



Senato della Repubblica
XVIII Legislatura

Fascicolo Iter
DDL S. 2646

Conversione in legge del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili

Indice

1. DDL S. 2646 - XVIII Leg.	1
1.1. Dati generali	2
1.2. Testi	4
1.2.1. Testo DDL 2646	5
1.2.2. Testo approvato 2646 (Bozza provvisoria)	98
1.2.3. Testo 1	124
1.2.4. Testo 2	512
1.2.5. Testo 2 (ANNESSE)	597
1.3. Trattazione in Commissione	924
1.3.1. Sedute	925
1.3.2. Resoconti sommari	927
1.3.2.1. 8 ^a Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni)	928
1.3.2.1.1. 8 ^a Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) - Seduta n. 276 (ant.) del 21/06/2022	929
1.3.2.1.2. 8 ^a Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) - Seduta n. 277 (pom.) del 21/06/2022	937
1.3.2.1.3. 8 ^a Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) - Seduta n. 157 (ant.) del 28/06/2022	942
1.3.2.1.4. 8 ^a Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) - Seduta n. 158 (pom.) del 28/06/2022	943
1.3.2.1.5. 8 ^a Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) - Seduta n. 278 (pom.) del 29/06/2022	944
1.3.2.1.6. 8 ^a Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) - Seduta n. 159 (pom.) del 04/07/2022	946
1.3.2.1.7. 8 ^a Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) - Seduta n. 160 (ant.) del 05/07/2022	947
1.3.2.1.8. 8 ^a Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) - Seduta n. 161 (pom.) del 05/07/2022	948
1.3.2.1.9. 8 ^a Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) - Seduta n. 162 (pom.) del 05/07/2022	949
1.3.2.1.10. 8 ^a Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) - Seduta n. 279 (pom.) del 05/07/2022	950
1.3.2.1.11. 8 ^a Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) - Seduta n. 280 (ant.) del 07/07/2022	951

1.3.2.1.12. 8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) - Seduta n. 163 (pom.) del 12/07/2022 . . . . .	.1177
1.3.2.1.13. 8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) - Seduta n. 164 (pom.) del 12/07/2022 . . . . .	.1178
1.3.2.1.14. 8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) - Seduta n. 281 (pom.) del 12/07/2022 . . . . .	.1179
1.3.2.1.15. 8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) - Seduta n. 165 (ant.) del 13/07/2022 . . . . .	.1190
1.3.2.1.16. 8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) - Seduta n. 166 (ant.) del 13/07/2022 . . . . .	.1191
1.3.2.1.17. 8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) - Seduta n. 282 (ant.) del 20/07/2022 . . . . .	.1192
1.3.2.1.18. 8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) - Seduta n. 283 (pom.) del 26/07/2022 . . . . .	.1219
1.3.2.1.19. 8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) - Seduta n. 284 (ant.) del 27/07/2022 . . . . .	.1226
1.3.2.1.20. 8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) - Seduta n. 285 (pom.) del 27/07/2022 . . . . .	.1232
1.3.2.1.21. 8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) - Seduta n. 286 (nott.) del 27/07/2022 . . . . .	.1240
1.4. Trattazione in consultiva	1278
1.4.1. Sedute	1279
1.4.2. Resoconti sommari	1282
1.4.2.1. 1ª Commissione permanente (Affari Costituzionali)	1283
1.4.2.1.1. 1ª Commissione permanente (Affari Costituzionali) - Seduta n. 187 (pom., Sottocomm. pareri) del 12/07/2022 . . . . .	.1284
1.4.2.1.2. 1ª Commissione permanente (Affari Costituzionali) - Seduta n. 188 (pom., Sottocomm. pareri) del 26/07/2022 . . . . .	.1286
1.4.2.2. 2ª Commissione permanente (Giustizia)	1288
1.4.2.2.1. 2ª Commissione permanente (Giustizia) - Seduta n. 304 (ant.) del 13/07/2022	1289
1.4.2.2.2. 2ª Commissione permanente (Giustizia) - Seduta n. 306 (pom.) del 26/07/2022	1295
1.4.2.3. 4ª Commissione permanente (Difesa)	1297
1.4.2.3.1. 4ª Commissione permanente (Difesa) - Seduta n. 150 (pom.) del 29/06/2022	1298
1.4.2.4. 5ª Commissione permanente (Bilancio)	1305
1.4.2.4.1. 5ª Commissione permanente (Bilancio) - Seduta n. 580 (pom.) del 05/07/2022	1306
1.4.2.4.2. 5ª Commissione permanente (Bilancio) - Seduta n. 585 (pom.) del 13/07/2022	1318
1.4.2.4.3. 5ª Commissione permanente (Bilancio) - Seduta n. 586 (pom.) del 26/07/2022	1322
1.4.2.4.4. 5ª Commissione permanente (Bilancio) - Seduta n. 588 (pom.) del 27/07/2022	1333
1.4.2.4.5. 5ª Commissione permanente (Bilancio) - Seduta n. 589 (nott.) del 27/07/2022	1341
1.4.2.4.6. 5ª Commissione permanente (Bilancio) - Seduta n. 590 (pom.) del 28/07/2022	1347
1.4.2.5. 7ª Commissione permanente (Istruzione pubblica, beni culturali)	1350

1.4.2.5.1. 7ª Commissione permanente (Istruzione pubblica, beni culturali) - Seduta n. 320 (pom.) del 28/06/2022	1351
1.4.2.6. 10ª Commissione permanente (Industria, commercio, turismo)	1360
1.4.2.6.1. 10ª Commissione permanente (Industria, commercio, turismo) - Seduta n. 245 (pom.) del 28/06/2022	1361
1.4.2.6.2. 10ª Commissione permanente (Industria, commercio, turismo) - Seduta n. 246 (pom.) del 29/06/2022	1365
1.4.2.6.3. 10ª Commissione permanente (Industria, commercio, turismo) - Seduta n. 247 (pom.) del 05/07/2022	1367
1.4.2.7. 11ª Commissione permanente (Lavoro pubblico e privato, previdenza sociale)	1379
1.4.2.7.1. 11ª Commissione permanente (Lavoro pubblico e privato, previdenza sociale) - Seduta n. 330 (pom.) del 28/06/2022	1380
1.4.2.7.2. 11ª Commissione permanente (Lavoro pubblico e privato, previdenza sociale) - Seduta n. 331 (pom.) del 29/06/2022	1384
1.4.2.7.3. 11ª Commissione permanente (Lavoro pubblico e privato, previdenza sociale) - Seduta n. 332 (pom.) del 05/07/2022	1387
1.4.2.8. 12ª Commissione permanente (Igiene e sanità)	1391
1.4.2.8.1. 12ª Commissione permanente (Igiene e sanità) - Seduta n. 312 (pom.) del 29/06/2022	1392
1.4.2.8.2. 12ª Commissione permanente (Igiene e sanità) - Seduta n. 314 (ant.) del 07/07/2022	1412
1.4.2.9. 13ª Commissione permanente (Territorio, ambiente, beni ambientali)	1425
1.4.2.9.1. 13ª Commissione permanente (Territorio, ambiente, beni ambientali) - Seduta n. 319 (pom.) del 28/06/2022	1426
1.4.2.9.2. 13ª Commissione permanente (Territorio, ambiente, beni ambientali) - Seduta n. 320 (ant.) del 30/06/2022	1431
1.4.2.9.3. 13ª Commissione permanente (Territorio, ambiente, beni ambientali) - Seduta n. 321 (pom.) del 05/07/2022	1452
1.4.2.10. 14ª Commissione permanente (Politiche dell'Unione europea)	1455
1.4.2.10.1. 14ª Commissione permanente (Politiche dell'Unione europea) - Seduta n. 314 (pom.) del 06/07/2022	1456
1.4.2.10.2. 14ª Commissione permanente (Politiche dell'Unione europea) - Seduta n. 315 (pom.) del 12/07/2022	1463
1.4.2.10.3. 14ª Commissione permanente (Politiche dell'Unione europea) - Seduta n. 316 (pom.) del 26/07/2022	1471
1.5. Trattazione in Assemblea	1474
1.5.1. Sedute	1475
1.5.2. Resoconti stenografici	1476
1.5.2.1. Seduta n. 457 del 28/07/2022	1477

1. DDL S. 2646 - XVIII Leg.

1.1. Dati generali

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

Disegni di legge
Atto Senato n. 2646
XVIII Legislatura

Conversione in legge del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
approvato con il nuovo titolo

"Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili"

Titolo breve: *d-l 68/2022 Infrastrutture e mobilità*

Iter

28 luglio 2022: approvato (modificato rispetto al testo del proponente) (trasmesso all'altro ramo)

Successione delle letture parlamentari

S.2646

approvato

[C.3702](#)

approvato definitivamente. Legge

Legge n. [108/22](#) del 5 agosto 2022, GU n. 182 del 5 agosto 2022 (suppl. ord.). Testo coordinato G.U. n. 182 del 5 agosto 2022 (suppl. ord.).

