giorno di ogni mese solare. Si procede al pagamento dei lavori entro quindici giorni a far data dall'emissione del certificato di pagamento di cui al periodo precedente.

2. Le disposizioni di cui al comma 1, si applicano con riferimento alle procedure e ai contratti di cui gli articoli 1 e 2 del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120 , nonché di cui all'articolo 48, comma 1, del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, ivi inclusi quelli nei settori speciali, di cui al titolo VI, capo I, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, nonché quelli in corso di esecuzione alla data di entrata in vigore della presente disposizione.»

16.0.9

[Ruspancini](#), [Totaro](#)

Improponibile

Dopo l' articolo inserire il seguente:

«Art. 16.1.

1. Fino al 31 dicembre 2023, in deroga alle previsioni di cui all'articolo 113-*bis* del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, nonché in deroga alle specifiche clausole contrattuali, il direttore dei lavori emette gli stati di avanzamento dei lavori l'ultimo giorno di ogni mese solare. Si procede al pagamento dei lavori entro quindici giorni a far data dall'emissione del certificato di pagamento di cui al periodo precedente.

2. Le disposizioni di cui al comma 1 si applicano con riferimento alle procedure e ai contratti di cui gli articoli 1 e 2 del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120 , nonché di cui all'articolo 48, comma 1, del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, ivi inclusi quelli nei settori speciali, di cui al titolo VI, capo I, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, nonché quelli in corso di esecuzione alla data di entrata in vigore della presente disposizione."»

16.0.10

[Mallegni](#), [Paroli](#), [Barachini](#), [Barboni](#)

Ritirato

Dopo l' articolo , inserire il seguente:

«Art. 16.1.

1. All'articolo 8, comma 4, lettera b), del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, sono apportate le seguenti modifiche:

a) dopo le parole "maggiori costi", sono aggiunte le seguenti: "nonché i maggiori oneri, diretti ed indiretti,";

b) dopo le parole "il rimborso", le parole "rimborso di detti oneri" sono sostituite dalle seguenti: "rimborso di detti costi".»

16.0.11

[Mallegni](#), [Paroli](#), [Barachini](#), [Barboni](#)

Ritirato

Dopo l' articolo , inserire il seguente:

«Art. 16.1.

1. All'articolo 51, comma 1, lettera e), del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, con modificazioni dalla L. 29 luglio 2021, n. 108, sono apportate le seguenti modifiche:

a) dopo il punto 1), sono inseriti i seguenti punti:

"1-*bis*) al comma 1, le parole "di importo pari o superiore alle soglie di cui all'articolo 35 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50", sono soppresse;

1-*ter*) al comma 1, dopo le parole "con i compiti previsti dall'articolo 5", le parole "e con funzioni di assistenza per la" sono sostituite con le seguenti: "nonché quelli di"»;

b) dopo il punto 3) è inserito in seguente punto:

"3-*bis*) il comma 4 è soppresso"».

INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA, AI SENSI DELL'ARTICOLO 151-BIS, DEL REGOLAMENTO

Interrogazione sull'attuazione del piano straordinario per la rigenerazione olivicola della Puglia (3-02911) (03 novembre 2021)

[Stefano](#), [Malpezzi](#), [Biti](#). - *Al Ministro delle politiche agricole alimentari e forestali -*

Premesso che:

al fine di sostenere la rigenerazione dell'olivicoltura nelle zone della regione Puglia infette dal patogeno batterico *Xylella fastidiosa*, l'articolo 8-*quater* del decreto-legge 29 marzo 2019, n. 27, recante disposizioni urgenti in materia di rilancio dei settori agricoli in crisi, ha previsto, nell'ambito del "Piano straordinario per la rigenerazione olivicola della Puglia", lo stanziamento di 150 milioni di euro per ciascuno degli anni 2020 e 2021;

in attuazione di quanto disposto dalla citata norma, il decreto del Ministro delle politiche agricole, alimentari e forestali 6 marzo 2020, di concerto con il Ministro per il Sud e la coesione territoriale e il Ministro dello sviluppo economico, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 11 giugno 2020, n. 147 (previo parere favorevole della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano, espresso nella seduta del 29 gennaio 2020), prevede la ripartizione dei 300 milioni di euro complessivi e istituisce, per garantire piena attuazione del piano straordinario, un comitato di sorveglianza che si riunisce con cadenza almeno semestrale ed è presieduto da un rappresentante del Ministero delle politiche agricole;

gli articoli 2, 3, 4, 6, 7, 8, 10, 17, 18, 19 e 20 del citato decreto ministeriale stabiliscono che il comitato di sorveglianza è incaricato di fornire un parere obbligatorio per la rimodulazione della ripartizione delle risorse, per l'attuazione di iniziative di comunicazione e informazione, di ricerca e di sperimentazione, e di potenziamento della rete di laboratori pubblici, nonché per la definizione dei criteri e delle modalità di concessione dei contributi per gli interventi di: a) contrasto al vettore ed eliminazione delle fonti di inoculo; b) rimozione delle piante disseccate a seguito della *Xylella* nella zona infetta; c) reimpianto degli olivi nella zona infetta; d) riconversione verso altre colture; e) salvaguardia degli olivi secolari o monumentali; f) interventi compensativi in favore dei frantoi oleari;

g) diversificazione dell'economia rurale e accorpamento fondiario;

con un comunicato del 30 aprile 2020, il Ministero delle politiche agricole ha annunciato l'insediamento del comitato di sorveglianza;

il comitato di sorveglianza per la piena attuazione del piano straordinario, a distanza di un anno e mezzo dal suo insediamento, nonostante il ruolo cruciale ad esso assegnato dal decreto ministeriale 6 marzo 2020, non risulta ancora convocato, di fatto congelando lo stanziamento delle risorse per i numerosi progetti e proposte già predisposti da parte della Regione Puglia pervenuti a partire da quella data;

considerato che:

la completa attuazione del piano straordinario, la realizzazione dei progetti già presentati a livello regionale e l'effettivo impiego delle risorse stanziata a livello nazionale dal decreto-legge n. 27 del 2019 rappresentano la principale priorità per i cittadini e le imprese agricole pugliesi;

ulteriori ritardi nell'attuazione del piano straordinario, uniti alle già dure conseguenze della crisi economica causata dalla pandemia da COVID-19 e alle difficoltà che ha affrontato il comparto agricolo dovute alle gelate verificatesi nel mese di aprile 2021, potrebbero mettere in ginocchio l'intera regione,

si chiede di sapere:

quali iniziative intenda adottare il Ministro in indirizzo al fine di garantire l'effettiva realizzazione, senza ulteriori ritardi, dei progetti previsti nell'ambito del piano straordinario per la rigenerazione olivicola della Puglia, garantendo l'impiego tempestivo delle risorse stanziata a livello nazionale dal decreto-legge n. 27 del 2019;

se abbia predisposto tutti gli atti procedurali necessari per poter procedere alle definitive erogazioni delle risorse stanziata per la rigenerazione olivicola della Puglia;

se ritenga perseguibile l'opportunità di attivarsi per trovare ulteriori risorse a supporto del piano straordinario per la rigenerazione olivicola della Puglia, in particolare per l'articolo 6 del decreto ministeriale 6 marzo 2020, la cui dotazione finanziaria per le domande singole ammonta a soli 20 milioni di euro a fronte delle 8.281 domande pervenute con una richiesta di somme pari a 199.483.452,59 euro;

se intenda attivarsi, con urgenza, per garantire l'immediata convocazione del comitato di sorveglianza previsto dal decreto ministeriale 6 marzo 2020, a cui è affidato il compito di assicurare, con riunioni almeno a cadenza semestrale, la piena attuazione del piano straordinario per la rigenerazione olivicola della Puglia e, in particolare, di fornire pareri obbligatori per la ripartizione delle risorse, delle iniziative di comunicazione e informazione di ricerca e di sperimentazione, e di potenziamento della rete di laboratori pubblici, nonché per la definizione dei criteri e delle modalità di concessione dei contributi per gli interventi previsti nel piano.

Interrogazione sulle campagne internazionali contro il consumo di carne e sul sostegno al settore della zootecnia

(3-02914) (03 novembre 2021)

[Bergesio](#), [Romeo](#), [Vallardi](#), [Rufa](#), [Zuliani](#). - *Al Ministro delle politiche agricole alimentari e forestali -*

Premesso che:

nel 2019 "Eat Lancet commission" ha pubblicato un *report* nel quale viene delineata una strategia per un'alimentazione universale, secondo gli obiettivi di sviluppo sostenibile delle Nazioni Unite e degli accordi sul clima di Parigi, andando nei fatti ad omologare le scelte dei consumatori;

è ormai in atto un'evidente strategia per screditare le eccellenze agroalimentari *made in Italy*, sulle quali si basa un sistema alimentare fondato sui principi della dieta mediterranea per un corretto consumo giornaliero di alimenti naturali e stagionali, a favore di modelli alimentari assolutamente lontani dalla nostra cultura e dalle nostre tradizioni, basati sulla promozione di cibi ultra processati e sintetici, non adatti da un lato a soddisfare il gusto dei consumatori, e dall'altro a garantire il giusto apporto nutrizionale nella dieta alimentare;

queste posizioni indeboliscono la competitività delle filiere agroalimentari italiane, a cominciare dal settore zootecnico che conta 115.000 aziende e oltre 250.000 occupati, per un valore

degli allevamenti pari a 17 miliardi di euro, che con l'indotto arriva ad 80 miliardi; ad avvantaggiarsene sono in primo luogo le multinazionali del cibo, che da tempo stanno investendo in tecnologie innovative per produrre carni sintetiche, sponsorizzate come alternativa sostenibile alla produzione di alimenti ottenuti da tecniche di agricoltura tradizionale;

il tentativo è quello di insinuare nell'opinione pubblica che la carne rossa danneggi la salute dei consumatori e che gli animali negli allevamenti siano maltrattati e che la zootecnia produca spreco di acqua e generi un'elevata emissione di anidrite carbonica; questa non è la visione reale: in Italia tutti gli allevamenti hanno adottato tecniche di produzione a basso impatto ambientale con un'attenzione particolare al benessere animale;

tali posizioni "integraliste" stanno influenzando gli orientamenti della stessa Commissione europea sulla transizione ecologica, la quale sembrerebbe stia finanziando con i soldi della ripresa economica del *post* COVID-19 la ricerca sui cibi sintetici;

l'Italia è caratterizzata da un patrimonio di biodiversità tra i più significativi in ambito europeo che è necessario preservare, anche attraverso il rafforzamento e la valorizzazione del forte legame esistente tra l'agricoltura, il territorio e l'ambiente, il quale determina l'unicità delle produzioni agroalimentari italiane,

si chiede di sapere quali concrete misure, anche di natura economica, il Ministro in indirizzo intenda adottare per sostenere la filiera zootecnica italiana, al fine di renderla competitiva, anche attraverso l'utilizzo delle risorse del PNRR, da investire in politiche mirate alla crescita sostenibile del settore, anche a difesa della salute e della libertà di scelta dei consumatori.

Interrogazione sulla carenza e il rincaro delle materie prime in Italia
(3-02906) (02 novembre 2021)

[Faraone](#), [Sbrollini](#), [Grimani](#). - *Al Ministro dello sviluppo economico -*

Premesso che:

il prezzo delle materie prime è salito, nella maggior parte dei settori industriali, per ragioni logistiche e speculative. Ciò è dimostrato dal prezzo della macro categoria delle terre rare, di preciso il valore del rodio che è aumentato del 447 per cento, creando il fenomeno che gli economisti inglesi hanno soprannominato "*everything bubble*";

l'incremento del prezzo è accompagnato dalla mancata disponibilità sul mercato, causata dalla simultanea ripartenza produttiva di tutto il mondo dopo l'interruzione a causa dell'emergenza COVID;

l'economia italiana dipende in gran parte dall'importazione di materie prime per il funzionamento delle proprie aziende, così come dimostrato dall'ISTAT nel 2020 con il documento "Ecomondo 2020", in cui si stima la somma del valore complessivo dell'importazione italiana delle materie prime che si aggira intorno ai 18.6 miliardi di euro per lo stesso anno;

considerato che:

l'indisponibilità di *slot* all'interno dei *container* marittimi, accompagnata da un aumento dei prezzi del trasporto, ha causato ingenti danni agli imprenditori. Difatti, molte commesse sono state attivate con contratti che prevedono penali in caso di mancato rispetto dei tempi di consegna. Pertanto, da alcune settimane si susseguono le segnalazioni di carenza di materie prime da parte di tante categorie produttive di industria e artigianato;

è necessario garantire che le filiere di molti settori non vengano interrotte per la carenza di componentistiche che potrebbe comportare il fermo di importanti aziende nel settore della meccanica e dell'edilizia;

in una situazione simile è a rischio la tenuta della ripresa economica, con conseguenze negative sul PIL e sulla stabilità dei posti di lavoro;

in alcuni casi si può sospettare che i mercati delle materie prime siano soggetti ad azioni speculative pericolose per la tenuta dell'industria europea ed in particolare di quella italiana;

considerato inoltre che il problema logistico-marittimo ha particolarmente influenzato i prezzi delle materie prime provenienti dall'oriente, dall'Africa e dall'America, si considera quindi necessario, al fine di aiutare le aziende italiane, un rafforzamento degli scambi con i *partner* europei,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza della situazione attinente alla carenza delle materie prime e agli impatti economici che ne conseguono;

quali azioni voglia attuare per rendere agibili le forniture nei tempi consueti.