Iniziativa Governativa

Pres. Consiglio [Mario Draghi](#) , Ministro delle infrastrutture e mobilità sostenibili [Enrico Giovannini](#) , Ministro dell'economia e finanze [Daniele Franco](#) (Governo [Draghi-I](#))

Natura

di conversione del decreto-legge n. **68 del 16 giugno 2022**, G.U. n. 139 del 16 giugno 2022 , scadenza il 15 agosto 2022.

Presentazione

Presentato in data **16 giugno 2022**; annunciato nella seduta n. 442 del 20 giugno 2022.

Classificazione TESEO

OPERE PUBBLICHE , TRASPORTI , AMBIENTE , MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DELLA MOBILITA' SOSTENIBILI

Articoli

CONTRATTI E OPERE PUBBLICHE (Artt.1, 3, 10), VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE (Artt.1, 6), VIABILITA' (Art.1), BENI ARCHEOLOGICI E ARCHEOLOGIA (Art.1), ROMA (Artt.1, 6, 9), CHIESA CATTOLICA (Artt.1, 6), COMMEMORAZIONI E CELEBRAZIONI (Artt.1, 6), ANAS SPA (Art.1), STRADE (Art.1), PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA (Artt.1, 2, 12), TURISMO (Artt.1, 4, 6), DIGHE (Art.2), INGEGNERIA

IDRAULICA E AGRARIA (Art.2), IMPIANTI IDRICI ED IDRAULICI (Art.2), INGEGNERIA E TECNOLOGIA (Art.2), VIGILANZA (Art.2), MANUTENZIONE (Artt.2, 8, 9), SERVIZIO NAZIONALE DIGHE (Art.2), CONSIGLIO SUPERIORE DEI LAVORI PUBBLICI (Artt.2, 10), PROCEDIMENTO AMMINISTRATIVO (Artt.2, 3), DECRETI MINISTERIALI (Artt.2, 3, 5, 8, 9), REGISTRO ITALIANO DIGHE (Art.2), CAPITANERIE DI PORTO E UFFICI MARITTIMI (Art.3), SORVEGLIANZA SISMICA E IDROGEOLOGICA (Art.3), RISPARMIO ENERGETICO (Art.3), OPERE MARITTIME E PORTUALI (Art.3), UFFICI E SERVIZI TECNICI (Art.3), AGENZIA DEL DEMANIO (Art.3), ARMA DEI CARABINIERI (Art.3), GUARDIA DI FINANZA (Art.3), EDIFICI ED IMPIANTI MILITARI (Art.3), CASERME (Art.3), TRASPORTI MARITTIMI (Art.4), TRASPORTO DI PASSEGGERI (Art.4), GESTIONE DEI TRASPORTI (Art.4), VENEZIA (Art.4), ENTI PORTUALI (Artt.4, 9), COMMISSARIO STRAORDINARIO (Artt.4, 5), CHIOGGIA (Art.4), NAVI E NATANTI (Art.4), TRIESTE (Art.4), MONFALCONE (Art.4), AUTORIZZAZIONI (Art.4), ACQUE (Art.4), DEPURAZIONE DELLE ACQUE (Art.4), SAVONA (Art.5), FUNICOLARI E FUNIVIE (Art.5), LIGURIA (Art.5), PRESIDENTE DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI (Art.5), PROROGA DI TERMINI (Artt.5, 11), CASSA INTEGRAZIONE GUADAGNI (Art.5), LAVORATORI DIPENDENTI (Art.5), VITTIME DI CALAMITA' E DISASTRI (Art.5), FRANE (Art.5), ISTITUTO NAZIONALE DELLA PREVIDENZA SOCIALE (INPS) (Art.5), TRASPORTI AEREI (Art.6), MILANO (Artt.6, 9), AUTOSTRADE (Art.7), CIRCOLAZIONE STRADALE (Art.7), DIRITTO DELLA CIRCOLAZIONE STRADALE (Art.7), ENERGIA ELETTRICA (Art.7), STAZIONI DI SERVIZIO (Art.7), TRASPORTO DI MERCI (Art.7), CICLI E MOTOVEICOLI (Art.7), DOCUMENTI DI CIRCOLAZIONE (Art.7), DOMICILIO RESIDENZA DIMORA (Art.7), PATENTE (Artt.7, 9), PERSONE CON DISABILITA' (Art.7), DISPOSITIVI DI EQUIPAGGIAMENTO DEI VEICOLI (Art.7), PEDAGGI (Art.7), SERVIZI PUBBLICI DI TRASPORTO (Artt.8, 11), OSSERVATORI (Art.8), AUTORITA' DI REGOLAZIONE DEI TRASPORTI (Art.8), CONSULENTI E ATTIVITA' CONSULTIVA (Art.8), AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE E DELLE INFRASTRUTTURE STRADALI E AUTOSTRADALI (ANSFISA) (Art.8), FERROVIE E TRASPORTI FERROVIARI (Art.8), METROPOLITANE (Art.9), NAPOLI (Art.9), TORINO (Art.9), GENOVA (Art.9), NAVIGAZIONE E NAUTICA DA DIPORTO (Art.9), TERMOLI (Art.9), APPARECCHI E DISPOSITIVI MEDICI (Art.11), MALATTIE INFETTIVE E DIFFUSIVE (Art.11), EDILIZIA OSPEDALIERA E ASSISTENZIALE (Art.11), CASE DI RIPOSO (Art.11), SCUOLA (Art.11), ESAMI DI STATO (Art.11), COMMISSIONI CONSIGLI E COMITATI AMMINISTRATIVI (Art.12)

Relatori

Relatore alla Commissione Sen. [Adriano Paroli \(FIBP-UDC\)](#) (dato conto della nomina il 21 giugno 2022) .

Relatore alla Commissione Sen. [Agostino Santillo \(M5S\)](#) (dato conto della nomina il 21 giugno 2022)

Relatore di maggioranza Sen. [Adriano Paroli \(FIBP-UDC\)](#) nominato nella seduta nott. n. 286 del 27 luglio 2022 (proposto testo modificato).

Deliberata richiesta di autorizzazione alla relazione orale.

Relatore di maggioranza Sen. [Agostino Santillo \(M5S\)](#) nominato nella seduta nott. n. 286 del 27 luglio 2022 (proposto testo modificato).

Deliberata richiesta di autorizzazione alla relazione orale.

Assegnazione

Assegnato alla [8ª Commissione permanente \(Lavori pubblici, comunicazioni\)](#) in sede referente il 17 giugno 2022. Annuncio nella seduta n. 442 del 20 giugno 2022.

Pareri delle commissioni 1ª (Aff. costituzionali), 2ª (Giustizia), 4ª (Difesa), 5ª (Bilancio), 6ª (Finanze), 7ª (Pubbl. istruzione), 10ª (Industria), 11ª (Lavoro), 12ª (Sanita'), 13ª (Ambiente), 14ª (Unione europea), Questioni regionali

1.2. Testi

1.2.1. Testo DDL 2646

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

Senato della Repubblica XVIII LEGISLATURA

N. 2646

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal **Presidente del Consiglio dei ministri** (DRAGHI)
dal **Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili** (GIOVANNINI)
e dal **Ministro dell'economia e delle finanze** (FRANCO)

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 16 GIUGNO 2022

Conversione in legge del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili

Onorevoli Senatori. - Si illustra, di seguito, il contenuto del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, di cui si propone la conversione con il presente disegno di legge.

Articolo 1 - (Misure di accelerazione per la realizzazione delle opere per la viabilità della città di Roma e il Giubileo 2025)

In vista delle celebrazioni del Giubileo della Chiesa cattolica per il 2025 appare necessario garantire che la realizzazione dei lavori e delle opere, previsti dal programma dettagliato degli interventi, di cui all'articolo 1, comma 422, della legge 30 dicembre 2021, n. 234, rispetti una tempistica particolarmente stringente legata alla data fissata per le celebrazioni.

Il comma 430 dell'articolo 1 della citata legge 234 del 2021, in relazione alle eventuali attività di rielaborazione e approvazione di progetti non ancora aggiudicati, prevede l'applicazione delle procedure acceleratorie disciplinate dall'articolo 4, comma 2, del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55.

In tale quadro normativo si inserisce la disposizione in esame che, al comma 1, in considerazione della necessità di accelerazione nel processo di realizzazione delle opere ricomprese dal programma dettagliato degli interventi, prevede ulteriori misure finalizzate all'accelerazione delle procedure di valutazione di impatto ambientale (VIA). In particolare, ferma restando l'applicazione della riduzione dei termini di cui all'articolo 4, comma 2, del citato decreto-legge n. 32 del 2019, si prevede che le procedure di valutazione di impatto ambientale siano svolte nei tempi e secondo le modalità previsti per i progetti di cui all'articolo 8, comma 2-bis, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, il quale, attraverso il richiamo all'articolo 25, comma 2-bis, del medesimo decreto legislativo, prevede dei tempi ridotti per la valutazione di impatto ambientale.

Il comma 2 prevede, per i progetti relativi agli interventi di cui al comma 1, la riduzione da sessanta a quarantacinque giorni del termine (previsto dal secondo periodo del comma 3 dell'articolo 25 del codice dei contratti pubblici di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50) per la richiesta di attivazione della procedura di verifica preventiva dell'interesse archeologico. Al riguardo, si evidenzia che l'articolo 25, comma 3, del citato codice dei contratti pubblici dispone che il soprintendente, qualora sulla base degli elementi trasmessi e delle ulteriori informazioni disponibili, ravvisi l'esistenza di un interesse archeologico nelle aree oggetto di progettazione, può richiedere motivatamente, entro il termine di trenta giorni dal ricevimento del progetto di fattibilità o di uno stralcio di esso sufficiente ai fini archeologici, la sottoposizione dell'intervento alla procedura di verifica preventiva dell'interesse archeologico disciplinata dai commi 8 e seguenti del medesimo articolo. Lo stesso comma 3

dell'articolo 25 dispone altresì che, per i progetti di grandi opere infrastrutturali o a rete, il termine della richiesta per la procedura di verifica preventiva dell'interesse archeologico è stabilito in sessanta giorni. È su tale ultimo termine che interviene la riduzione prevista dal comma in esame.

Il comma 3 modifica l'articolo 1 della legge n. 234 del 2021. In particolare:

- la lettera *a*) aggiunge al comma 427 tre nuovi periodi, prevedendo che, in relazione agli interventi per la messa in sicurezza e la manutenzione straordinaria delle strade previsti dal programma dettagliato degli interventi di cui al comma 422, la società « Giubileo 2025 » possa sottoscrivere apposite convenzioni con la società ANAS S.p.A., in qualità di centrale di committenza, per l'affidamento di tali interventi. Inoltre, prevede che, limitatamente agli affidamenti di importo inferiore alle soglie di cui all'articolo 35 del codice dei contratti pubblici (decreto legislativo n. 50 del 2016), la società ANAS S.p.A. possa effettuare la selezione degli operatori economici, nel rispetto del principio di rotazione, anche nell'ambito degli accordi quadro previsti dall'articolo 54 del codice dei contratti pubblici, da essa conclusi e ancora efficaci alla data di sottoscrizione delle convenzioni e in relazione ai quali non è intervenuta alla medesima data l'aggiudicazione degli appalti basati sui medesimi accordi quadro ovvero non si è provveduto alla loro esecuzione secondo le modalità previste dal citato articolo 54, commi 2, 3, 4, 5 e 6, del codice dei contratti pubblici. Infine, prevede che, in relazione alle attività affidate ad ANAS S.p.A., la società « Giubileo 2025 » è autorizzata a riconoscere, a valere sulle risorse di cui al comma 420 dell'articolo 1 della legge n. 234 del 2021, destinate alla realizzazione di interventi di messa in sicurezza e manutenzione straordinaria delle strade oggetto di convenzione, una quota, entro il limite di cui all'articolo 36, comma 3-*bis*, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, sulla base delle risultanze della contabilità analitica afferente alle spese effettivamente sostenute da parte dell'ANAS S.p.A. per le attività di investimento;

- la lettera *b*) aggiunge il comma 427-*bis*, prevedendo che agli affidamenti relativi alla realizzazione degli interventi e all'approvvigionamento dei beni e dei servizi utili ad assicurare l'accoglienza e la funzionalità del Giubileo si applica l'articolo 48 del decreto-legge 31 maggio 2021 n. 77, convertito con modificazioni dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, che introduce misure di semplificazione in materia di affidamento dei contratti pubblici nell'ambito del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) e del Piano nazionale degli investimenti complementari (PNC). Sempre in chiave acceleratoria, la disposizione prevede che per la realizzazione degli interventi del programma di cui al citato comma 422, la conferenza di servizi prevista dal comma 5 dell'articolo 48, del citato decreto-legge n. 77 del 2021, fissa il cronoprogramma vincolante da rispettare per gli enti preposti alla risoluzione delle interferenze e alla realizzazione delle opere mitigatrici. Nel caso di scostamento temporale nell'esecuzione delle lavorazioni, rispetto al predetto cronoprogramma, è prevista l'applicazione di sanzioni commisurate alle penali di cui all'articolo 113-*bis*, comma 4, del codice dei contratti pubblici nei confronti dei citati enti.

La disposizione di cui al comma 4, in vista dei flussi di pellegrinaggio e turistici previsti in occasione delle celebrazioni per il Giubileo della Chiesa cattolica per l'anno 2025, risponde all'esigenza di assicurare che vengano rimosse le situazioni di emergenza, connesse al traffico e alla mobilità, derivanti dalle condizioni delle strade. A tal fine, si prevede che, fermo quanto previsto dall'articolo 1, commi 422, 423, 426 e 427 della legge 30 dicembre 2021, n. 234, per l'attuazione degli interventi per la messa in sicurezza e la manutenzione straordinaria delle strade comunali di Roma capitale, nonché per lo sviluppo e la riqualificazione funzionale delle strade di penetrazione e di grande collegamento di Roma capitale e della città metropolitana di Roma capitale, i predetti enti, tenuto conto di quanto previsto nel programma dettagliato degli interventi di cui al citato comma 422, sono autorizzati a sottoscrivere, nell'ambito dei rapporti di collaborazione con lo Stato di cui all'articolo 24, comma 6, della legge 5 maggio 2009, n. 42, apposite convenzioni con la società ANAS S.p.A., in qualità di centrale di committenza, per l'affidamento di tali interventi.

Per tali finalità, limitatamente agli affidamenti di importo inferiore alle soglie comunitarie previste dall'articolo 35 del codice dei contratti pubblici, la disposizione prevede che la selezione degli

operatori economici da parte della società ANAS S.p.A. può avvenire, nel rispetto del principio di rotazione, anche nell'ambito degli accordi quadro previsti dall'articolo 54 del citato codice, da essa conclusi e ancora efficaci alla data di sottoscrizione delle convenzioni e in relazione ai quali non è intervenuta alla medesima data l'aggiudicazione degli appalti basati sui medesimi accordi quadro ovvero non si è provveduto alla loro esecuzione secondo le modalità previste dal citato articolo 54, commi 2, 3, 4, 5, e 6. Si stabilisce, infine, che agli oneri derivanti dall'attuazione del presente comma si fa fronte utilizzando le risorse assegnate alla città metropolitana con il decreto di cui all'articolo 1, comma 406, della medesima legge n. 234 del 2021, nonché con le risorse dei rispettivi bilanci che Roma capitale e la città metropolitana intendono destinare a tale finalità.

Il comma 5 autorizza Roma capitale e la città metropolitana di Roma capitale a riconoscere ad ANAS S.p.A., per specifici interventi ricompresi nelle convenzioni di cui al comma 4, a valere sulle risorse di cui al medesimo comma, una quota, entro il limite di cui all'articolo 36, comma 3-*bis*, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, sulla base delle risultanze della contabilità analitica sulle spese effettivamente sostenute da parte dell'ANAS S.p.A., per le attività di investimento.

Il comma 6 prevede che le risorse destinate agli interventi di competenza della città metropolitana di Roma possono essere utilizzate per gli interventi di viabilità comunale in continuità con quelli della medesima città metropolitana.

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

Al fine di ridurre i tempi di approvazione dei progetti relativi agli interventi afferenti alla costruzione, alla manutenzione e alla messa in sicurezza delle dighe, in coerenza con le previsioni del Piano nazionale di ripresa e resilienza, nonché di rafforzare l'attività di vigilanza sul loro esercizio, al comma 1 si apportano modifiche all'articolo 2, comma 1, del decreto-legge 8 agosto 1994, n. 507, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 ottobre 1994, n. 584, con l'obiettivo precipuo di semplificare la procedura di adozione del regolamento per la disciplina del procedimento di approvazione dei progetti e del controllo sulla costruzione e l'esercizio delle dighe.