Interrogazione sulle prospettive della compagnia aerea di bandiera

(3-02912) (03 novembre 2021)

[Malan](#), [Ciriani](#). - *Al Ministro dello sviluppo economico* -

Premesso che:

la storia di Alitalia si intreccia, a doppio filo, con la storia d'Italia, fino a diventarne simbolo e paradigma; una storia che ha conosciuto stagioni d'oro, spazzate via dagli ultimi 30 anni di graduale declino, ascrivibile a errori di strategie industriali, a scenari avversi, ma anche alla responsabilità della politica che ha spesso visto nella compagnia di bandiera un terreno da lottizzare;

limitandosi ai fatti più recenti, nel 2012 l'Italia entra in piena recessione economica e Alitalia subisce il contraccolpo, perdendo oltre 600.000 euro al giorno e chiudendo il 2012 con 280 milioni in rosso e il 2013 con una perdita di oltre 500 milioni;

nel 2014 si arriva a un accordo con Etihad, compagnia degli Emirati Arabi e nasce la *joint venture* Alitalia Sai, con il 49 per cento in mano all'azienda del Medio oriente e il 51 per cento controllato dai vecchi azionisti di CAI con l'aggiunta di Poste italiane. Il colosso arabo per il rilancio spende 565 milioni di euro e riduce subito le tratte brevi, in quanto su queste dominano Ryanair e le altre compagnie *low cost*, ma impone fallimentari strategie sul lusso che portano Alitalia a non mantenere gli obiettivi di rilancio previsti dal piano industriale elaborato da Abu Dhabi;

nell'aprile del 2017 si opta per un salvataggio di Alitalia con un investimento di circa 2 miliardi di euro da parte degli azionisti. Per approvare la misura si richiedono sacrifici ai lavoratori da condividere in un *referendum* tra i dipendenti e la vittoria del no alla richiesta di nuovi esuberi, circa 2.000, è schiacciante, così il consiglio di amministrazione di Alitalia prende atto della situazione patrimoniale deteriorata dell'azienda e richiede l'amministrazione straordinaria che, di fatto, taglia fuori dalla gestione della compagnia Etihad Airways e tutti i soci di minoranza. In quell'occasione il Ministero dello sviluppo economico eroga un prestito ponte di 900.000 euro, operazione che attira le accuse dall'Unione europea di aiuti di Stato;

in quasi 4 anni di amministrazione straordinaria, vengono concessi 1,3 miliardi di euro dei due prestiti dello Stato e 297 milioni di euro di ristori per COVID-19 a compensazione del crollo del traffico aereo del 2020; cifra, quest'ultima, decisamente inferiore a quelle autorizzate dall'Unione europea per altre compagnie di bandiera. Il Governo Conte approva la costituzione di una *newco* (ITA) per rilevare *asset* da Alitalia e far nascere una nuova compagnia di bandiera e per questo progetto impegna 3 miliardi di euro di futura capitalizzazione per la *newco*, direttamente controllata al 100 per cento dal Ministero dell'economia e delle finanze, guidata da Fabio Lazzarini e Francesco Caio;

il 1° aprile 2021 i dipendenti ricevono, in ritardo, il 50 per cento degli stipendi di marzo. Secondo dati visionati da "Il Sole-24 ore", ci sono assistenti di volo che hanno ricevuto chi solo 9 euro, chi 72 o 75,50 euro. I più fortunati hanno ricevuto "poche centinaia di euro", denunciano i lavoratori. Sulla busta paga dei naviganti incide molto la quota variabile, legata alle ore di volo, che, come è facile immaginare, a causa del COVID-19 sono crollate. Nelle cifre dell'acconto mancano l'anticipo della cassa integrazione guadagni straordinaria base che, da marzo, viene versata dall'INPS (fino a circa mille euro al mese) e l'integrazione all'80 per cento degli stipendi effettivi pre COVID, anch'essa versata dall'INPS. Il costo degli stipendi di un mese era di 18 milioni di euro fino a febbraio. Con il passaggio all'INPS dell'erogazione della cassa integrazione guadagni straordinaria base, l'onere degli stipendi per la compagnia si è ridotto a 12 milioni. Alitalia però non ha queste somme per saldare le buste paga e, a causa dell'incertezza del momento storico, non può far conto sugli anticipi dei viaggiatori sui biglietti acquistati;

secondo i dati che la compagnia ha predisposto per l'ENAC e il Ministero dello sviluppo economico, l'anno scorso i ricavi si sono ridotti dai 3.141 milioni di euro del 2019 a 829 milioni e, tenendo conto dei 272 milioni di indennizzi per COVID-19 già incassati, Alitalia "arrotonda" i ricavi a

1.101 milioni. Su questa base, ha spiegato il direttore generale Giancarlo Zeni, nel 2020 ci sarebbe una perdita operativa di 464 milioni, il peggioramento rispetto al 2019 sarebbe di 20 milioni; se si escludono gli indennizzi per COVID-19, però, la perdita operativa precipita a meno 715 milioni; la perdita netta calcolata da Alitalia è meno 484 milioni (ma salirebbe a meno 756 milioni senza ristori per COVID-19), rispetto ai meno 619 milioni di euro del 2019;

nonostante l'azienda sia stata sotto la supervisione di quattro Governi che si sono succeduti, dal 2017 a oggi, i dipendenti hanno perso il posto oppure sono privi di alcuna certezza sul loro futuro, e si trovano nella peggiore situazione con una riduzione drastica dell'azienda, che potrebbe lasciare il ricco mercato del trasporto aereo italiano in mani straniere;

non sono questi i presupposti che la politica aveva posto nel momento in cui si è impegnata a trovare una soluzione strutturale, che risolvesse contemporaneamente fattori esogeni legati all'assetto generale del trasporto aereo italiano ed elementi endogeni, legati alla mala gestione aziendale che ha portato alla dichiarazione d'insolvenza;

il salario di un pilota Alitalia era ampiamente al di sotto di quello di tutti i concorrenti e addirittura più basso delle compagnie *low cost*. Da notare che le condizioni contrattuali non riguardano il semplice salario, ma anche le quote accantonate per la previdenza e l'assistenza sanitaria. Se poi si va a paragonare il costo di un pilota Alitalia con un pilota delle maggiori compagnie (Lufhansa, British airways, Air France, Iberia e altro) ci si accorge che la differenza è notevole e oscilla intorno al 30 per cento (in meno) dei concorrenti. Dunque, con il 16,8 per cento del fatturato, Alitalia ha il costo del personale più basso di tutte le concorrenti;

in sostanza il Governo e il *management* hanno "massacrato" la compagnia di bandiera, con decisioni dall'esito devastante sulla flotta e sulle rotte, avviato licenziamenti di massa, mettendo in grave difficoltà migliaia di famiglie,

si chiede di sapere:

quali prospettive occupazionali si prevedano, anche considerando le gravi difficoltà per una compagnia così orientata nel fronteggiare la concorrenza delle compagnie *low cost*;

se il Ministro in indirizzo intenda promuovere iniziative per la costituzione di nuove società nel settore dei servizi di manutenzione, *cargo* e *handling*, coinvolgendo primarie aziende italiane, dando priorità al riassorbimento dei dipendenti Alitalia espulsi dal perimetro della compagnia aerea e se non ritenga opportuno ridefinire il piano nazionale aeroporti ed incentivare una collaborazione commerciale tra ITA Airways e Trenitalia ed elaborare un piano di intermodalità tra trasporto aereo e trasporto ferroviario ad alta velocità, per garantire connessioni più rapide e capillari sul territorio nazionale, garantendo così una maggiore sostenibilità ambientale;

quali iniziative intenda assumere per rimodulare le tasse di navigazione e assicurare costi operativi in linea con il mercato: dai costi relativi alla manutenzione, ai costi relativi al carburante e ai costi per i servizi di *leasing* degli aeromobili e per garantire gare trasparenti e obblighi fiscali e contrattuali comuni per le compagnie aeree *low cost*.

Interrogazione sulle incongruenze nell'acquisizione e fornitura dei pasti per i detenuti

(3-02886) (20 ottobre 2021)

[Corrado](#), [Angrisani](#), [Granato](#), [Lannutti](#). - *Al Ministro della giustizia* -

Premesso che, per quanto risulta agli interroganti:

la Corte dei conti, sezione regionale di controllo per il Lazio, con deliberazione n. 102/2021 del 7 settembre 2021, ha ricusato il visto e la registrazione del decreto n. 51416/2021 del provveditorato regionale del Lazio, Abruzzo e Molise di approvazione del contratto specifico n. 113 del 16 giugno 2021 (durata 2 anni, con opzione di prosecuzione per un ulteriore anno, dal 1° luglio 2021) per l'affidamento del servizio per il vitto dei detenuti e internati. Il servizio consiste nell'approvvigionamento e nella consegna delle derrate alimentari necessarie al confezionamento dei pasti giornalieri (colazione, pranzo e cena), ai sensi dell'art. 9 della legge 26 luglio 1975, n. 354, nel rispetto dei nuovi criteri ambientali minimi (CAM), di cui al decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare 10 marzo 2020, con assicurazione del servizio per il sopravvitto, di cui all'art. 9, comma 7, della legge citata;

il lotto di gara attenzionato dalla Corte è il n. 1 43-Lazio 1 per la casa di reclusione Roma Rebibbia e le case circondariali di Roma Rebibbia, femminile di Roma Rebibbia e Roma Rebibbia III casa, per una spesa presunta di 4.495.843 euro, con assunzione di impegni per il 2021 (1.881.479 euro), 2022 (1.573.545 euro) e 2023 (1.040.818 euro);

considerato che:

come si legge a pagina 3 della citata deliberazione del 7 settembre 2021: "l'esame delle condizioni generali di attivazione ed espletamento del servizio di sopravvitto nel capitolo prestazionale, poste a base del contratto, hanno generato perplessità sulla legittimità a monte delle modalità di determinazione dell'oggetto del servizio". Secondo la Corte, infatti (pp. 7-8): "l'istruttoria ha portato all'emersione di profili di illegittimità, a monte, della lex specialis di gara comportanti invalidità derivata del contratto stipulato a seguito della procedura di affidamento; le criticità risultano rilevanti per il controllo avente ad oggetto l'atto amministrativo e il procedimento che lo ha originato (...) Nel merito, si richiama, anzitutto, l'art. 9 della l. 26 luglio 1975, n. 354, Norme sull'ordinamento penitenziario e sulla esecuzione delle misure privative e limitative della libertà, in forza del quale ai detenuti 'è assicurata un'alimentazione sana e sufficiente, adeguata all'età, al sesso, allo stato di salute, al lavoro, alla stagione, al clima' con garanzia, altresì, a coloro che ne fanno richiesta, ove possibile, di un'alimentazione rispettosa del credo religioso. La medesima norma (comma 7) consente l'acquisto, a proprie spese, di generi alimentari e di conforto (sopravvitto), entro i limiti fissati dal regolamento; tale attività 'deve essere affidata, di regola, a spacci gestiti direttamente dall'amministrazione carceraria o da imprese che esercitano la vendita a prezzi controllati dall'autorità comunale'. La norma, impregiudicato l'obbligo dell'amministrazione di garantire alla popolazione carceraria un vitto sano e sufficiente, pone, a carico della stessa, la scelta (...) tra autoproduzione o esternalizzazione del servizio di sopravvitto, coerente con il generale canone di buon andamento dell'azione amministrativa previsto dall'art. 97 della Costituzione e tale da imporre un'idonea analisi ex ante del fabbisogno di inclusione o meno del sopravvitto nell'oggetto dell'affidamento al mercato (...). Come rappresentato, la lex specialis di gara ha previsto, invece, che gli operatori economici fossero tenuti a formulare le proprie offerte solo in relazione al servizio principale e obbligatorio di vitto, rimettendo ex post, in sede di esecuzione contrattuale, alla discrezionale valutazione di ciascun istituto di pena, la richiesta di fornitura del sopravvitto, opzionale e attivabile ad nutum e con un ridotto termine di preavviso. Tale scelta ha determinato un profilo di aleatorietà e indeterminatezza, all'atto della stipula del contratto, in ordine all'esternalizzazione del servizio di sopravvitto e alla durata dello stesso, condizionando, ex ante, la presentazione delle offerte, stante l'incertezza, per i concorrenti, sui possibili ricavi della gestione, elemento indispensabile per formulare offerte ponderate, e sui costi per l'eventuale approntamento, a domanda, di un servizio aggiuntivo, stante l'indeterminatezza sul volume potenziale dei ricavi conseguibili da tale ulteriore attività";

e ancora, si legge (p. 10): "Nel caso di specie, l'aggiudicatario ha offerto un ribasso del 57,98 per cento sulla diaria pro capite di 5,70 euro, con impegno alla consegna delle derrate alimentari necessarie al confezionamento dei pasti giornalieri completi (...) a un prezzo di 2,39 euro; di qui, l'apparente insostenibilità economica del servizio di vitto ove svincolato dai ricavi del sopravvitto e l'evidente detrimento del principio di qualità delle prestazioni che, ai sensi dell'art. 30 del codice dei contratti, deve improntare l'aggiudicazione e l'esecuzione di appalti e concessioni";