Al riguardo, si rappresenta che il decreto-legge 8 agosto 1994, n. 507, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 ottobre 1994, n. 584, recante disposizioni urgenti in materia di dighe, ha previsto all'articolo 2, comma 1, l'emanazione, nella forma di cui all'articolo 17, comma 1, della legge 23 agosto 1988, n. 400, su proposta del Presidente del Consiglio dei ministri, di concerto con il Ministro dei lavori pubblici e con il Ministro dell'ambiente, del regolamento per la disciplina del procedimento di approvazione dei progetti e del controllo sulla costruzione e l'esercizio delle dighe, individuando (lettere da *a*) a *m-bis*), i contenuti del provvedimento, tra cui: le modalità e i termini delle domande e delle relative istruttorie per l'approvazione tecnica dei progetti, il riparto di competenze fra uffici centrali e uffici periferici del Servizio nazionale dighe, le modalità di acquisizione del parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, il contenuto dei provvedimenti dell'amministrazione, disposizioni sul potere dell'amministrazione di emanare atti generali contenenti norme tecniche, sui poteri ispettivi dell'amministrazione nonché sul potere di prescrivere interventi di manutenzione e di adeguamento e altri interventi finalizzati a migliorare le condizioni di sicurezza.

Nel corso dell'*iter* di adozione del regolamento, e in considerazione del lungo tempo trascorso, l'evoluzione della normativa tecnica di settore in materia di costruzione e di esercizio delle dighe, di quella in materia ambientale, nonché alla luce del riparto delle competenze di cui al decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112, concernente il « Conferimento di funzioni e compiti amministrativi dello Stato alle regioni ed agli enti locali » ed in particolare gli articoli 89, 90 e 91, hanno determinato la necessità di aggiornare e semplificare l'adozione del regolamento di cui all'articolo 2, comma 1, del citato decreto-legge 8 agosto 1994, n. 507, modificandone al contempo i contenuti alla luce delle nuove disposizioni.

Per quanto attiene alla normativa tecnica di settore in materia di dighe, si citano, a titolo esemplificativo, i seguenti provvedimenti adottati successivamente all'entrata in vigore del richiamato

decreto-legge 8 agosto 1994, n. 507:

la legge 1° agosto 2002, n. 166, recante « Disposizioni in materia di infrastrutture e trasporti »;

il decreto del Presidente della Repubblica 24 marzo 2003, n. 136, recante « Regolamento concernente l'organizzazione, i compiti ed il funzionamento del Registro italiano dighe - RID, a norma dell'articolo 91 del decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112 »;

la direttiva del Presidente del Consiglio dei ministri del 27 febbraio 2004, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 59 dell'11 marzo 2004, recante « Indirizzi operativi per la gestione organizzativa e funzionale del sistema di allertamento nazionale, statale e regionale per il rischio idrogeologico ed idraulico ai fini di protezione civile »;

il decreto-legge 29 marzo 2004, n. 79, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 maggio 2004, n. 139, recante « Disposizioni urgenti in materia di sicurezza di grandi dighe e di edifici istituzionali » e, in particolare, l'articolo 4;

il decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214 (cosiddetto « Decreto Monti »), recante « Disposizioni urgenti per la crescita, l'equità e il consolidamento dei conti pubblici » e, in particolare l'articolo 4;

la direttiva del Presidente del Consiglio dei ministri 8 luglio 2014, recante « Indirizzi operativi inerenti all'attività di protezione civile nell'ambito dei bacini in cui siano presenti grandi dighe »;

il decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156 e, in particolare, l'articolo 2, commi 4-*bis* e 4-*ter*, nonché il comma 4-*quater*, che ha modificato il comma 4-*bis* dell'articolo 6 della legge 1° agosto 2002, n. 166, stabilendo che con il regolamento di cui all'articolo 2 del decreto-legge n. 507 del 1994, 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 caratteristiche definite dallo stesso comma 4-*quater*.

Per quanto attiene, in particolare, alla normativa in materia ambientale, e con specifico riferimento alla previsioni del citato articolo 2, comma 1, del decreto-legge n. 507 del 1994, relative alla valutazione di impatto ambientale e all'esigenza di tutela delle acque dall'inquinamento, si evidenzia che il decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante « Norme in materia ambientale », alla parte seconda ha puntualmente disciplinato le procedure di valutazione di impatto ambientale per tutte le categorie di opere e progetti e, all'articolo 114, ha previsto disposizioni specifiche in materia di dighe al fine di assicurare il mantenimento della capacità di invaso e la salvaguardia sia della qualità dell'acqua invasata sia del corpo ricettore, stabilendo che le operazioni di svasso, sghiaimento e sfangamento delle dighe sono effettuate sulla base di un progetto di gestione di ciascun invaso; che il progetto di gestione è finalizzato a definire sia il quadro previsionale di dette operazioni connesse con le attività di manutenzione da eseguire sull'impianto, sia le misure di prevenzione e tutela del corpo ricettore, dell'ecosistema acquatico, delle attività di pesca e delle risorse idriche invasate e rilasciate a valle dell'invaso durante le operazioni stesse; che il progetto di gestione individua altresì eventuali modalità di manovra degli organi di scarico, anche al fine di assicurare la tutela del corpo ricettore e che restano valide in ogni caso le disposizioni fissate dal regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 1° novembre 1959, n. 1363, volte a garantire la sicurezza di persone e cose.

La norma in esame, alla luce delle intervenute modifiche normative, apporta una modifica all'articolo 2 del decreto-legge n. 507 del 1994, prevedendo che il regolamento per la disciplina del procedimento di approvazione dei progetti e del controllo sulla costruzione, l'esercizio e la dismissione delle dighe, sia adottato con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400 - anziché nella forma di decreto del Presidente della Repubblica ai sensi dell'articolo 17, comma 1, della medesima legge n. 400 del 1988- e, contestualmente, ne adegua i contenuti alla nuova disciplina tecnica di settore in materia di costruzione, esercizio e dismissione delle dighe alla luce della richiamata normativa in materia ambientale intervenuta successivamente. Al fine di prevedere un adeguato coinvolgimento delle regioni nella fase di adozione del suddetto decreto si dispone l'acquisizione dell'intesa in sede di

Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281.

Al comma 2 si prevede, a decorrere dall'anno 2022, l'istituzione, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di un fondo alimentato, con una quota pari al 15 per cento delle risorse di cui all'articolo 2, comma 172, primo periodo, del decreto-legge 3 ottobre 2006, n. 262, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 novembre 2006, n. 286, e, comunque, nel limite massimo di 1 milione di euro annui.

Tale fondo è destinato al riconoscimento di incentivi, con le modalità e i criteri previsti in sede di contrattazione decentrata integrativa e nei limiti delle risorse effettivamente confluite nel medesimo fondo, in favore dei dipendenti di livello non dirigenziale in servizio nelle articolazioni di cui all'articolo 2, comma 171, del citato decreto-legge n. 262 del 2006, per lo svolgimento di specifiche funzioni di vigilanza tecnica sui lavori e sull'esercizio delle dighe e delle opere di derivazione, nonché di istruttoria di progetti e di valutazione della sicurezza. Gli importi corrisposti a titolo di incentivo sono comprensivi anche degli oneri previdenziali e assistenziali a carico dell'amministrazione e non possono, nel corso dell'anno, superare l'importo del 50 per cento del trattamento economico complessivo annuo lordo.

Al riguardo, si evidenzia che l'articolo 2 del citato decreto-legge n. 262 del 2006, al comma 170 ha disposto la soppressione del Registro italiano dighe (RID), istituito ai sensi dell'articolo 91, comma 1, del decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112, prevedendo, al comma 171, che: « 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 e le attribuzioni facenti capo al Registro italiano dighe, ai sensi del citato articolo 91, comma 1, del decreto legislativo n. 112 del 1998, nonché dell'articolo 10 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 24 marzo 2003, n. 136, sono trasferiti al Ministero delle infrastrutture, e sono esercitati dalle articolazioni amministrative individuate con il regolamento di organizzazione del Ministero, adottato ai sensi dell'articolo 1, comma 23, del decreto-legge 18 maggio 2006, n. 181, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2006, n. 233. Fino all'adozione del citato regolamento, l'attività facente capo agli uffici periferici del Registro italiano dighe continua ad essere esercitata presso le sedi e gli uffici già individuati ai sensi dell'articolo 11 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 24 marzo 2003, n. 136. ».

Il comma 172 del citato articolo 2 del decreto-legge n. 262 del 2006, ha previsto che: « Le spese occorrenti per il finanziamento delle attività già facenti capo al Registro italiano dighe sono finanziate dalla contribuzione a carico degli utenti dei servizi, ai sensi dell'articolo 12, comma 1, lettere *b*) e *c*), del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 24 marzo 2003, n. 136, nei modi previsti dalla legge, per la parte non coperta da finanziamento a carico dello Stato, e affluiscono ad apposita unità previsionale di base inserita nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture. Una quota degli introiti che affluiscono annualmente a titolo di contribuzione degli utenti dei servizi, pari ad euro 2.500.000 per l'anno 2012, pari a euro 2.673.000 per l'anno 2013, pari a euro 3.172.000 per l'anno 2014 e pari a euro 3.184.000 annui a decorrere dal 2015, resta acquisita al bilancio dello Stato; il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio. Nella medesima unità previsionale di base confluiscono gli stanziamenti finanziari attualmente iscritti nello stato di previsione della spesa del Ministero delle infrastrutture per le attività del Registro italiano dighe. »

Al riguardo, si evidenzia che le dighe sulle quali la Direzione generale per le dighe e le infrastrutture idriche ed elettriche del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili provvede, ai fini della tutela della pubblica incolumità, all'approvazione tecnica dei progetti ed alla vigilanza sulla costruzione e sulle operazioni di controllo, sono 526 e che il personale afferente alla medesima Direzione generale è composto da 91 unità di livello non dirigenziale, da 7 dirigenti di livello non generale e da un dirigente di livello generale.

Nell'ambito di tale personale coloro che svolgono funzioni tecniche sono pari a 66 unità.

Nello specifico, si rappresenta che risorse di scopo per le attività di istituto in materia di dighe derivano dalle contribuzioni dei soggetti controllati (concessionari di derivazione), previste

dall'articolo 6 della legge 1° agosto 2002, n. 166, recante « Disposizioni relative al Registro italiano dighe », successivamente confermate dall'articolo 2, comma 172, del decreto-legge 3 ottobre 2006, n. 262, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 novembre 2006, n. 286.

Con la disposizione in esame si prevede, pertanto, che una quota delle sopra richiamate risorse versate dai soggetti controllati, eccedenti euro 3.184.000 annui - che ai sensi del comma 172, secondo periodo, del decreto-legge n. 262 del 2006, restano acquisiti al bilancio dello Stato - siano destinate a finanziare, oltre alle attività già facenti capo al Registro italiano dighe, anche, ed entro il limite massimo di 1 milione di euro a decorrere dal 2022, un'incentivazione per specifiche funzioni tecniche di alta specializzazione svolte da ingegneri e geologi della competente Direzione generale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili in attuazione di quanto previsto dalle disposizioni di cui al decreto del Presidente della Repubblica 1° novembre 1959 n. 1363, di cui all'articolo 24 del decreto del Presidente della Repubblica 24 gennaio 1991 n. 85, di cui all'articolo 1 del decreto-legge 8 agosto 1994 n. 507, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 ottobre 1994, n. 584, nonché di cui all'articolo 4 del decreto-legge 29 marzo 2004, n. 79, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 maggio 2004, n. 139.

Articolo 3 - (Adeguamento infrastrutturale delle Capitanerie di porto - Guardia costiera, dell'Arma dei carabinieri e della Guardia di finanza)

La disposizione è finalizzata, innanzitutto, all'ammodernamento del parco infrastrutturale delle Capitanerie di porto - Guardia costiera che ha in uso complessivamente 851 unità immobiliari distinte nelle seguenti tipologie:

- n. 740 unità in uso governativo, immobili pubblici concessi in uso per finalità istituzionali;
- n. 8 unità in locazione passiva, immobili di proprietà privata sui quali grava, a carico dell'amministrazione, il pagamento di un canone di locazione;
- n. 8 unità FIP-P1, immobili appartenenti al Fondo immobili pubblici;
- n. 95 unità in comodato gratuito per un determinato periodo di tempo, con l'obbligo di restituirlo in buono stato alla scadenza.

La maggior parte delle unità immobiliari non rispondono ai previsti *standard* edilizi di efficienza energetica e resistenza antisismica.

Per tali motivi, è necessario un programma di ammodernamento, efficientamento e riqualificazione energetica del parco infrastrutturale delle Capitanerie di porto - Guardia costiera su tutto il territorio nazionale, indirizzato principalmente alle sedi dei comandi di dimensioni minori (Uffici circondariali marittimi e Uffici locali marittimi), ubicati in prossimità del mare e quindi soggetti a un precoce deterioramento per l'azione aggressiva degli elementi atmosferici, che svolgono funzioni strategiche e rappresentano, per la loro capillare collocazione, un prezioso presidio per il controllo delle coste, mediante:

- a) interventi diretti alla verifica e alla valutazione della sicurezza sismica e statica di edifici nonché per la realizzazione di progetti di miglioramento antisismico;
- b) interventi di efficientamento energetico degli uffici, delle caserme e degli alloggi, ivi comprese le relative progettazioni;
- c) interventi di razionalizzazione degli spazi a disposizione, ivi compresi gli interventi di frazionamento e ridimensionamento degli uffici, nel rispetto dei parametri allocativi individuati dalle norme, se eseguiti congiuntamente ad uno degli interventi di cui alle lettere a) e b);
- d) interventi di riqualificazione degli spazi aperti se eseguiti congiuntamente ad uno degli interventi di cui alle lettere a) e b), ivi compresi i progetti di miglioramento e valorizzazione delle aree verdi, dell'ambito urbano di pertinenza degli immobili oggetto di intervento.

Parallelamente, occorre procedere alla rifunionalizzazione degli immobili confiscati alla criminalità organizzata e assegnati alle Capitanerie di porto - Guardia costiera, per poterli reimpiegare, completando così l'opera di aggressione ai patrimoni mafiosi. Gli interventi assicurano il vantaggio di: affermare la presenza e il valore presidiario dello Stato, per la tutela della sicurezza pubblica, anche nei comuni più piccoli o isolati del territorio;

garantire ai cittadini servizi moderni ed efficienti;
fungere da volano per la ripresa del settore delle piccole imprese edili nazionali, con una favorevole ricaduta sul tasso di occupazione;
superare le difficoltà di eseguire i necessari interventi di adeguamento funzionale degli immobili in locazione.

Per garantire le suddette esigenze, la disposizione, ai commi 1 e 2:

a) prevede l'istituzione, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di un fondo con una dotazione di 1,3 milioni per l'anno 2022, di 500.000 euro per l'anno 2023, di 6,4 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2024 al 2026 e di 4,4 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2027 al 2036, per assicurare la funzionalità dei servizi di istituto dell'organizzazione territoriale delle Capitanerie di porto - Guardia costiera;

b) prevede che la spesa è autorizzata ai fini della realizzazione di interventi da eseguire in un arco temporale ultradecennale per:

la costruzione di immobili demaniali in uso alle Capitanerie di porto - Guardia costiera con le annesse pertinenze, l'acquisto dei relativi arredi al fine di garantirne l'immediata fruibilità da parte dei comandi periferici delle Capitanerie di porto - Guardia costiera;

la ristrutturazione, l'ampliamento, il completamento, l'esecuzione di interventi straordinari, l'efficientamento e la riqualificazione energetica, il miglioramento antisismico di quelle già esistenti, comprese quelle confiscate alla criminalità organizzata. L'elenco degli interventi, predisposto dal Comando generale del corpo delle Capitanerie di porto - Guardia costiera relativo, tra l'altro, all'individuazione e alla localizzazione degli interventi da eseguire e ai parametri progettuali da rispettare, è approvato con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sentiti il Ministero della difesa e l'Agenzia del demanio (tenuto anche conto dell'esperienza e delle competenze maturate dalla citata Agenzia nell'ambito delle verifiche di vulnerabilità sismica degli immobili del demanio e dei conseguenti interventi di adeguamento), entro sei mesi dalla data di entrata in vigore del decreto ed è comunicato alle competenti Commissioni parlamentari entro trenta giorni dalla sua approvazione;

c) stabilisce i criteri da seguire per la predisposizione del citato programma, finalizzati a contenere gli oneri economici e a garantire la rapida realizzazione degli interventi, prevedendo che si debba ricorrere preferenzialmente:

a stabili demaniali che potranno essere abbattuti e ricostruiti sullo stesso sedime;

alla rifunzionalizzazione degli immobili confiscati alla criminalità organizzata ai sensi del decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159, indicando esplicitamente la possibilità di abbattere e ricostruire tali edifici qualora economicamente più vantaggioso;

all'accasermamento nel medesimo stabile di reparti di diverse organizzazioni funzionali, anche ai fini del conseguimento dei risparmi di spesa di cui all'articolo 19 del decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 177;

all'acquisto, tramite l'Agenzia del demanio, di immobili privati tra cui quelli già sede di presidi territoriali delle Capitanerie di porto-Guardia costiera in regime di locazione con conseguente adeguamento; nonché l'acquisizione di aree o immobili di proprietà dei comuni interessati, anche mediante permuta con aree o fabbricati di proprietà dello Stato, evitando così il « consumo del suolo » rifunzionalizzando edifici esistenti con mirati interventi di recupero urbanistico;

d) ai fini dell'utilizzo delle risorse del fondo:

ribadisce che le opere edilizie previste dal suddetto programma sono considerate opere destinate alla difesa militare di cui all'articolo 33, comma 1, della legge 1° agosto 2002, n. 166:

estende alle opere di cui al suddetto elenco l'applicabilità delle misure di semplificazione previste per i contratti pubblici di cui al Piano nazionale di ripresa e resilienza e del Piano nazionale per gli investimenti complementari dai titoli III e IV della parte II del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108;

dispone che le funzioni di stazione appaltante possano essere svolte, anche in relazione alle tipologie di intervento, dall'Agenzia del demanio, dai competenti provveditorati alle opere pubbliche e dagli enti locali, sulla base di specifici accordi stipulati tra le pubbliche amministrazioni interessate, ai sensi dell'articolo 15 della legge 7 agosto 1990, n. 241;

stabilisce che l'approvazione dei progetti delle opere previste dalla legge equivale a tutti gli effetti a dichiarazione di pubblica utilità nonché di urgenza e indifferibilità delle opere stesse ai fini di favorire eventuali provvedimenti di espropriazione per pubblica utilità di cui al decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327.