pertanto, la Corte aggiunge (p. 11): "La costruzione della procedura di gara non appare conforme a canoni indefettibili delle procedure competitive quali la predeterminazione e omnicomprensività dell'oggetto dell'affidamento (...) e la perfetta corrispondenza dei criteri di aggiudicazione con l'oggetto del contratto, ex art. 95 dello stesso codice. Il richiamato, dirimente profilo di illegittimità della procedura a monte del decreto in esame comporta che l'atto non possa essere ammesso a visto". E così conclude: "dovendosi necessariamente considerare le rilevanti ragioni di interesse pubblico da tutelare, tanto sul piano della preservazione, nel settore, di reali ed effettive dinamiche concorrenziali, quanto su quello della garanzia, per i detenuti negli istituti di pena, dei basilari principi umanitari (...). La rilevanza delle problematiche trattate, con riguardo al valore straordinariamente basso del prezzo commerciale del vitto giornaliero corrisposto ai detenuti, rende

opportuna la segnalazione di tale anomalia, per le valutazioni di propria competenza, alla Ministra della giustizia, al Dipartimento dell'amministrazione penitenziaria";

valutato che:

la pronuncia della Corte dei conti ha risvegliato parte della stampa, tanto che un articolo di Damiano Aliprandi su "Il Dubbio" del 21 settembre 2021, "Corte dei Conti: vitto e sopravvitto a Rebibbia irregolare e diritti lesi", precisa che da tempo i detenuti di Rebibbia hanno denunciato l'insufficienza del vitto e i costi esorbitanti del sopravvitto. Denunce raccolte dalla garante dei detenuti di Roma, Gabriella Stramaccioni, che segue questa vicenda sin da quando ha assunto la suddetta funzione;

pochi giorni prima (18 settembre 2021), su "Domani", Attilio Bolzoni aveva denunciato anch'egli i costi del sopravvitto a Rebibbia, dando anche conto di prezzi e qualità di alcuni prodotti di largo consumo. Scrive: "Ecco perché i detenuti di Rebibbia hanno presentato un terzo reclamo al Provveditore dell'amministrazione penitenziaria, che si apre così: 'Si segnala ancora una volta che la qualità dei generi alimentari per i detenuti è pessima'. Segue un lungo e molto preciso elenco di tutto ciò che non va. Lo Stato spende per i 50 mila e passa detenuti italiani 3 euro e 92 centesimi al giorno. Ma non si mangia a sbafo. Per legge ogni recluso deve corrispondere - quando uscirà - la cosiddetta 'quota di mantenimento'. Fra cibo e acqua ed energia elettrica consumata in cella, dovrà restituire circa 120 euro per ogni mese di detenzione. Il conto che gli presenteranno per la sua colazione è di 0,27 centesimi, per il pranzo 1,09 euro, per la cena 1,37 euro. In totale 2,48 euro al giorno, poco al di sotto di quei 3,92 euro che lo stato spende per loro per garantire i tre pasti (...) La domanda non è complicata: come si può assicurare un menu di dignitosa qualità con 3,92 euro al giorno?";

sul "Il Riformista" del 15 ottobre 2021, in "Quanto costa far mangiare i carcerati, quando i detenuti diventano business", Mattia Moro, che da più di due anni segue la questione degli appalti del cibo nelle carceri, dà conto di decine di liste per la spesa *ex modello 72*, di vari istituti, dove ancora oggi risultano diverse irregolarità sui prezzi e la qualità del sopravvitto,

si chiede di sapere di quali informazioni siano in possesso i Ministri in indirizzo sulla questione e quali iniziative intendano assumere per garantire ai detenuti negli istituti di pena i basilari principi umanitari desumibili dagli articoli 27 e 32 della Costituzione, nonché il rispetto di quanto disciplinato dalla legge 26 luglio 1975, n. 354.

Interrogazione sullo stato giuridico dei magistrati onorari

(3-02915) (03 novembre 2021)

[Bernini](#), [Modena](#), [Caliendo](#), [Dal Mas](#), [Ghedini](#), [Galliani](#), [Gallone](#), [Giammanco](#), [Mallegni](#), [Mangialavori](#), [Rizzotti](#), [Ronzulli](#). - *Al Ministro della giustizia* -

Premesso che:

la sentenza della Corte di giustizia dell'Unione europea del 16 luglio 2020 ha evidenziato la situazione di alcune categorie della magistratura italiana, giudici onorari di pace, vice procuratori onorari (VPO) e i giudici onorari di tribunale (GOT), per cui la legislazione nazionale applicabile ai magistrati onorari non sarebbe pienamente conforme al diritto del lavoro della UE;

in particolare non risulterebbe conforme alle disposizioni dell'accordo quadro allegato alla direttiva 1999/70/CE sul lavoro a tempo determinato; dell'accordo quadro allegato alla direttiva 97/81/CE sul lavoro a tempo parziale; della direttiva 2003/88/CE sull'orario di lavoro e della direttiva 92/85/CEE sulle lavoratrici gestanti;

non essendo loro riconosciuto lo *status* di lavoratore, essi non godrebbero della protezione offerta dal diritto del lavoro della UE e risulterebbero penalizzati dal mancato accesso all'indennità in caso di malattia, infortunio e gravidanza, dall'obbligo di iscriversi presso il fondo nazionale di previdenza sociale per i lavoratori autonomi, nonché da divari retributivi e relativi alle modalità di retribuzione, dalla discriminazione fiscale e dal mancato accesso al rimborso delle spese legali sostenute durante procedimenti disciplinari e al congedo di maternità retribuito;

la Corte di giustizia ha recentemente statuito che tali magistrati onorari dovrebbero avere lo *status* di lavoratori;

la Commissione europea ha deciso di avviare una procedura d'infrazione nei confronti

dell'Italia inviando una lettera di costituzione in mora;

presso la 2^a Commissione permanente (Giustizia) del Senato è all'esame la riforma della magistratura onoraria. La "commissione Castelli", costituita dal Ministro in indirizzo, ha terminato i suoi lavori formulando le proprie proposte, ma sinora il Governo non ha ritenuto di trasmettere eventuali emendamenti alla Commissione giustizia,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo sia già in grado di dare indicazioni di come intenda superare le questioni sollevate dalla sentenza citata, evitando la procedura d'infrazione, nell'ambito della riforma della magistratura onoraria all'esame del Senato e con quali tempistiche. Interrogazione sulle attuali criticità del sistema carcerario italiano

(3-02913) (03 novembre 2021)

[Piarulli](#). - *Al Ministro della giustizia* -

Premesso che:

l'articolo 27 della Costituzione dispone che le pene non possano consistere in trattamenti contrari al senso di umanità e che la pena debba tendere alla rieducazione e risocializzazione del condannato;

il carcere non è un luogo di repressione, ma di ordine, sicurezza e trattamento dove i detenuti sono condotti all'interiorizzazione delle norme, al rispetto delle regole, mediante un processo di inclusione fatto di autonomia, socializzazione, integrazione;

l'emergenza carceraria legata al sovraffollamento è un problema ormai consolidato che rischia di compromettere gli ambiziosi obiettivi costituzionali;

innumerevoli fatti di cronaca vedono indistintamente coinvolti detenuti e personale che a seconda dei casi risultano presunti autori o vittime di fatti illeciti, manifestazione evidente delle inadeguate condizioni di vivibilità per tutti coloro che ruotano attorno alle strutture penitenziarie: mancanza di personale di Polizia penitenziaria, di figure trattamentali (come gli educatori, una media di due per istituto circa), di dirigenti penitenziari non solo al Nord ma anche al Sud, tenendo presente i frequenti pensionamenti e comunque l'età avanzata del personale;

considerato che:

risultano essere state riaperte durante il periodo del *lockdown* strutture chiuse per inagibilità (come per una sezione della casa circondariale di Trani);

risultano essere ancora attivi spaccio-bar dove è impiegato personale di Polizia penitenziaria, distogliendolo dai servizi propri, nonostante ci siano distributori automatici di bevande, *snack* e cibi confezionati, pregiudicando la sicurezza degli istituti penitenziari;

vi è la necessità che gli istituti penitenziari siano vigilati attraverso strumentazione elettronica nonché tramite l'utilizzo di droni da parte del personale di Polizia penitenziaria così come previsto dalla normativa vigente;

molti soggetti privati della libertà presentano gravi patologie psichiatriche, transitano *sine titulo* nelle carceri per mancanza di adeguata articolazione delle ASL per la salute mentale nonché per l'insufficienza numerica sul territorio delle REMS, nonostante gli stanziamenti previsti dalla legge di bilancio per il 2021 proprio per la loro implementazione;

vi sono detenuti che, non potendo fruire di misure alternative per assenza di domicilio idoneo, potrebbero altresì essere ammessi alla fruizione delle misure di comunità,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza di quanto esposto e quali misure intenda intraprendere al fine di evitare il protrarsi di tale situazione.

Allegato B

Pareri espressi dalla 1a e dalla 5a Commissione permanente sul testo del disegno di legge n. 2437 e sui relativi emendamenti

La Commissione affari costituzionali, affari della Presidenza del Consiglio e dell'interno, ordinamento

generale dello Stato e della pubblica amministrazione, esaminato il disegno di legge in titolo, esprime, con riferimento al riparto delle competenze normative fra lo Stato e le Regioni, parere non ostativo, con le seguenti osservazioni: all'articolo 10, comma 7, si rileva l'opportunità di prevedere il coinvolgimento della Conferenza unificata nell'ambito del procedimento di adozione del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri ivi previsto in quanto tra i servizi erogati tramite la SPID rientrano anche quelli di competenza delle amministrazioni degli enti territoriali; all'articolo 12, comma 1, lettera a), capoverso art. *6-quater*, comma 3, sarebbe opportuno prevedere il coinvolgimento delle Regioni interessate ai fini dell'adozione del DPCM di riparto ivi previsto.

Esaminati, altresì, i relativi emendamenti, esprime, per quanto di competenza, i seguenti pareri: sull'emendamento 1.3 parere contrario, in quanto la previsione della fissazione della quantificazione massima delle tariffe per l'accesso alle zone a traffico limitato con un atto amministrativo statale appare suscettibile di ledere l'autonomia finanziaria riconosciuta agli enti locali; sui restanti emendamenti il parere è non ostativo.

La Commissione programmazione economica, bilancio, esaminato il disegno di legge in titolo e acquisita la relazione tecnica aggiornata, di cui all'articolo 17, comma 8, della legge di contabilità e finanza pubblica, positivamente verificata, esprime, per quanto di competenza, parere non ostativo.

La Commissione programmazione economica, bilancio, esaminati gli emendamenti trasmessi dall'Assemblea riferiti al disegno di legge in titolo, esprime, per quanto di competenza, parere contrario, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, sulle proposte 1.3, 1.4, 1.10, 1.12, 1.15, 1.17, 1.18, 1.19, 1.20, 1-*ter*.0.1, 1-*ter*.0.2, 2.1, 2.2, 2.3, 4.2, 4.3, 4.4, 5.0.1, 5.0.2, 5.0.3, 10.1, 13.1, 13.2, 16.1, 16.3, 16.6, 16.7, 16.0.2, 16.0.3, 16.0.5, 16.0.8, 16.0.9, 16.0.10 e 16.0.11.

Il parere è non ostativo su tutti i restanti emendamenti.

Integrazione all'intervento del senatore Lanzi sul 100° anniversario della sepoltura della salma del Milite Ignoto

"Fra cent'anni"

Da qui a cent'anni, quando
ritroveranno ner zappà la terra
li resti de li poveri sordati
morti ammazzati in guerra,
pensate un po' che montarozzo d'ossa,
che fricandò de teschi
scapperà fòra da la terra smossa!
Saranno eroi tedeschi,
francesci, russi, ingresi,
de tutti li paesi.
O gialla o rossa o nera,
ognuno avrà difesa una bandiera;
qualunque sia la patria, o brutta o bella,
sarà morto per quella.
Ma li sotto, però, diventeranno
tutti compagni, senza
nessuna differenza.
Nell'occhio vòto e fonno
nun ce sarà né l'odio né l'amore
pe' le cose der monno.
Ne la bocca scarnita
nun resterà che l'urtima risata
a la minchionatura de la vita.
E diranno fra loro: - Solo adesso
ciavimo per lo meno la speranza
de godesse la pace e l'uguajanza

che cianno predicato tanto spesso!

(Trilussa)

VOTAZIONI QUALIFICATE EFFETTUATE NEL CORSO DELLA SEDUTA

Congedi e missioni

Sono in congedo i senatori: Accoto, Alderisi, Barachini, Barboni, Battistoni, Bellanova, Bini, Bongiorno, Borgonzoni, Bossi Umberto, Bruzzone, Cario, Casolati, Cattaneo, Causin, Centinaio, Cerno, Cirinna', D'Alfonso, De Poli, Di Marzio, Faraone, Fedeli, Ferro, Florida, Galliani, Ghedini, Iwobi, Lupo, Maiorino, Marinello, Masini, Merlo, Messina Assunta Carmela, Minuto, Moles, Monti, Napolitano, Nisini, Pichetto Fratin, Pittella, Pizzol, Pucciarelli, Renzi, Ronzulli, Saccone, Sbroliini, Sciascia, Segre, Serafini, Sileri, Toninelli, Turco, Valente, Vanin e Vono.

Sono assenti per incarico avuto dal Senato i senatori: Giro (*dalle ore 15*) e Rossomando, per attività di rappresentanza del Senato; Nencini e Saponara, per attività della 7^a Commissione permanente; Arrigoni, Castiello, Fazzone, Magorno e Urso, per attività del Comitato parlamentare per la sicurezza della Repubblica.

Sono considerati in missione i senatori: Mollame, Taverna e Vattuone, per attività dell'Assemblea parlamentare dell'OSCE.