Il comma 3 stabilisce che l'elenco degli interventi di cui al comma 2, approvato con decreto ministeriale, riporta il codice unico di progetto (CUP) per ogni singolo intervento. Si prevedono inoltre le modalità di monitoraggio sullo stato di attuazione dei richiamati interventi e di verifica dell'utilizzo dei finanziamenti concessi nei tempi previsti, a tal fine rinviando al sistema previsto dal decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229.

Il comma 4 reca la relativa copertura finanziaria.

Il comma 5, lettera *a*), apporta mirate modifiche all'articolo 1, comma 475, della legge 30 dicembre 2021, n. 234 (recante « Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2022 e bilancio pluriennale per il triennio 2022-2024 »), che ha istituito un fondo di investimento pluriennale per il finanziamento di interventi di potenziamento e ammodernamento del patrimonio immobiliare dell'Arma dei carabinieri su tutto il territorio nazionale. Ciò al fine di prevenire incertezze in sede interpretativa e di assicurare maggiore flessibilità ed efficacia agli interventi infrastrutturali da realizzare.

Più nel dettaglio, la disposizione è volta a:

estendere la portata dell'intervento normativo, nel limite delle risorse stanziare dalla stessa norma, agli immobili in uso governativo all'Arma dei carabinieri di tutte le organizzazioni funzionali dell'amministrazione, disciplinate dagli articoli 169 e seguenti del codice dell'ordinamento militare di cui al decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66, mediante l'espunzione del richiamo, riduttivo, alla sola organizzazione territoriale e del Comando unità forestali, ambientali e agroalimentari;

sostituire i richiami al « programma » (di interventi) presenti nel testo vigente con il più generico riferimento a « elenchi di interventi », allo scopo di distinguere l'oggetto della norma in esame dai programmi biennali degli acquisti di beni e servizi e dai programmi triennali dei lavori pubblici di cui al codice dei contratti pubblici;

evitare possibili antinomie normative, in coerenza con quanto già previsto al comma 476 della medesima legge 30 dicembre 2021, n. 234 - che disciplina il piano di interventi pluriennali di ammodernamento del parco immobiliare del Corpo della Guardia di finanza - individuando nel Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (e non nel Presidente del Consiglio dei ministri) l'autorità competente ad approvare con proprio decreto l'elenco degli interventi di cui alla lettera *e*) della medesima norma. Alla luce dei numerosi interventi che verranno realizzati nel periodo d'interesse (ultradecennali), ha l'ulteriore fine di semplificare l'*iter* procedurale da seguire nel caso in cui si renda necessario apportare eventuali modifiche all'originale elenco degli interventi;

rimodulare la tipologia di interventi antisismici realizzabili, non limitandola - come oggi previsto - alle sole opere di « adeguamento » infrastrutturale richieste dalla speciale disciplina di settore, ma estendendo tale tipologia al più ampio spettro del « miglioramento » degli immobili;

consentire l'acquisto, tramite l'Agenzia del demanio, anche di immobili privati che, pur non essendo già sede di reparti/comandi dell'Arma dei carabinieri, presentino caratteristiche (quali la conformità ai parametri progettuali tipici delle caserme della dell'Arma dei carabinieri, l'idoneità all'adozione di misure di sicurezza passiva, la disponibilità di adeguati spazi da adibire ad autorimessa, ecc.) tali da poter essere agevolmente adattati alle esigenze dei reparti/comandi a cui potrebbero essere destinati. L'ampliamento delle possibilità di acquisto di immobili privati da utilizzare come caserme accresce la possibilità di impiegare celermente e in maniera efficiente le risorse stanziare a tal fine.

Analogamente, il comma 5, lettera *b*), apporta mirate modifiche all'articolo 1, comma 476, della

suddetta legge n. 234 del 2021 che ha istituito un fondo di investimento pluriennale per il finanziamento di interventi di potenziamento e ammodernamento del patrimonio immobiliare della Guardia di finanza su tutto il territorio nazionale. Ciò, al fine di prevenire incertezze in sede interpretativa e di assicurare maggiore flessibilità ed efficacia agli interventi infrastrutturali da realizzare.

In particolare, la disposizione è volta a:

sostituire i richiami al « programma » (di interventi) presenti nel testo vigente con il più generico riferimento a « elenchi di interventi », allo scopo di distinguere l'oggetto della norma in esame dai programmi biennali degli acquisti di beni e servizi e dai programmi triennali dei lavori pubblici di cui al codice dei contratti pubblici;

rimodulare la tipologia di interventi antisismici realizzabili, non limitandola - come oggi previsto - alle sole opere di « adeguamento » infrastrutturale richieste dalla speciale disciplina di settore, ma estendendo tale tipologia al più ampio spettro del « miglioramento » degli immobili;

consentire l'acquisto, tramite l'Agenzia del demanio, anche di immobili privati che, pur non essendo già sede di reparti/comandi del Corpo, presentino caratteristiche (quali la conformità ai parametri progettuali tipici delle caserme della Guardia di finanza, l'idoneità all'adozione di misure di sicurezza passiva, la disponibilità di adeguati spazi da adibire ad autorimessa, ecc.) tali da poter essere agevolmente adattati alle esigenze dei reparti/comandi a cui potrebbero essere destinati.

L'ampliamento delle possibilità di acquisto di immobili privati da utilizzare come caserme, accresce la possibilità di impiegare celermente e in maniera efficiente le risorse stanziata a tal fine.

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

Il decreto-legge 20 luglio 2021, n. 103, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 settembre 2021, n. 125, ha introdotto misure urgenti per la tutela delle vie d'acqua di interesse culturale e per la salvaguardia di Venezia.

In particolare, l'articolo 2 del citato decreto-legge n. 103 del 2021 individua un commissario straordinario, nella persona del presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, per la realizzazione di approdi temporanei e interventi complementari in ragione del divieto di transito delle grandi navi nelle zone sensibili della laguna stabilito dall'articolo 1 del medesimo decreto-legge n. 103 del 2021, definendo il regime giuridico cui è assoggettato, i poteri ad esso attribuiti, nonché le modalità di computo dei compensi degli eventuali subcommissari, rimettendo a un decreto ministeriale la fissazione dei termini e delle attività connesse alla realizzazione degli interventi.

Il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, in qualità di Commissario straordinario, ha il compito di procedere alla progettazione, all'affidamento e all'esecuzione degli interventi di seguito elencati:

- a) realizzazione di punti di attracco temporanei in numero non superiore a cinque nell'area di Marghera, di cui due disponibili già per la stagione crocieristica 2022, destinati anche alle navi adibite al trasporto passeggeri di stazza lorda pari o superiore a 25.000 GT;
- b) manutenzione dei canali esistenti;
- c) interventi accessori per il miglioramento dell'accessibilità nautica e della sicurezza della navigazione.

Il comma 1 della disposizione in esame, al fine di garantire lo svolgimento dell'attività crocieristica 2022 nella laguna di Venezia, autorizza il Commissario straordinario di cui al citato articolo 2, del decreto-legge n. 103 del 2021, alla realizzazione, secondo le modalità previste dai commi 1 e 3 del medesimo articolo 2, di un ulteriore punto di attracco temporaneo nell'area di Chioggia, destinato anche alle navi adibite al trasporto passeggeri di stazza lorda pari o superiore a 25.000 GT, nel limite di spesa di euro 1 milione per l'anno 2022. Il Commissario straordinario provvede a indicare, nella relazione periodica da inviare al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, prevista dal

comma 2-*bis* del citato articolo 2, lo stato di realizzazione dell'intervento e le iniziative adottate e da intraprendere, anche in funzione delle eventuali criticità rilevate nel corso del processo di realizzazione.