È considerata in missione, ai sensi dell'art. 108, comma 2, primo periodo, del Regolamento, la senatrice: D'Angelo.

Alla ripresa pomeridiana della seduta sono assenti per incarico avuto dal Senato i senatori: Giro (*dalle ore 15*) e Rossomando, per attività di rappresentanza del Senato; Nencini e Saponara, per attività della 7^a Commissione permanente; Arrigoni, Castiello, Fazzone, Magorno e Urso, per attività del Comitato parlamentare per la sicurezza della Repubblica; Ferrero e Zuliani, per attività della Commissione di vigilanza sulla Cassa Depositi e Prestiti.

Alla ripresa pomeridiana della seduta sono considerati in missione i senatori: Mollame, Taverna e Vattuone, per attività dell'Assemblea parlamentare dell'OSCE.

Alla ripresa pomeridiana della seduta è considerata in missione, ai sensi dell'art. 108, comma 2, primo periodo, del Regolamento, la senatrice: D'Angelo.

Disegni di legge, annuncio di presentazione

Regione Lombardia

Disposizioni per l'istituzione di nuove Zone Logistiche Semplificate (ZLS). Modifiche alla legge 27 dicembre 2017, n. 205 (2441)

(presentato in data 04/11/2021).

Disegni di legge, presentazione del testo degli articoli

In data 04/11/2021 la 13^a Commissione permanente Ambiente ha presentato nuovamente il testo degli articoli approvati in sede redigente dalla Commissione stessa, per i disegni di legge:

Sen. Mantero Matteo ed altri "Modifiche al decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, per il recupero di rifiuti in mare" (674)

(presentato in data 17/07/2018)

Sen. Iannone Antonio ed altri "Disposizioni per il recupero dei rifiuti solidi dispersi in mare e per la protezione dell'ecosistema marino" (1503)

(presentato in data 25/09/2019)

"Disposizioni per il recupero dei rifiuti in mare e nelle acque interne e per la promozione dell'economia circolare ("legge SalvaMare")" (1571)

(presentato in data 25/10/2019) *C.1939 approvato dalla Camera dei deputati* (assorbe C.907, C.1276)

Governo, trasmissione di atti per il parere. Deferimento

Il Ministro delle politiche agricole, alimentari e forestali, con lettera del 26 ottobre 2021, ha trasmesso - per l'acquisizione del parere parlamentare, ai sensi dell'articolo 1, comma 40, della legge 28 dicembre

1995, n. 549 e dell'articolo 32, comma 2, della legge 28 dicembre 2001, n. 448 - lo schema di decreto ministeriale concernente il riparto dello stanziamento iscritto nello stato di previsione del Ministero delle politiche agricole, alimentari e forestali per l'anno 2021, relativo a contributi ad enti, istituti, associazioni, fondazioni ed altri organismi (n. 319).

Ai sensi delle predette disposizioni e dell'articolo 139-*bis* del Regolamento, lo schema di decreto è stato deferito - in data 3 novembre 2021 - alla 9^a Commissione permanente, che esprimerà il parere entro 20 giorni dall'assegnazione.

Il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, con lettera del 28 ottobre 2021, ha trasmesso - per l'acquisizione del parere parlamentare, ai sensi dell'articolo 1, commi 718 e 719, della legge 30 dicembre 2020, n. 178 - lo schema di decreto ministeriale recante modalità attuative per la compensazione dei danni subiti a causa dell'emergenza da Covid-19 dai gestori aeroportuali e dai prestatori dei servizi aeroportuali di assistenza a terra (n. 320).

Ai sensi della predetta disposizione e dell'articolo 139-*bis* del Regolamento, lo schema di decreto è stato deferito - in data 3 novembre 2021 - alla 8^a Commissione permanente che esprimerà il parere entro 7 giorni dall'assegnazione. Le Commissioni 5^a e 14^a potranno formulare le proprie osservazioni alla 8^a Commissione in tempo utile rispetto al predetto termine.

Governo, trasmissione di documenti

Il Ministro della cultura, con lettera in data 28 ottobre 2021, ha inviato, ai sensi dell'articolo 84, comma 2, del codice di cui al decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, la relazione sull'attuazione delle norme sulla circolazione internazionale dei beni culturali e sull'attuazione in Italia e all'estero degli atti europei riguardanti l'esportazione di beni culturali e la restituzione dei beni culturali usciti illecitamente dal territorio di uno Stato membro dell'Unione europea, riferita all'anno 2020.

Il predetto documento è deferito, ai sensi dell'articolo 34, comma 1, secondo periodo, del Regolamento, alla 7^a Commissione permanente (*Doc. XXIX*, n. 2).

Il Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri per le politiche e gli affari europei, con lettera in data 27 ottobre 2021, ha inviato, ai sensi dell'articolo 14, comma 1, della legge 24 dicembre 2012, n. 234, l'elenco delle procedure giurisdizionali e di precontenzioso con l'Unione europea, riferito al terzo trimestre 2021.

Il predetto documento è deferito, ai sensi dell'articolo 34, comma 1, secondo periodo, del Regolamento, a tutte le Commissioni permanenti (*Doc. LXXIII-bis*, n. 15).

Il Ministro per la pubblica amministrazione, con lettera in data 27 ottobre 2021, ha inviato, ai sensi dell'articolo 2, comma 6, del decreto legislativo 25 novembre 2016, n. 218, la relazione concernente gli esiti del monitoraggio sull'attuazione delle prescrizioni del medesimo decreto legislativo n. 218 del 2016, recante semplificazione delle attività degli enti pubblici di ricerca, da parte dell'Istituto nazionale di statistica, riferita agli anni 2019 e 2020.

Il predetto documento è deferito, ai sensi dell'articolo 34, comma 1, secondo periodo, del Regolamento, alla 1^a Commissione permanente (*Doc. CCXXXIX*, n. 5).

Governo, trasmissione di atti e documenti dell'Unione europea di particolare rilevanza ai sensi dell'articolo 6, comma 1, della legge n. 234 del 2012. Deferimento.

Ai sensi dell'articolo 144, commi 1 e 6, del Regolamento, sono deferiti alle sottoindicate Commissioni permanenti i seguenti documenti dell'Unione europea, trasmessi dal Dipartimento per le politiche europee della Presidenza del Consiglio dei ministri, in base all'articolo 6, comma 1, della legge 24 dicembre 2012, n. 234:

Proposta di decisione del Parlamento europeo e del Consiglio relativa alla mobilitazione del Fondo europeo di adeguamento alla globalizzazione per i lavoratori espulsi dal lavoro a seguito di una domanda presentata dall'Italia - EGF/2021/002 IT/Air Italy (COM(2021) 936 definitivo), alla 11^a Commissione permanente e, per il parere, alla 14^a Commissione permanente;

Proposta di decisione del Parlamento europeo e del Consiglio relativa alla mobilitazione del Fondo europeo di adeguamento alla globalizzazione per i lavoratori espulsi dal lavoro a seguito di una domanda presentata dall'Italia - EGF/2021/003 IT/Porto Canale (COM(2021) 935 definitivo), alla 11^a Commissione permanente e, per il parere, alla 14^a Commissione permanente;

Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni - Programma di lavoro della Commissione per il 2022 - Insieme per un'Europa più forte (COM(2021) 645 definitivo), alla 14a Commissione permanente e, per il parere, alla 1a, alla 2a, alla 3a, alla 4a, alla 5a, alla 6a, alla 7a, alla 8a, alla 9a, alla 10a, alla 11a, alla 12a e alla 13a Commissione permanente.

Corte dei conti, trasmissione di relazioni sulla gestione finanziaria di enti

Il Presidente della Sezione del controllo sugli Enti della Corte dei conti, con lettera in data 4 novembre 2021, in adempimento al disposto dell'articolo 7 della legge 21 marzo 1958, n. 259, ha trasmesso la determinazione e la relativa relazione sulla gestione finanziaria di Sport e salute S.p.A. per l'esercizio 2019.

Il predetto documento è deferito, ai sensi dell'articolo 131 del Regolamento, alla 5a e alla 7a Commissione permanente (*Doc. XV*, n. 480).

Corte dei conti, trasmissione di documentazione. Deferimento

Il Presidente della Sezione centrale di controllo sulla gestione delle Amministrazioni dello Stato della Corte dei conti, con lettera in data 27 ottobre 2021, ha inviato, ai sensi dell'articolo 3, comma 6, della legge 14 gennaio 1994, n. 20, la deliberazione n. 18/2021/G con la quale la Sezione stessa ha approvato la relazione concernente "L'Agenzia nazionale per i giovani. Profili programmatici e gestionali (Esercizi 2014-2020)".

La predetta deliberazione è deferita, ai sensi dell'articolo 34, comma 1, secondo periodo, del Regolamento, alla 1a e alla 5a Commissione permanente (Atto n. 982).

Risposte scritte ad interrogazioni

(Pervenute dal 29 ottobre al 4 novembre 2021)

SOMMARIO DEL FASCICOLO N. 123

DE PETRIS: sulla tutela degli orsi in natura, specie nella provincia di Trento (4-05371) (risp. CINGOLANI, *ministro della transizione ecologica*)

GRASSI: sugli scavi nel sito archeologico di Mirabella Eclano (Avellino) (4-05742) (risp. BORGONZONI, *sottosegretario di Stato per la cultura*)

Mozioni

[URRARO](#), [PEPE](#), [MONTANI](#), [LUNESU](#), [PISANI Pietro](#), [RIVOLTA](#), [LUCIDI](#), [ALESSANDRINI](#), [ZULIANI](#), [CAMPARI](#), [PIROVANO](#), [DORIA](#), [AUGUSSORI](#), [PIANASSO](#), [VALLARDI](#), [BERGESIO](#), [MARIN](#), [DE VECCHIS](#), [ARRIGONI](#), [BAGNAI](#), [RICCARDI](#) - Il Senato,

premessi che:

la legge 1° luglio 2021, n. 101, di "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, recante misure urgenti relative al Fondo complementare al Piano nazionale di ripresa e resilienza e altre misure urgenti per gli investimenti", è volta, in primo luogo, a sostenere economicamente le imprese e il mondo del lavoro attraverso investimenti che integrino, con risorse nazionali, gli interventi del PNRR;

intercettare la rilevante immissione di liquidità, calcolata in 30,6 miliardi di euro per gli anni 2021-2016, sarà, con ogni probabilità, il prossimo obiettivo della criminalità organizzata, in particolare quella di stampo mafioso; le vicende giudiziarie degli ultimi anni, infatti, hanno ben mostrato come l'economia mafiosa si sia indirizzata verso lo sfruttamento dei contributi e dei fondi di solidarietà di derivazione nazionale ed europea; per questa ragione risulta ancora più importante procedere ad una supervisione più stringente sull'assegnazione e sulla gestione dei suoi fondi;

fin dall'emanazione del decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159, adottato sulla base delle deleghe contenute nella legge 13 agosto 2010 n. 136, la disciplina normativa in materia di lotta alla mafia ha beneficiato di un quadro organico e coerente; la regolamentazione abbraccia, in particolare, tanto le misure di prevenzione, personali e patrimoniali, in senso stretto, quanto gli aspetti legati alla documentazione, quanto, infine, le attività investigative nella lotta contro la criminalità mafiosa;

il sistema italiano della prevenzione antimafia, per articolatezza delle norme e complessità degli istituti, è pacificamente considerato come la forma di legislazione più avanzata ed efficace per il contrasto alla criminalità organizzata di tipo mafioso; il duplice obiettivo dell'impianto di prevenzione

consiste nella volontà di trovare un corretto bilanciamento tra due interessi: da una parte, la necessità di ostacolare in modo efficace e inesorabile ogni infiltrazione della criminalità mafiosa nel tessuto economico-produttivo nazionale anche per il nocimento che ciò produrrebbe ai danni delle imprese sane e del libero mercato; dall'altro, il bisogno di salvaguardare il processo di rapida esecuzione dell'opera pubblica o dell'iniziativa economica privata;

ma un insieme così complesso di risorse richiede un costante controllo e coordinamento e un significativo stanziamento di risorse economiche a loro supporto;

ciò vale, in particolare, per gli uffici della Direzione investigativa antimafia e delle varie direzioni distrettuali le quali, anche grazie alla complessa attività di monitoraggio sugli appalti, assicurano un presidio di prevenzione insostituibile; la centralità della DIA nel sistema di prevenzione e contrasto delle infiltrazioni criminali nel delicato settore dei pubblici appalti è stata più volte ribadita da molti documenti: sia la direttiva del Ministero dell'interno del 28 dicembre 2016, sia i decreti ministeriali del 20 novembre 2018 ("Disposizioni urgenti per la città di Genova. Misure amministrative di semplificazione in materia antimafia") e del 15 luglio 2019 ("Disposizioni urgenti per il rilancio del settore dei contratti pubblici, per l'accelerazione degli interventi infrastrutturali, di rigenerazione urbana e di ricostruzione a seguito di eventi sismici") rimarcano la significativa rilevanza della DIA in relazione agli accertamenti preliminari antimafia; l'esperienza maturata ha permesso così agli uffici e alle sezioni antimafia di enucleare le varie e complesse modalità d'infiltrazione praticate dall'impresa mafiosa per aggiudicarsi gli appalti; secondo recenti statistiche elaborate proprio dalla stessa DIA, durante il 2020 si è registrato un incremento del 31,3 per cento delle istruttorie per mafia chiuse con esito positivo rispetto al 2019, a dimostrazione dei maggiori tentativi di infiltrazione mafiosa in una economia in seria difficoltà a causa dell'emergenza sanitaria;

ma, oltre agli aspetti preventivi e repressivi, risulta di estrema rilevanza preservare e implementare il procedimento di *follow up*: si pensi all'utilizzo dei patrimoni immobiliari e aziendali sottratti ai mafiosi, portato avanti dall'Agenzia nazionale dei beni sequestrati e confiscati, al contrasto al caporalato assicurato dal personale specializzato che opera presso l'Ispettorato del lavoro, al sostegno economico e alla protezione per gli imprenditori che denunciano il *racket* e l'usura; tutti questi strumenti rappresentano modi concreti per indebolire il potere delle cosche e il loro consenso sociale sui territori, rafforzando l'immagine e la credibilità dello Stato;

oltre a tali fondamentali presidi, un approccio autenticamente sistematico richiederebbe, poi, un investimento di risorse anche in campo formativo, informativo e culturale che coinvolga la società civile quale attore attivo nella lotta alla mafia; l'educazione alla legalità dovrebbe passare anche dalla capacità di permettere alle persone di conoscere i segnali di presenza mafiosa sui territori e nell'economia e così di agire in modo preventivo, fornendo un adeguato e coordinato supporto alle forze di polizia,

impegna il Governo:

1) a valutare l'opportunità di assumere iniziative, anche normative, di competenza per potenziare l'attività d'indagine a contrasto delle infiltrazioni mafiose nell'esecuzione delle misure della legge 1° luglio 2021, n. 101, e, a tal fine, a utilizzare eventuali avanzi del fondo stanziato per il medesimo provvedimento ovvero altre eventuali risorse per un importo pari a 2 miliardi di euro; in particolare:

a) a rafforzare la dotazione, in termini di mezzi e di personale, della Direzione investigativa antimafia, delle direzioni distrettuali antimafia, dell'Ispettorato del lavoro e dell'ufficio del Commissario di Governo per le attività *antiracket* e *antiusura*;

b) a incrementare i fondi per rendere possibile la gestione di beni sia a livello sociale che istituzionale da parte dell'Agenzia nazionale dei beni sequestrati e confiscati;

c) a rafforzare gli appositi fondi stanziati a livello statale in favore degli imprenditori che denunciano il *racket* e l'usura;

d) a prevedere forme di compensazione economica per quelle imprese nei confronti delle quali l'informazione interdittiva antimafia sia stata revocata per assoluta mancanza dei presupposti;

e) a investire nella formazione di *pool* investigativi specializzati, composti non solo da appartenenti alle forze di polizia, ma anche da tecnici dotati di diverse competenze, tra cui quelle: economico-

finanziarie, *management* aziendale, statistiche, informatiche;

f) a potenziare le banche dati esistenti e a creare un programma nazionale di condivisione dei dati in esse contenute, al fine di migliorare sensibilmente la qualità dell'attività investigativa e, conseguentemente, repressiva;

g) a finanziare corsi di formazione per amministratori locali, personale della pubblica amministrazione e della Polizia locale per mettere in grado queste persone, in particolare al centro-nord, di conoscere i segnali di presenza mafiosa sui territori e nell'economia;

h) a finanziare programmi, *master* universitari e corsi di alta formazione che formino persone in grado di attuare progetti antimafia e anticorruzione, sia nel settore pubblico che in quello privato;

i) a finanziare programmi di inchiesta, in televisione o su *internet*, a livello nazionale, che raccontino come operano le mafie sui territori e cosa viene fatto o può essere fatto per prevenire e contrastare il fenomeno.

(1-00435)

Interrogazioni

[ZAFFINI](#) - *Al Ministro della salute*. - Premesso che:

il 4 settembre 2021 l'azienda Moderna ha annunciato di aver presentato all'Agenzia europea per i medicinali (EMA) i dati per l'approvazione condizionata alla commercializzazione (CMA) di una dose di Spikevax (Moderna) di 50 microgrammi (metà dose rispetto a quella di 100 microgrammi utilizzata per il ciclo primario) per il richiamo (terza dose) del vaccino Moderna contro il COVID-19 (mRNA-1273).

in particolare l'amministratore delegato dell'azienda, Stéphane Bancel, aveva spiegato che una terza dose di soli 50 microgrammi di vaccino induce "robuste risposte anticorpali contro la variante Delta" e che a circa 6 mesi dalla seconda dose, quando la protezione diminuisce, il richiamo "aumenta significativamente i titoli anticorpali neutralizzanti";

la notizia, battuta dalle principali agenzie di stampa, è tuttavia sfuggita ad AIFA e al Ministero della salute, che hanno avviato la somministrazione agli *over 80* dell'intera dose di Spikevax quale dose *booster*, invece della mezza dose raccomandata da Moderna;

in particolare, AIFA, con determina n. 1067/2021 del 10 settembre 2021, "Tenuto conto dell'attuale assenza di specifiche indicazioni nel riassunto delle caratteristiche del prodotto (RCP) dei farmaci Comirnaty e Spikevax sull'utilizzo di dosi aggiuntive e della necessità di consentire il regolare svolgimento della campagna vaccinale", e visto il parere favorevole del CTS, autorizzava "l'utilizzo di Comirnaty e Spikevax come dose booster, al fine di mantenere una efficace risposta immune al vaccino dopo il completamento del ciclo vaccinale, dopo almeno 6 mesi dall'ultima somministrazione, nei grandi anziani (maggiore o uguale a 80 anni) e nei soggetti ricoverati nelle RSA";

e, inoltre, il Ministero della salute, con circolare del 27 settembre 2021, concernente "avvio della somministrazione di dosi 'booster' nell'ambito della campagna di vaccinazione anti SARS-CoV-2/COVID-19" disponeva che: "Facendo seguito alla circolare prot. n. 41416 del 14 settembre 2021, tenuto conto della determina AIFA n. 1067/2021 del 10 settembre 2021, ed in linea con il parere espresso dal Comitato Tecnico Scientifico di cui all'Ordinanza del Capo Dipartimento della Protezione Civile n. 751 (CTS), acquisito con nota prot. n. DICA 0026751-P-27 settembre 2021, ferma restando la priorità del raggiungimento di un'elevata copertura vaccinale con il completamento dei cicli attualmente autorizzati, sarà possibile procedere con la somministrazione di dosi 'booster' di vaccino anti SARS-CoV-2/COVID-19 (come richiamo dopo un ciclo vaccinale primario) a favore delle seguenti categorie: soggetti di età maggiore o uguale a 80; personale e ospiti dei presidi residenziali per anziani";

per circa 2 settimane, circa 30-40.000 tra ospiti delle RSA e cittadini con più di 80 anni di età hanno ricevuto il doppio della dose di Spikevax raccomandata. La vicenda, denunciata dai *media*, è a giudizio dell'interrogante di una gravità inaudita;

l'8 ottobre il Ministero, accortosi dell'errore, ha emanato una nuova circolare in cui di fatto sembra interrompere la somministrazione di Spikevax come *booster* a favore della dose piena di Comirnaty di Pfizer Biontech, disponendo quanto segue: "Dose 'booster' (richiamo). Tenuto conto dell'approvazione

da parte di EMA sulla somministrazione di una dose del vaccino Comirnaty di BioNTech/Pfizer come richiamo di un ciclo vaccinale primario, se ne raccomanda tale utilizzo, progressivamente, a favore delle seguenti categorie: soggetti di età maggiore o uguale a 80; personale e ospiti dei presidi residenziali per anziani; esercenti le professioni sanitarie e operatori di interesse sanitario che svolgono le loro attività nelle strutture sanitarie, sociosanitarie e socio-assistenziali, secondo le attuali indicazioni; persone con elevata fragilità motivata da patologie concomitanti/preesistenti di età uguale o maggiore di 18 anni (allegato 2); soggetti di età maggiore o uguale a 60";

il 25 ottobre l'EMA ha messo la parola fine sulla vicenda, confermando che la terza dose di Spikevax deve essere la metà di quella *standard*. L'autorizzazione di EMA consentirebbe di fatto di disporre di un quantitativo doppio di dosi Spikevax per la somministrazione del *booster*, visto che una dose intera è sufficiente per due richiami;

grava ulteriormente sulla vicenda l'esclusione, in prima battuta, degli operatori sanitari dalle categorie prioritarie per la somministrazione del *booster*: essendo infatti i soggetti maggiormente esposti al contagio, sono stati la prima categoria ad essere vaccinata e il completamento del loro ciclo vaccinale risale ormai a ben 9 mesi fa. I contagi fra gli operatori sanitari sono in netta risalita e sono aumentati quasi del 600 per cento in poco più di un solo mese. Costoro all'82-84 per cento circa sono infermieri, che dall'inizio della pandemia si sono contagiati in circa 115.000,

si chiede di sapere:

quali siano, nel dettaglio, le evidenze scientifiche sulle quali AIFA ha basato le disposizioni assunte con determina n. 1067/2021 del 10 settembre 2021 ossia l'autorizzazione alla somministrazione dell'intera dose Spikevax come dose *booster* agli *over 80* ed al personale ed ospiti dei presidi residenziali degli anziani e, conseguentemente, l'esclusione degli operatori sanitari, ormai vaccinati da 9 mesi, dalle categorie prioritarie come tali individuate dal piano vaccinale;

se il Ministro in indirizzo non intenda chiarire l'intera vicenda prevedendo chiaramente la possibilità di somministrare mezza dose di Spikevax quale dose *booster* in accordo con le indicazioni di EMA.

(3-02917)

[MISIANI](#), [ALFIERI](#), [BOLDRINI](#), [CERNO](#), [COMINCINI](#), [D'ALFONSO](#), [D'ARIENZO](#), [FEDELI](#), [FERRARI](#), [FERRAZZI](#), [GIACOBBE](#), [IORI](#), [LAUS](#), [MANCA](#), [NANNICINI](#), [PITTELLA](#), [ROJC](#), [ROSSOMANDO](#), [STEFANO](#), [TARICCO](#), [VALENTE](#), [VATTUONE](#), [VERDUCCI](#) - *Al Ministro dell'istruzione*. - Premesso che:

in data 29 ottobre 2021 è apparso sul sito della rivista "Wired" un video registrato il 25 ottobre 2021 presso l'Istituto e Liceo scientifico aeronautico "Antonio Locatelli" di Bergamo, che riprende alcuni studenti che, nel rivolgere un saluto al preside, Giuseppe Di Giminiani, in occasione del giorno del suo compleanno, inneggiano al "Duce";

sempre da ciò che si evince dalle immagini, sembra che il dirigente scolastico abbia risposto al saluto e agli auguri salutando le ragazze e i ragazzi con il saluto romano;

il preside dell'Istituto, Giuseppe Di Giminiani, in occasione della pubblicazione del video e dopo essere stato contattato dalla rivista, ha smentito qualsiasi interpretazione malevola e il suo legale ha affermato che il preside non avrebbe mai compiuto atti riconducibili ad apologia al fascismo, bensì salutato "senza che le braccia siano tese in modo tale da poter intendere" un saluto romano, se non "in un'ottica forzata";

premessi inoltre che:

l'istituto e Liceo scientifico aeronautico "Antonio Locatelli" di Bergamo è una scuola paritaria secondaria di secondo grado;

gli studenti dell'istituto godono di prestigio nella città di Bergamo e sono partecipi nella vita culturale e istituzionale della città e della provincia attraverso frequenti partecipazioni a manifestazioni istituzionali;

il video in oggetto è stato registrato in un periodo nel quale il nostro Paese soffre di recrudescenza di fenomeni di stampo neo-fascista, come l'assalto alla sede nazionale della CGIL, avvenuto a Roma l'8 ottobre 2021, da parte di gruppi neofascisti fra cui "Forza Nuova", per cui è già stato chiesto lo scioglimento con mozioni approvate da entrambi i rami del Parlamento;

considerato che:

la scuola è luogo di istruzione ed educazione, dove si apprende prima di tutto il valore della democrazia e la storia della nostra Repubblica e dove si apprendono inoltre i valori della convivenza civile e democratica;

se confermati, questi eventi, avrebbero effetti fortemente negativi sull'educazione di un numero non irrilevante di ragazze e ragazzi e sarebbero altresì, a parere degli interroganti, un esempio di un fallimento educativo nella trasmissione dei valori antifascisti presenti nella nostra Costituzione e nelle istituzioni repubblicane,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza dei fatti avvenuti e quali iniziative urgenti intenda adottare al fine di verificare ed eventualmente sanzionare gli stessi poiché, se confermati, sarebbero di una gravità inaudita.

(3-02918)

Interrogazioni con richiesta di risposta scritta

[BRIZIARELLI](#), [CANDIANI](#) - *Al Ministro dell'interno.* - Premesso che:

l'opera del duomo di Orvieto adempie ai propri compiti ai sensi del suo statuto, approvato dal Ministero dell'interno, Direzione generale degli affari dei culti: provvede alla tutela, promozione e valorizzazione della cattedrale, oltre all'amministrazione dei beni patrimoniali e alla soddisfazione degli obblighi derivanti da legati e donazioni;

l'opera realizza i propri compiti grazie a mezzi finanziari di varia provenienza, quali rendite del patrimonio mobiliare e immobiliare, contributi e sussidi dello Stato, di enti locali e di privati, proventi per diritti d'ingresso ai monumenti e per diritti di riproduzione fotografica, canoni, censi e donazioni;

la gestione dell'opera del duomo è affidata ad un consiglio di amministrazione, di durata triennale, composto da 7 membri, residenti nel comune di Orvieto e professanti la religione cattolica, nominati dal vescovo (2 membri) e dal Ministro, sentito l'ordinario diocesano (5 membri). Le riunioni del consiglio avvengono periodicamente su convocazione del presidente; previa discussione, si arriva all'approvazione delle deliberazioni solo se esse conseguono la maggioranza dei voti; in caso di parità decisivo è il voto del presidente;

notizie di stampa riportano l'ipotesi che l'ex sindaco di Todi del Partito democratico Carlo Rossini possa essere assunto come segretario e amministratore dell'opera del duomo di Orvieto, in sostituzione dell'attuale segretario Giuseppe Mearilli, in procinto di andare in pensione;

tenuto conto che:

Carlo Rossini è tuttora impegnato politicamente, tanto che, sempre secondo notizie di stampa, si potrebbe ricandidare a sindaco di Todi il prossimo anno;

inoltre l'attuale presidente dell'opera, Andrea Taddei, è stato capogruppo del Partito democratico nel Consiglio comunale di Orvieto e Nicola Pepe, membro del consiglio di amministrazione dell'opera, è un ex esponente della segreteria regionale del PD,

si chiede di sapere:

se non si ritenga opportuno che la scelta dei componenti del consiglio di amministrazione dell'opera di Orvieto sia improntata su criteri oggettivi quali la valutazione dei *curricula* e preferibilmente l'appartenenza al territorio orvietano, più che sull'orientamento politico;

se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza di quanto descritto, e se non ritenga, per fugare ogni legittimo dubbio, che le scelte dei componenti dell'organo direttivo dell'opera siano esenti da qualsivoglia connotazione politica.

(4-06220)

[LEONE](#), [TRENTACOSTE](#), [FERRARA](#), [CROATTI](#), [DONNO](#) - *Al Ministro della giustizia.* - Premesso che:

S.S. è un detenuto sottoposto alla misura di massimo rigore dall'aprile 2021, presso il penitenziario di Catania Bicocca, in relazione a contestazioni in materia di associazione mafiosa, voto di scambio e trasferimento fraudolento di valori nell'ambito dell'operazione di polizia nota come "operazione Provinciale";

a seguito degli accertamenti, che hanno dato luogo a molte perizie psichiatriche, effettuate a partire da

aprile scorso, egli è risultato affetto da patologie legate a disturbi paranoidei, disturbi depressivi con turbe comportamentali e ideative con stato depressivo cronico nonché schizofrenia paranoide; inoltre il detenuto manifesta una dichiarata intenzionalità di non assumere cibi solidi, presenta difficoltà alla deambulazione che lo costringono alla sedia a rotelle, in quanto non mantiene l'equilibrio, e riferisce di rimanere a letto per tutta la durata della giornata, rendendo necessaria un'assistenza dedicata per tutta la giornata, che però non gli viene garantita all'interno del carcere; considerato che:

il detenuto ha tentato svariate volte il suicidio in cella per impiccagione con le lenzuola del suo letto, a seguito dei quali non è stato mai trasportato in ospedale per accertamenti medici; per prevenire possibili ulteriori tentativi, è costretto a dormire con lenzuola di carta;

le costanti perizie a cui è sottoposto rilevano un aggravamento progressivo del quadro complessivo: in ultimo, si registra un disturbo dell'adattamento con grave sindrome ansioso depressiva, problematiche neurologiche degenerative, deperimento organico;

considerato infine che:

a seguito dell'ultima visita psichiatrica e colloquio psicologico S. presentava un rallentamento ideomotorio nonché un evidente deperimento organico (peso corporeo da vestito 58 chili), ipotrofia muscolare diffusa e oscillazioni di Romberg: appare evidente che le sue condizioni risultano poco concilianti con la detenzione in carcere;

è stata più volte richiesta la sostituzione della misura cautelare della custodia in carcere con quella degli arresti domiciliari, con l'applicazione dei dispositivi elettronici di controllo a distanza, che è stata sempre negata,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo, nell'ambito delle proprie attribuzioni, possa prendere in considerazione quanto esposto e attivare i propri poteri ispettivi al fine di far luce su questa ennesima situazione in cui detenuti che presentano quadri clinici incompatibili con la vita carceraria vedano negata la misura alternativa degli arresti domiciliari.

(4-06221)

[STABILE](#) - *Al Ministro della salute.* - Premesso che:

il 29 settembre 2021 durante la trasmissione "Non è l'Arena" di Giletti è stato affrontato lo scandalo delle mascherine "farlocche" negli ospedali del Friuli-Venezia Giulia usate da medici ed infermieri;

l'ARCS, Azienda regionale di coordinamento per la salute, proprio a seguito di un'urgente segnalazione della struttura complessa logistica della stessa ARCS ha proceduto con estrema urgenza all'approvvigionamento di dispositivi di protezione individuale facciali filtranti FFP3 e FFP2 per le esigenze delle aziende del servizio sanitario regionale;

tale situazione di urgenza deriva, ad esito di una più vasta indagine svolta su base nazionale, dal sequestro preventivo da parte della Guardia di finanza degli stessi dispositivi, giacenti anche presso il magazzino centralizzato dell'ARCS, di provenienza dalle forniture effettuate dalla struttura commissariale nazionale, e quindi risulta indifferibile sopperire alla grave carenza dei suddetti prodotti e ripristinare le scorte di sicurezza occorrenti per gli enti del SSR;

l'interrogante aveva già segnalato questa grave problematica con l'interrogazione 3-02270 del 17 febbraio 2021 sottolineando come i DPI sono strumenti utilizzati per proteggere il lavoratore contro i rischi per la salute e la sicurezza nei luoghi di lavoro ed evidenziando che la fornitura di dispositivi privi dell'azione filtrante ha prodotto effetti negativi sia sui lavoratori provvisti di dispositivi spesso scadenti, con rischi per la propria salute, sia sulle imprese che realizzano prodotti con requisiti tecnici a norma di legge,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo non ritenga necessario e urgente accertare i fatti riferiti e adottare conseguenti provvedimenti al fine di tutelare la salute degli operatori sanitari.

(4-06222)

[BOTTO](#), [LANNUTTI](#), [ABATE](#), [ANGRISANI](#), [GIANNUZZI](#), [MININNO](#) - *Al Ministro del lavoro e delle politiche sociali.* - Premesso che:

il decreto-legge 28 gennaio 2019, n. 4, ha previsto all'articolo 20, comma 6, la facoltà di riscatto dei corsi di studio universitario relativamente a periodi da valutare con il sistema contributivo;

al riguardo, da informazioni in possesso degli interroganti, a partire dalla conversione in legge del decreto, risulterebbero giacenti presso l'INPS le domande di coloro che hanno richiesto di accedere al riscatto agevolato degli anni di studio e che non hanno versamenti contributivi prima dell'anno 1996, i cui anni di studio (in tutto o in parte) si collocano prima del medesimo anno;

l'Istituto ha comunicato che la definizione delle domande di riscatto agevolato di laurea con opzione al contributivo risulta temporaneamente sospesa in attesa di un aggiornamento delle procedure informatiche;

gli interroganti evidenziano che, la sede territoriale dell'INPS di Genova ha tuttavia fornito risposte differenti in merito alle medesime domande di riscatto, sostenendo di essere in attesa di indicazioni dalla direzione centrale dell'INPS di Roma su come definire le pratiche di riscatto di laurea per gli iscritti privi di contribuzione *ante* 1996;

tale situazione desta incertezza e perplessità in relazione al livello di efficienza dell'Istituto nazionale di previdenza sociale e all'assistenza che viene fornita nei riguardi degli iscritti, che appare ambigua e confusa in merito alle risposte fornite, considerato fra l'altro che appare scarsamente probabile che dalla data di entrata in vigore della legge fino ad oggi lo stesso Istituto non sia riuscito ad aggiornare le procedure informatiche;

a giudizio degli interroganti, sarebbe stato sufficiente e più semplice che l'INPS avesse stabilito di accettare il modello AP09 (della liquidazione della pensione con il calcolo esclusivamente contributivo) allegandolo alla domanda di riscatto agevolato senza pretendere che il medesimo documento fosse inviato contestualmente alla domanda telematica di opzione al contributivo;

risulta conseguentemente inaccettabile, a parere degli interroganti, lo stato di incertezza e equivocità nella posizione dell'INPS, determinatosi con riguardo a coloro che hanno inviato la domanda per accedere al riscatto agevolato degli anni di studio *ante* 1996 (e non hanno effettuato i versamenti contributivi prima del 1996) che a distanza di anni attendono ancora di conoscere l'esito dell'istanza, si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza di quanto esposto e quali valutazioni di competenza intenda esprimere;

quali siano le motivazioni effettive dei ritardi da parte dell'INPS nel fornire le risposte agli iscritti in relazione alle domande inviate per il riscatto agevolato ai fini pensionistici dei corsi di studio di laurea, con opzione al sistema contributivo, i cui anni di studio si collocano in tutto o in parte prima dell'anno 1996;

quali iniziative di competenza intenda infine intraprendere, nei riguardi del medesimo Istituto nazionale della previdenza sociale, al fine di sanare una situazione che appare indubbiamente deprecabile nei riguardi degli iscritti, oltre che di perdita d'immagine dello stesso Istituto.

(4-06223)

[PITTELLA](#) - *Al Ministro della transizione ecologica.* - Premesso che:

in località San Sago del comune di Tortora (Cosenza) è presente un impianto di trattamento di rifiuti, anche speciali e pericolosi, chiuso a seguito di diverse inchieste penali sul possibile inquinamento del sottosuolo e dell'ambiente circostante. Le inchieste hanno lasciato un segno profondo nella comunità, la quale non ha mai smesso di lottare per la tutela della sicurezza ambientale e sanitaria del territorio nel quale vive;

recentemente, la Regione Basilicata avrebbe rilasciato parere favorevole circa la valutazione di incidenza ambientale volta alla ripresa delle attività dell'impianto di San Sago, disattendendo le aspettative della maggioranza dei cittadini del comune di Tortora;

l'impianto di trattamento dei rifiuti in località San Sago, per quanto ubicato nel territorio della Calabria, risulta posto ad una distanza di circa 200 metri in direzione nord dal sito ZSC (zona speciale di conservazione) "valle del Noce" (codice IT9210265) di competenza della Regione Basilicata, e lo scarico delle acque *post* trattamento dei rifiuti avviene nel torrente Pizzinno che confluisce nel fiume Noce e quindi nel mar Tirreno;

la valle del Noce, attraversato dall'omonimo fiume, vede fondersi i confini di Calabria e Basilicata in un meraviglioso scenario naturale che merita valorizzazione per la bellezza, le risorse naturali e

culturali, la tutela della biodiversità e la conservazione dell'ecosistema del tratto del fiume e, pertanto, la ripresa delle attività dell'impianto di trattamento di rifiuti speciali e pericolosi sarebbe assolutamente incoerente con tali obiettivi e con la vocazione naturalistica e turistica dell'area;

la riapertura dell'impianto potrebbe mettere in pericolo la salute del fiume con riverberi sulla costa con danni ambientali, turistici ed economici e mettere a rischio gli interventi previsti di valorizzazione dell'ecosistema del fiume Noce oggetto del "contratto di fiume" finanziato con fondi FSC, volto ad individuare, definire e sostenere l'attuazione di attività ludico-ricreative e culturali capaci di favorire l'attrattiva turistica dell'area;

le comunità calabresi e lucane delle aree territoriali più prossime all'impianto manifestano ferma opposizione alla riapertura e, tra queste comunità, anche quella di Lauria, si chiede di sapere:

quali iniziative di propria competenza il Ministro in indirizzo intenda intraprendere per salvaguardare il sito ZSC della valle del Noce e per tutelare la biodiversità e la conservazione dell'ecosistema del fiume Noce, a forte rischio in ragione della possibile ripresa dell'attività inquinante dell'impianto di trattamento dei rifiuti situato nel comune di Tortora, in località San Sago;

se non ritenga opportuno attivarsi per sospendere ogni procedura di riapertura dell'impianto e per avviare un serio ed efficace piano di monitoraggio e valorizzazione dell'intero corso del fiume Noce che possa fotografare la situazione e la salute del corso d'acqua a tutela della flora e della fauna che lo abitano e che costituiscono il grande patrimonio di diversità biologica di un territorio unico nel suo genere.

(4-06224)

[STABILE](#), [ROJC](#) - *Al Ministro della transizione ecologica.* - Premesso che:

l'imminente ripresa dei lavori nel comprensorio ospedaliero di Cattinara a Trieste prevede l'abbattimento della pineta;

questo piccolo bosco rappresenta una delle poche aree verdi di vicinato ancora presenti, accessibile da parte di persone a bassa mobilità come anziani, bambini, disabili, cioè chi più frequenta le aree verdi;

si vuole trasformare questo polmone verde in un parcheggio, senza considerare soluzioni alternative di minor impatto ambientale;

la zona è stata già oggetto di importanti opere a beneficio della collettività, ma a spese dei residenti (superstrada con gallerie);

la pineta è superstate di un'area boschiva più ampia che ha già subito il taglio di numerosi alberi solo alcuni anni fa,

si chiede di sapere quali provvedimenti il Ministro in indirizzo intenda intraprendere per evitare l'abbattimento della pineta, individuando altre alternative per il parcheggio, considerato che l'evidenza del cambiamento climatico impone di salvaguardare ogni singolo metro quadrato di natura e che per ricreare una pineta come questa ci vorrebbe almeno mezzo secolo.