Al riguardo, si rappresenta che in attuazione del citato articolo 2, comma 1, del suddetto decreto-legge n. 103 del 2021, al fine di potenziare le disponibilità di ormeggi già a partire dal 2022, è stata verificata, oltre alle banchine Liguria e Lombardia su cui sono stati avviati i lavori commissariali di adeguamento, la sussistenza di ulteriori soluzioni.

Nell'ambito di tali attività è emersa l'esigenza di individuare punti di ormeggio temporanei presso il porto di Chioggia, che rientra nel sistema portuale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale.

Il porto di Chioggia, infatti, per la sua configurazione e posizione geografica, potrebbe costituire un ottimo *hub* per consentire al gestore del *terminal*, interessato dal divieto di transito delle « grandi navi » disposto dall'articolo 1 del citato decreto-legge n. 103 del 2021 di svolgere le attività necessarie a rendere più efficace l'azione di riequilibrio della concessione che è stata affidata alla stessa dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, favorendo lo sviluppo di ulteriori traffici con conseguente aumento del livello occupazionale e della capacità recettiva del porto veneziano e clodiense unitariamente considerato quale « sistema ».

Il comma 2, con l'obiettivo di garantire un'organizzazione efficace del traffico delle navi da crociera e migliorare i livelli di servizio ai passeggeri, autorizza la spesa, nel limite complessivo di euro 675.000 per ciascuno degli anni 2022 e 2023, in favore dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale per l'adeguamento funzionale e strutturale delle banchine dei porti di Monfalcone e di Trieste. Il trasferimento delle risorse è subordinato alla corretta alimentazione dei sistemi informativi della Ragioneria generale dello Stato e alla comunicazione al Ministero dell'economia e delle finanze del codice unico di progetto (CUP) di ciascun intervento e del relativo cronoprogramma procedurale.

Il comma 3 reca la copertura finanziaria degli oneri derivanti dai commi 1 e 2, quantificati in euro 1.675.000 per l'anno 2022 e in euro 675.000 per l'anno 2023.

Il comma 4 interviene sull'articolo 95 del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126, che ha istituito l'Autorità per la Laguna di Venezia, quale ente pubblico non economico di rilevanza nazionale, sottoposta ai poteri di indirizzo e vigilanza del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, cui vengono attribuite funzioni e competenze per la salvaguardia della città di Venezia e della zona lagunare e per il mantenimento del regime idraulico lagunare, da esercitare, tra l'altro, mediante l'approvazione del programma triennale per la tutela della laguna di Venezia, del programma unico integrato e del programma di gestione e manutenzione del Modulo sperimentale elettromeccanico (MOSE).

Le modifiche apportate sono finalizzate a definire e circoscrivere con maggior dettaglio le competenze e le funzioni svolte dall'Autorità, nonché a semplificare e accelerare le procedure tecniche e amministrative previste dall'articolo 95 del citato decreto-legge n. 104 del 2020.

In particolare, alla lettera *a*), si modifica il comma 1 del citato articolo 95, al fine di introdurre una nuova denominazione dell'Autorità che viene, pertanto, definita « Autorità per la laguna di Venezia - Nuovo magistrato alle acque ». Tale modifica è orientata al recupero della storica denominazione dell'ente statale di cui l'Autorità ha assorbito integralmente le competenze.

Alla lettera *b*), numero 1), si modifica il comma 2 dell'articolo 95 del decreto-legge n. 104 del 2020, che stabilisce e disciplina nel dettaglio l'attribuzione all'Autorità delle funzioni e delle competenze relative alla salvaguardia della città di Venezia e della zona lagunare e al mantenimento del regime idraulico lagunare, ivi incluse quelle di cui alle leggi 5 marzo 1963, n. 366, 16 aprile 1973, n. 171, e 29 novembre 1984, n. 798, nonché le funzioni già attribuite al magistrato alle acque e trasferite al provveditorato interregionale per le opere pubbliche per il Veneto, Trentino-Alto Adige e Friuli-Venezia Giulia ai sensi dell'articolo 18, comma 3, del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 90, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 114. La modifica introdotta precisa che per l'esercizio delle proprie funzioni, l'Autorità può sottoscrivere accordi ai sensi dell'articolo 15 della legge 7 agosto 1990, n. 241. Ciò al fine di rafforzare e migliorare il coordinamento e la cooperazione

con altre amministrazioni mediante la sottoscrizione di accordi tesi a disciplinare lo svolgimento, in collaborazione, delle relative attività di competenza e di reciproco interesse.

Alla lettera *b)*, numero 2), si modifica la lettera *c)* del comma 2 dell'articolo 95, al fine di meglio definire l'ambito di operatività dell'Autorità.

Il comma 2 dell'articolo 95 prevede, alla lettera *e)*, che l'Autorità svolga attività tecnica di vigilanza e supporto ad amministrazioni, enti ed organismi in relazione alla realizzazione di opere pubbliche nell'ambito lagunare con fonti di finanziamento non di diretta competenza. Con la modifica prevista alla lettera *b)*, numero 3), si prevede che tali attività siano svolte in via facoltativa e non obbligatoria, ovvero laddove ve ne sia la concreta necessità.

Al fine di meglio delimitare l'ambito di operatività delle funzioni svolte dall'Autorità, in relazione alla riscossione delle sanzioni amministrative derivanti dalle infrazioni in ambito lagunare, alla lettera *b)*, numero 4), si modifica la lettera *i)* del comma 2 dell'articolo 95, al fine di specificare che detta attività di riscossione delle sanzioni amministrative sia svolta in relazione alle attività di competenza dell'Autorità.

Alla lettera *b)*, numero 5), si opera una modifica finalizzata a chiarire il riparto di competenze, già esistente a legislazione vigente, tra l'Autorità e il comune di Venezia, specificando che l'Autorità provvede al rilascio delle concessioni e autorizzazioni allo scarico delle acque reflue e alla verifica della qualità degli scarichi in relazione ai limiti legali, nonché alla gestione dell'attività amministrativa, contabile e di riscossione dei canoni relativi agli scarichi industriali. Inoltre, viene chiarito che le autorizzazioni degli scarichi civili e di quelli relativi alle aziende artigiane produttive, agli enti assistenziali e alle aziende turistiche ricettive e della ristorazione, sono rilasciate previa approvazione dei progetti da parte del comune di Venezia e i relativi canoni, determinati in base al consumo idrico, sono introitati direttamente dal comune di Venezia.

Alla lettera *b)*, numero 6), si opera una modifica formale alla lettera *g)* del comma 2 dell'articolo 95, al fine di prevedere che l'autorità rilasci le autorizzazioni e concessioni per dissodamenti e piantagioni entro il perimetro lagunare, nonché per il prelievo dalla laguna di sabbia, fango « ed altri materiali », anziché di « altre materie ». Ciò al fine di utilizzare la specifica terminologia tecnica prevista dalla normativa ambientale di settore.

Il comma 2 dell'articolo 95 prevede, alla lettera *s)*, che l'Autorità valuta ed esprime i pareri sulla validità dei trattamenti di depurazione delle acque sia per gli scarichi reflui all'interno della laguna, sia per quelli defluenti in mare aperto tramite canali artificiali in prossimità della laguna. Con la modifica di cui alla lettera *b)*, numero 7), al fine di rafforzare il ruolo dell'Autorità, si prevede che, in relazione a tali trattamenti, l'Autorità esprima pareri obbligatori.

Il comma 5 dell'articolo 95 disciplina la nomina, i compiti e le funzioni svolte dal presidente, che è il rappresentante legale dell'Autorità, responsabile del suo funzionamento e ne dirige l'organizzazione, emanando tutti i provvedimenti che non siano attribuiti agli altri organi. La nomina del presidente avviene con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, sentiti la regione Veneto e il comune di Venezia, previo parere delle competenti Commissioni parlamentari.

Con la modifica di cui alla lettera *c)*, si introduce una modifica al comma 5 dell'articolo 95 in relazione alle modalità di nomina del presidente, prevedendo che la stessa sia adottata con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, e d'intesa con il sindaco della Città metropolitana di Venezia anziché « sentiti la regione Veneto e il comune di Venezia ».

Il comma 6 dell'articolo 95 disciplina il Comitato di gestione, composto dal presidente dell'Autorità, che lo presiede, e da sette dipendenti di livello dirigenziale scelti tra il personale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, del Ministero dell'economia e delle finanze, del Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo, del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, della regione Veneto, della città Metropolitana di Venezia e del comune di Venezia, e nominati, per la durata di tre anni, secondo le modalità previste dallo statuto. In relazione alle attività e alle funzioni del

Comitato, alla lettera *d*) si modifica il comma 6, al fine di precisare che la valutazione relativa alle scelte strategiche aziendali e alle nomine dei dirigenti responsabili delle strutture di vertice dell'Autorità, sottoposta dal Presidente al Comitato, è preventiva.