(4-06225)

[LANNUTTI](#), [ANGRISANI](#), [GRANATO](#) - *Al Ministro della salute.* - Premesso che:

dall'analisi fatta dal laboratorio dell'ospedale "Niguarda" di Milano, diretto dal professor Francesco Scaglione, svolta su tremila persone, risulta che a sei mesi dall'iniezione della seconda dose di vaccino gli anticorpi si dimezzano. Sempre secondo la stessa analisi, non c'è nessuna certezza scientifica sul fatto che gli anticorpi rimasti possano prevenire forme gravi del COVID-19. Non si sa nemmeno quanti anticorpi necessitino per proteggere bene dal *virus* e neanche se conti invece la memoria cellulare, quella che il corpo matura quando viene iniettato il vaccino;

ha dichiarato al programma di RaiTre "Report" il professore di Microbiologia all'università di Padova, Andrea Crisanti: «Il vaccino sembra stia perdendo efficacia per quanto riguarda la capacità di bloccare la trasmissione»;

considerato che:

quando il Presidente degli Stati Uniti, Joe Biden, aveva annunciato che il piano di richiamo della vaccinazione (la terza dose) era pronto e che avrebbe coinvolto qualsiasi adulto statunitense, si sono dimessi due esponenti importanti tra i più competenti nel campo delle vaccinazioni della FDA (l'ente

regolatore dei farmaci negli USA), Krause e Gruber. I due scienziati hanno anche prodotto uno studio nel quale si dimostrava che non c'era nessuna evidenza scientifica della necessità della terza dose: «Al momento non ci sono prove che mostrano il bisogno della terza dose per tutti»;

secondo l'ex direttore del Dipartimento malattie infettive dell'Istituto superiore di sanità, Antonio Cassone, gli effetti collaterali dopo la seconda dose dei vaccini a base di mRNA sono molto frequenti. Inoltre, Cassone sostiene che non ci siano ancora dati sufficienti per valutare appieno che cosa succederà con la terza dose;

considerato, inoltre, che:

il 3 settembre scorso Moderna ha proposto ad EMA e FDA di consigliare per tutti la mezza dose (50 microgrammi), lasciando la dose intera solo per gli immunodepressi;

al contrario AIFA il 9 settembre ha dato parere positivo alla somministrazione intera (100 microgrammi) anche per gli ospiti delle RSA, e gli anziani *over 80*;

seguendo il parere di AIFA, il 27 settembre una circolare firmata dal direttore generale del Ministero della salute, Giovanni Rezza, dà il via libera al *booster* con entrambi i vaccini mRNA (Pfizer e Moderna). Per due settimane viene somministrata la dose sbagliata e solo l'8 ottobre le autorità sanitarie si accorgono che qualcosa non quadra e specificano che la dose *booster* può essere somministrata solo col vaccino Pfizer;

considerato, infine, che:

anche sulla base delle decisioni sbagliate di AIFA e dei suggerimenti del Comitato tecnico scientifico, il Governo ha deciso di allungare a dodici mesi la durata del *green pass*;

intervistato da "Report", il professor Crisanti ha dichiarato: «La decisione del governo non ha nessuna base scientifica. Noi abbiamo sentito molti politici dire che col Green Pass creiamo negli ambienti sicuri. Non è assolutamente vero questo. Hanno detto una serie di stupidaggini pazzesche perché guardando i dati di Israele si sarebbero dovuti sta zitti». In Israele si prospetta già la quarta dose, perché le prime tre dosi non sono sufficienti per immunizzare la popolazione;

la decisione del Governo sarebbe stata presa sulla base di conoscenze scientifiche millantate dal Comitato tecnico scientifico. Conoscenze dimostratesi inesatte dallo studio del comportamento del *virus* in alcune aree degli Stati Uniti,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza di quanto riportato in premessa;

se, sulla base di quanto emerso dalla puntata di "Report", non pensi sia necessario sostituire *in toto* o in parte i membri del Comitato tecnico scientifico;

se non ritenga opportuno rimuovere i vertici dell'AIFA;

se, in seguito alla puntata di "Report", il Governo non ritenga necessario tornare sui propri passi, annullando la decisione di prorogare il *green pass* fino alla durata di dodici mesi;

se non ritenga necessario arrestare la campagna vaccinale della terza dose in attesa di studi che ne dimostrino l'efficacia e la non pericolosità.

(4-06226)

[FAZZOLARI](#) - *Al Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.* - Premesso che:

il comma 437 dell'articolo 1 della legge del 27 dicembre 2019, n. 160 (legge di bilancio per il 2020) ha previsto il "Programma innovativo nazionale per la qualità dell'abitare" finalizzato a "riqualificare e incrementare il patrimonio destinato all'edilizia residenziale sociale, a rigenerare il tessuto socio-economico, a incrementare l'accessibilità, la sicurezza dei luoghi e la rifunzionalizzazione di spazi e immobili pubblici, nonché a migliorare la coesione sociale e la qualità della vita dei cittadini, in un'ottica di sostenibilità e densificazione, senza consumo di nuovo suolo e secondo i principi e gli indirizzi adottati dall'Unione europea, secondo il modello urbano della città intelligente, inclusiva e sostenibile (Smart City)";

con decreto n. 395 del 2020 del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e con il Ministro per i beni e le attività culturali e per il turismo, sono stati definiti i termini, i contenuti e le modalità di presentazione delle proposte da parte delle regioni, le città metropolitane, i comuni capoluoghi di provincia, la città di Aosta e i comuni con più di 60.000

abitanti;

all'articolo 5 del citato decreto è stata indicata la dotazione finanziaria complessiva per l'attuazione del Programma:

"853,81 milioni di euro stanziati dall'articolo 1, comma 443, della legge 30 dicembre 2019, n. 160 (?); eventuali residui di stanziamento per l'annualità 2019 relativi al "Programma di recupero e razionalizzazione degli immobili e alloggi di edilizia residenziale pubblica di proprietà dei comuni e degli istituti autonomi per le case popolari", di cui all'articolo 1, comma 95, della legge del 30 dicembre 2018, n. 145; eventuali ulteriori risorse, anche di fonte comunitaria";

con decreto direttoriale 15870 del 17 novembre 2020 sono state definite le modalità e i tempi di presentazione delle proposte, tra i quali il termine del 16 marzo 2021 per le proposte di cui all'art. 4 del decreto n. 395 del 2020 e il termine del 15 aprile 2021 per i progetti pilota di cui all'art. 5 del decreto n. 395 del 2020;

il 21 luglio 2021 viene pubblicato in evidenza sulla *home page* sul sito *internet* del Ministero delle infrastrutture un articolo il cui testo è il seguente: "Roma, 21 luglio 2021 - Sono 271 le proposte ammesse al finanziamento del Programma nazionale della qualità dell'abitare (PinQua) del Ministero per le Infrastrutture e la Mobilità Sostenibili (Mims) con l'obiettivo di riqualificare i centri urbani, ridurre il disagio abitativo e favorire l'inclusione sociale. Ai fondi inizialmente previsti (400 milioni) si aggiungono i 2,8 miliardi del Fondo complementare al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (Pnrr). L'Alta Commissione istituita presso il Mims per esaminare le oltre 290 proposte pervenute da Regioni, Comuni e Città Metropolitane ha concluso in tre mesi la fase della selezione stilando una graduatoria di progetti ammissibili al finanziamento, complessivamente pari a 3,2 miliardi di euro. (?) I progetti al momento esclusi dal finanziamento, per un ammontare di circa un miliardo di euro, potrebbero essere recuperati in futuro utilizzando altre fonti di finanziamento";

nella stessa pagina *internet* è presente anche il file "Graduatoria complex 20.07.pdf", che contiene una tabella con 271 proposte in ordine decrescente di punteggio assegnato, la cui ultima colonna è denominata "Finanziamento assentito" in linea con i contenuti dell'articolo indicato;

il 7 ottobre 2021 nel sito *internet* del Ministero delle infrastrutture viene pubblicato un articolo il cui *incipit* è seguente: "7 ottobre 2021 - Approvate 159 proposte di progetti di rigenerazione urbana e di edilizia residenziale pubblica presentate da Regioni, Comuni e Città Metropolitane per un valore complessivo di 2,82 miliardi di euro" che ha in allegato l'elenco di 151 Progetti "ordinari" - proposte presentate ai sensi dell'art. 4 - D.I. n 395/2020 e 8 progetti pilota per un totale di 159 progetti finanziati (negli allegati definiti inspiegabilmente, rispettivamente "proposte ammesse" e "progetti ammessi)", si chiede di sapere:

se e come il Ministro in indirizzo intenda spiegare alle amministrazioni presentatrici che non saranno finanziate le proposte collocate nelle posizioni dalla 152 alle 271, dopo aver loro comunicato sul sito *internet* del Ministero il 21 luglio scorso che le medesime proposte erano ammesse al finanziamento;

se e come intenda ovviare a tale grave comportamento reperendo ulteriori risorse (ad esempio nel PNRR) sufficienti a realizzare tutte le proposte presentate che erano state dichiarate ammesse al finanziamento.

(4-06227)

[DRAGO](#), [RAUTI](#) - *Al Ministro dell'istruzione.* - Premesso che:

sono numerose le segnalazioni pervenute da cittadini di diverse città italiane che, non senza preoccupazione e perplessità, evidenziano come le istituzioni educative e scolastiche, deliberatamente, ed in assenza di qualsivoglia indicazione o linea guida ministeriale, tendano con sempre maggiore frequenza ad adottare, nell'ambito delle comunicazioni e circolari interne nonché nella modulistica relativa alle comunicazioni scuola-famiglia, le controverse denominazioni "genitore 1" e "genitore 2" in alternativa o addirittura in sostituzione della dicitura "padre" e "madre";

la permeabilità degli ordinamenti scolastici alle influenze della "teoria del *gender*" è stata già oggetto in passato di richieste di chiarimenti al Ministero competente da parte dei genitori, delle famiglie e dei docenti e dirigenti scolastici, specie all'indomani della riforma del sistema nazionale di istruzione e formazione introdotta con la legge n. 107 del 2015, con particolare riguardo alla portata applicativa

dell'articolo 1, comma 16, in materia di prevenzione delle discriminazioni;
al riguardo, in particolare, giova ricordare come l'articolo 1, comma 14, della legge n. 107 del 2015, recante "Riforma del sistema nazionale di istruzione e formazione e delega per il riordino delle disposizioni legislative vigenti", nel novellare e riscrivere l'articolo 3 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 275 del 1999, abbia posto in capo ad ogni istituzione scolastica il compito di predisporre, con la partecipazione di tutte le sue componenti, il piano triennale dell'offerta formativa (PTOF) rivedibile annualmente;
la stessa norma definisce il PTOF come il "documento fondamentale costitutivo dell'identità culturale e progettuale delle istituzioni scolastiche", volto ad esplicitare la progettazione curricolare, extracurricolare, educativa ed organizzativa che le singole scuole adottano nell'ambito dell'autonomia loro attribuita dall'articolo 21 della legge n. 59 del 1997, mentre il citato comma 16 ha previsto che lo stesso PTOF debba attuare i principi di pari opportunità promuovendo nelle scuole di ogni ordine e grado l'educazione alla parità tra i sessi e la prevenzione di tutte le discriminazioni;
è evidente come il piano rappresenti altresì uno strumento conoscitivo fondamentale che consente *in primis* ai genitori, nel pieno esercizio della libertà educativa e del diritto-dovere di istruire ed educare i figli sancito dall'articolo 30 della Costituzione, di acquisire, prima dell'iscrizione a scuola, tutte le informazioni necessarie alla valutazione dei contenuti, delle attività didattiche, dei progetti e delle tematiche che i docenti affronteranno nel corso dell'anno scolastico;
in risposta alle numerose richieste di chiarimenti sulla portata applicativa di tale disposizione, avanzate sia da parte dei dirigenti scolastici che dei docenti e genitori, già in passato dunque il Ministero dell'istruzione si era espresso chiarendo che, sebbene fosse assolutamente chiaro ed inequivoco l'intendimento di sostenere pienamente e supportare attivamente i tanti studenti affrontando le problematiche relative a tutte le forme di discriminazione e contrastando ogni forma di violenza e aggressione contro la dignità della persona, "tra i diritti e i doveri e tra le conoscenze da trasmettere non rientrano in nessun modo né le 'ideologie gender' né l'insegnamento di pratiche estranee al mondo educativo";
l'adozione di un'innovativa e differente terminologia definitoria della titolarità dell'esercizio della potestà genitoriale, ed in particolare l'adozione della terminologia "padre" e "madre" in luogo della terminologia "genitore 1" e "genitore 2" non era allora né risulta oggi, pertanto, in alcun modo prevista o autorizzata,
si chiede di sapere:
se il Ministro in indirizzo sia al corrente di quanto rappresentato;
quali provvedimenti intenda adottare per fornire tempestivamente un indirizzo chiaro e univoco in relazione alla terminologia da utilizzare, che sia più conforme alla normativa vigente.

(4-06228)

[LANNUTTI](#), [ORTIS](#), [GIANNUZZI](#), [ANGRISANI](#), [GRANATO](#), [MININNO](#), [DI MICCO](#) - *Al Ministro dell'economia e delle finanze.* - Premesso che:

il 24 settembre 2021 l'avvocato Federico Freni è stato nominato Sottosegretario di Stato per l'economia e le finanze, con delega al gioco, arrivata in un momento cruciale per il settore nella ripartenza *post* COVID: l'annuncio della quotazione in borsa di Sisal da parte della controllante, il fondo CVC, è solo l'ultimo tassello di un percorso lungo. Maggioranza e Governo vogliono andare verso una legge quadro sul gioco. Lo aveva detto lo stesso Freni nei mesi scorsi e anche l'ex sottosegretario Claudio Durigon prima di essere colpito dalla polemica sul cambio di nome di un parco di Latina, intitolato ai giudici Falcone e Borsellino e che Durigon voleva invece concedere nuovamente alla memoria di un membro della famiglia Mussolini. Freni quindi ha sostituito, dopo aver fatto parte del suo *staff*, proprio Durigon, e la sua nomina, indicata dalla Lega e da Matteo Salvini, è stata fatta con decreto del Presidente della Repubblica su proposta del Presidente del Consiglio dei ministri, di concerto con il Ministro dell'economia Daniele Franco "come disposto dall'articolo 10 della legge n. 400 del 1988";
Freni è avvocato e docente di diritto amministrativo nell'università Pegaso e professore a contratto di diritto amministrativo e diritto processuale amministrativo presso l'università LUISS Guido Carli;
dal 2016 e fino alla sua nomina, Freni è stato partner responsabile del dipartimento di diritto

amministrativo presso Quorum studio legale e tributario associato. In qualità di *partner* responsabile del dipartimento, si legge nel suo *curriculum vitae*, si è occupato di responsabilità erariale, energia, ambiente, edilizia, territorio, contratti e appalti pubblici, sanità pubblica, servizi pubblici locali, società a partecipazione pubblica, diritto dello sport, esami e concorsi;

considerato che:

Freni è stato socio fondatore nel 2014 della "MVL avvocati associati" insieme all'avvocato Luigi Medugno, con il quale aveva collaborato negli anni precedenti. Della struttura MVL, che opera anche "negli ambiti più classici degli appalti e delle concessioni (anzitutto in tema di giochi e scommesse)", ha fatto parte anche l'avvocata Annalisa Lauteri, anche lei per molti anni legata professionalmente all'avvocato Medugno;

Luigi Medugno, come si legge sul suo *curriculum vitae*, assiste le maggiori istituzioni sportive. È consulente e fiduciario della Federazione italiana giuoco calcio. Inoltre dalla stagione 1996 ha assunto la presidenza del collegio arbitrale della Lega nazionale professionisti della FIGC, previsto dalla legge n. 91 del 1981 (organo del quale è stato membro in rappresentanza della lega professionisti sin dal 1984). Non solo. Per quanto riguarda le concessioni e giochi pubblici, dice sempre il *curriculum*, opera nel settore delle concessioni pubbliche sia nell'ambito della consulenza stragiudiziale sia in quello più prettamente giudiziale. Come pure "è stato ed è consulente altresì di numerose società concessionarie di pubblico servizio tra le quali Sisal S.p.A.";

insieme all'avvocato Annalisa Lauteri, l'avvocato Medugno ha infatti assistito Sisal nel giudizio di appello proposto innanzi al Consiglio di Stato, che aveva ad oggetto la richiesta di annullamento del provvedimento con il quale era stata disposta la prosecuzione, fino al 30 settembre 2028, della gestione della concessione relativa alla raccolta, anche a distanza, delle lotterie nazionali ad estrazione istantanea (il "gratta e vinci"), iniziata nel 2010, e la cui scadenza era stata prevista per il 30 settembre 2019;

l'avvocato Lauteri fa parte dello studio Fair play lawyers che supporta legalmente le imprese che operano nel settore dei giochi pubblici. Come recita la *mission* dello studio "l'obiettivo è quello di riuscire a fornire un'assistenza a 360 gradi all'operatore del gioco, in tutti i vari campi di interesse: dal diritto amministrativo, al diritto civile e commerciale sino al diritto penale e tributario, puntando a rappresentare un polo di riferimento Unico, sempre Aggiornato, altamente Specializzato e facilmente Accessibile",

si chiede di sapere:

se, al momento della nomina a sottosegretario e al momento dell'assegnazione della delega al gioco, si fosse a conoscenza delle informazioni sui trascorsi legali dell'avvocato Federico Freni e se per questo sia ravvisabile un conflitto di interessi, in quanto ex *partner* degli avvocati citati, che si sono occupati e si occupano di tutelare legalmente operatori e società di gioco;

se il Ministro in indirizzo ritenga che il sottosegretario debba quantomeno astenersi dalla gestione delle questioni riguardanti Sisal, in quanto i suoi ex colleghi di studio rappresentano tale società dinnanzi al Consiglio di Stato, che è bene ricordarlo è il massimo organo di consulenza giuridico-amministrativa e di tutela della giustizia nell'amministrazione pubblica.

(4-06229)

[TOFFANIN](#), [AIMI](#), [PEROSINO](#), [GALLONE](#), [FLORIS](#) - Al Ministro dell'economia e delle finanze. -

Premesso che:

gli interroganti sono venuti a conoscenza delle controversie che hanno avuto origine dall'inadempimento di fornitori di cure dentistiche finanziate con contratti stipulati con agenzie finanziarie;

l'arbitro bancario finanziario (ABF) si è già espresso sulla non necessità della preventiva messa in mora stante il fallimento dell'azienda, pertanto il grave inadempimento è *in re ipsa*;

non è necessaria, quindi, alcuna "dimostrazione" dell'inadempimento, come vorrebbero le agenzie finanziarie;

l'art. 125-*quinquies* del testo unico bancario (decreto legislativo n. 385 del 1993, e successive modifiche) consente l'azione diretta del consumatore verso la finanziaria una volta dimostrato, con

messa in mora, l'inadempimento dell'azienda;
secondo l'arbitro, laddove le rate siano state integralmente versate ed il finanziamento sia chiuso, il consumatore non avrebbe diritto alla restituzione delle somme in quanto non esisterebbe più un contratto da attivare ed in virtù del quale "decretare" la restituzione delle rate medesime;
il collegio di coordinamento dell'ABF, con la decisione n. 12645/21 del 17 maggio 2021 ha stabilito che "Il diritto alla restituzione delle rate pagate è precluso dalla eventualità che il finanziamento sia stato interamente rimborsato";
tale posizione non appare da tutti condivisa non essendo supportata da alcuna disposizione normativa. Sul punto è già intervenuto il Tribunale di Torino, sezione 8a civile, sentenza n. 5532 del 28 novembre 2018, chiarendo che, in caso di risoluzione è dovuta la restituzione anche a finanziamento estinto;
la Corte di cassazione civile, sezione VI, con ordinanza n. 13504 del 18 maggio 2021, ha stabilito che "il venir meno del titolo, quale che ne sia la causa, rende indebita la prestazione effettuata in base ad esso e, una volta che ne sia stata chiesta la restituzione, non rileva la ragione per cui il pagamento è divenuto indebito, potendo identico effetto restitutorio seguire all'accertamento d'ufficio di altra causa di risoluzione";
occorre altresì considerare l'ulteriore principio di diritto dell'indebito arricchimento ai sensi dell'articolo 2037 del codice civile posto che, in ogni caso, al di là ed oltre la disciplina stretta del citato articolo 125-*quinquies*, che è posta sempre a tutela del consumatore, sussiste in via subordinata anche la disciplina del principio generale dell'indebito oggettivo e tale va applicata;
l'effetto recuperatorio comporta l'applicabilità della disciplina sulla ripetizione dell'indebito (si vedano Bianca, 1994, 290, Sacco-De Nova, in Tr. Res., 1988, 514). E ciò indipendentemente dal fatto che l'art. 1455 del codice civile disponga: "la risoluzione del contratto di credito comporta l'obbligo del finanziatore di rimborsare al consumatore le rate già pagate", in quanto tale norma prevede che le rate "già pagate" siano quelle prive di giustificazione e siano, quindi, un indebito. Laddove, invece, si verta in tema di prestazioni da eseguirsi frazionate nel tempo, in modo continuativo, ovviamente le prestazioni già eseguite non saranno oggetto di rimborso e ciò proprio in virtù dell'art. 1458 del codice che specifica la particolare disciplina "salvo il caso di contratti ad esecuzione continuata o periodica, riguardo ai quali l'effetto della risoluzione non si estende alle prestazioni già eseguite";
la posizione dell'ABF appare come un'evidente ingiustizia nel momento in cui si esclude tutela al consumatore che è stato diligente nell'esecuzione della propria prestazione, si chiede di sapere:
se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza di quanto sopra riportato e quali siano le valutazioni in merito;
se non ritenga di individuare iniziative di competenza che possano rivelarsi risolutive delle problematiche in atto, nell'ottica di tutelare i pazienti coinvolti.

(4-06230)

[RUFA](#), [FREGOLENT](#), [CANTU'](#), [LUNESU](#), [MARIN](#), [DORIA](#), [CANDIANI](#), [SIRI](#), [DE VECCHIS](#) - *Al Ministro della salute.* - Premesso che:

Oxfam e Emergency, membri della People's vaccine alliance (PVA) con UNAIDS e quasi altre 70 organizzazioni, in un recente rapporto, hanno rivelato come solo Pfizer Biontech e Moderna nel 2021 potrebbero far pagare agli Stati 41 miliardi di dollari in più, rispetto al costo di produzione stimato dei vaccini a tecnologia mRNA. Nonostante per il loro sviluppo le stesse aziende abbiano ricevuto oltre 8,25 miliardi di euro di finanziamenti pubblici;
i costi dei farmaci anti COVID sono informazioni strettamente riservate e la Commissione europea non ha mai confermato né smentito le cifre in circolazione. Tuttavia, a fine 2020 il segretario di Stato al bilancio del Governo belga, Eva De Bleeker, ha pubblicato su "Twitter" il prezzo di ogni dose applicato ai Paesi UE, salvo poi cancellare il *post* pochi minuti dopo (quando ormai era stato già riportato da numerose testate). Il vaccino più economico sembrerebbe essere AstraZeneca, che costa 1,78 euro a dose, poi 12 euro a dose per il vaccino sviluppato da Pfizer e Biontech e 18 dollari a dose per quello di Moderna. Per Curevac sono 10 euro a dose, per Sanofi Gsk 7,56 euro a dose, per Johnson & Johnson 8,5 dollari a dose;

sulla base di nuove analisi delle tecniche di produzione dei vaccini di tipo rMNA messi in commercio da Pfizer e Moderna, realizzate da "Public citizen" con ingegneri dell'Imperial college e pubblicate in un recente rapporto, la "People's vaccine alliance" ha stimato che i due vaccini potrebbero essere realizzati, in media, con un costo che varia da appena 1,18 a 2,85 dollari a dose;

anche il COVAX, l'iniziativa che dovrebbe consentire ai Paesi in via di sviluppo l'accesso ai vaccini, ha pagato le dosi di Pfizer in media 5 volte di più del loro potenziale costo di produzione, faticando per avere le forniture necessarie in tempi brevi perché i Paesi più ricchi, disposti a pagare prezzi molto più alti, hanno avuto di fatto la precedenza nell'acquisto e nella contrattazione con le case farmaceutiche produttrici;

considerato che:

le prove raccolte e analizzate dalla PVA indicano chiaramente che i prezzi dei vaccini contro il COVID-19 sono ingiustificatamente alti, e la mancanza di trasparenza dei regimi impedisce un controllo adeguato;

il programma COVAX, secondo le stime iniziali dell'OMS, avrebbe dovuto distribuire due miliardi di dosi entro la fine del 2021, un obiettivo lontano visti i ritmi attuali: al momento sono state distribuite meno di 300 milioni di dosi ai Paesi più poveri di tutto il mondo. L'Italia, che si era impegnata a donare 15 milioni di dosi entro la fine del 2021, per ora è a quota 2,4 milioni,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo non ritenga opportuno predisporre gli opportuni accertamenti in ordine alla reale situazione, al fine di fare chiarezza riguardo al costo dei vaccini acquistati per il fabbisogno nazionale e quelli per cui è stata prevista la donazione ai Paesi più poveri, nonché il prezzo pagato da COVAX per l'acquisto delle dosi, ed in particolare fornire informazioni in ordine al reale andamento, alla struttura organizzativa e alla pianificazione del programma COVAX.

(4-06231)

Interrogazioni, da svolgere in Commissione

A norma dell'articolo 147 del Regolamento, le seguenti interrogazioni saranno svolte presso le Commissioni permanenti:

7ª Commissione permanente(Istruzione pubblica, beni culturali, ricerca scientifica, spettacolo e sport):

3-02918 del senatore Misiani ed altri, su un presunto episodio di apologia di fascismo presso il liceo scientifico "Antonio Locatelli" di Bergamo;

12ª Commissione permanente(Igiene e sanità):

3-02917 del senatore Zaffini, sulla somministrazione delle dosi "booster" di vaccino anti COVID agli over 80.

Interrogazioni, ritiro di firme

Il senatore Croatti ha dichiarato di ritirare la propria firma dall'interrogazione 4-06210, del senatore Romagnoli ed altri.

Interrogazioni, ritiro

È stata ritirata l'interrogazione 3-02910 del senatore Zaffini.

Avviso di rettifica

Nel Resoconto stenografico della 367ª seduta pubblica del 13 ottobre 2021, a pagina 38, alla fine del titolo del disegno di legge n. 2060, prima delle parole "(ore 12,20)", eliminare le seguenti: "(Relazione orale)".