In base al comma 7, per l'espletamento dei propri compiti l'Autorità, si avvale di un Comitato consultivo composto da sette componenti, nominati con provvedimento del presidente dell'Autorità, su proposta, rispettivamente, del sindaco di Venezia, del sindaco di Chioggia, del presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Settentrionale, del Comandante generale del Corpo delle Capitanerie di porto, del presidente dell'Istituto superiore per la protezione e la ricerca ambientale, del presidente della Giunta regionale del Veneto e del segretario generale dell'Autorità di bacino distrettuale delle Alpi Orientali, scelti tra soggetti, anche estranei alla pubblica amministrazione, dotati di specifiche e comprovate competenze e esperienza in materia idraulica e di morfodinamica lagunare e di gestione e conservazione dell'ambiente.

Con la modifica di cui alla lettera *e*), si ampliano le competenze professionali richieste per la nomina dei componenti del Comitato, al fine di consentire l'individuazione di adeguati profili professionali per lo svolgimento dell'incarico.

In relazione alle modalità di adozione dello statuto dell'Autorità, il comma 9 dell'articolo 95 prevede che lo stesso sia adottato, in sede di prima applicazione, dal presidente dell'Autorità, e approvato con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, precisando altresì i contenuti e le finalità dello stesso. Si prevede, infine, al medesimo comma 9, che l'Autorità possa avvalersi del patrocinio dell'Avvocatura dello Stato, ai sensi dell'articolo 1 del testo unico di cui al regio decreto 30 ottobre 1933, n. 1611.

Con la modifica di cui alla lettera *f*), si prevede, da un lato, che l'adozione dello statuto avvenga sentiti il presidente della regione Veneto e il sindaco della città metropolitana di Venezia, al fine di prevedere un coinvolgimento più diretto degli enti territoriali di governo, e dall'altro si prevede che l'Autorità, laddove necessario, si avvalga obbligatoriamente del patrocinio dell'Avvocatura dello Stato, ai sensi dell'articolo 1 del regio decreto 30 ottobre 1933, n. 1611, che prevede che la rappresentanza, il patrocinio e l'assistenza in giudizio delle amministrazioni dello Stato, anche se organizzate ad ordinamento autonomo, spettano all'Avvocatura dello Stato.

Alla luce dell'istituzione dell'Autorità e dell'attribuzione dei relativi compiti e funzioni, l'articolo 95, al comma 22, introduce modifiche all'articolo 4 della legge 29 novembre 1984, n. 798 (*Nuovi interventi per la salvaguardia di Venezia*), prevedendo una nuova disciplina per il funzionamento del Comitato cui è affidato l'indirizzo, il coordinamento e il controllo per l'attuazione degli interventi previsti dalla medesima legge n. 798 del 1984.

La lettera *g*) reca una modifica al comma 27-*bis* finalizzata ad eliminare il riferimento alle parole « di mare » del tutto improprio (sul piano tecnico - giuridico) in considerazione delle peculiari caratteristiche della laguna di Venezia.

La lettera *h*) introduce una modifica al comma 27-*quinquies* dell'articolo 95 al fine di prevedere una riduzione dei termini ivi stabiliti, da sessanta a trenta giorni, per l'espressione del parere della Commissione tecnico-consultiva istituita presso il Provveditorato interregionale delle Opere Pubbliche per il Veneto, Trentino- Alto Adige, Friuli Venezia Giulia sulle domande di autorizzazione per la movimentazione, in aree di mare ubicate all'interno del contermine lagunare di Venezia, dei sedimenti risultanti dall'escavo dei fondali del contermine lagunare di cui al comma 27-*bis* del medesimo articolo 5.

Il comma 5, infine, interviene sull'articolo 4, comma 3, della legge 29 novembre 1984, n. 798 recante « Nuovi interventi per la salvaguardia di Venezia », al fine di prevedere che il Comitato istituzionale per la salvaguardia di Venezia e della sua laguna, istituito dal medesimo articolo 4, approvi il piano degli interventi nell'ambito della Laguna di Venezia e decida sulla ripartizione delle risorse stanziare per la loro attuazione, nonché sulla eventuale rimodulazione delle risorse ripartite. Tale modifica si rende necessaria al fine di provvedere ad una efficace ed efficiente gestione delle risorse destinate agli interventi per la salvaguardia di Venezia.

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

Il comma 1 apporta modifiche all'articolo 94-*bis* del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 aprile 2020 n. 27, introducendo i commi aggiuntivi 7-*bis*, 7-*ter*, 7-*quater* e 7-*quinquies*. L'articolo 94-*bis* del citato decreto-legge n. 18 del 2020, ha previsto la nomina del provveditore interregionale alle opere pubbliche di Piemonte, Val d'Aosta e Liguria quale 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, con il compito di provvedere alla progettazione, all'affidamento e all'esecuzione degli interventi necessari per il ripristino della funzionalità dell'impianto funiviario di Savona in concessione alla società Funivie S.p.A..

Al riguardo, si premette che la funivia San Giuseppe di Cairo costituisce una infrastruttura funiviaria per il trasporto di carbone e rinfuse solide (non alimentari) dal porto di Savona al parco/deposito oltre Appennino sito nel comune di Cairo Montenotte di proprietà del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

L'impianto funiviario assume una preminente rilevanza nell'ambito della portualità alto-tirrenica, per le caratteristiche tecniche e del servizio fornito, per provenienza dei traffici, per la peculiarità delle merci trasportate e per la sua interconnessione funzionale con il trasporto marittimo e ferroviario.

Allo stato, la gestione dell'infrastruttura e dei servizi di trasporto merci da effettuare mediante gli impianti della funivia Savona - S. Giuseppe e del relativo parco ferroviario nel comune di San Giuseppe di Cairo è affidata alla società Funivie S.p.A. in virtù di una concessione, stipulata il 15 novembre 2007, della durata di 25 anni a decorrere dal 20 dicembre 2007.

Per assicurare la sostenibilità economico-finanziaria dell'esercizio pubblico, quantificato sulla base di un piano industriale e operativo, predisposto su iniziativa della stessa società, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, in qualità di ente concedente, ha riconosciuto un contributo finanziario per l'esercizio, per la manutenzione ordinaria e straordinaria degli impianti, per il rinnovo degli stessi e per gli investimenti per la realizzazione delle coperture dei parchi del carbone (importo stimato di 30 milioni di euro). Detto contributo complessivo nei 15 anni ammonta a euro 104.781.0000 e viene ridotto annualmente sino al suo completo esaurimento nel quindicesimo anno.

Il menzionato contributo attualmente è imputato al capitolo 1325, Missione 13, Programma 6, iscritto nel bilancio di previsione della spesa del Ministero delle infrastrutture e delle mobilità sostenibili.

Nel corso del periodo di concessione si è registrato una generalizzata contrazione del mercato del carbone e delle rinfuse solide che di fatto ha dimezzato il quantitativo delle merci trasportate (circa 750.000 tonnellate annue) a fronte dei 2 milioni di tonnellate annue previste nel piano industriale e che ha reso ad oggi difficoltoso qualsiasi tentativo di riequilibrio finanziario derivante dal margine operativo.

Inoltre, il danneggiamento di alcuni piloni di sostegno delle linee funiviarie a causa di un eccezionale nubifragio che ha coinvolto l'impianto, ha determinato il fermo delle attività di esercizio funiviario.

Infine, la mancata realizzazione delle coperture dei parchi-deposito del carbone ha determinato la sospensione dell'erogazione delle quote residue di contributo statale da parte del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (l'ultima rata di contributo liquidata dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili in favore della società Funivie Spa è relativa all'annualità 2018).

Pertanto, il comma 1 introduce all'articolo 94-*bis* del citato decreto-legge n. 18 del 2020 i seguenti commi:

a) comma 7-*bis*, il quale prevede che in caso di cessazione entro il 31 dicembre 2022 della concessione Funivia Savona - San Giuseppe di Cairo e nelle more dell'individuazione di un nuovo concessionario, il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar ligure occidentale, in deroga alle previsioni di cui all'articolo 21, comma 5, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, provvede, per un periodo massimo di ventiquattro mesi, prorogabile con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili non oltre il 31 dicembre 2024, ad eseguire gli interventi necessari per il recupero della piena funzionalità tecnica di detta funivia, nonché all'individuazione di un nuovo concessionario secondo le modalità previste dal codice dei contratti pubblici di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50. Inoltre, si precisa che la proroga è

subordinata alla necessità di definire le procedure di individuazione del nuovo concessionario.

Si prevede, altresì, che, nelle more dell'individuazione di un nuovo concessionario, il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar ligure occidentale provvede alla gestione diretta dell'impianto funiviario. Al riguardo, si evidenzia che nel periodo precedente all'affidamento in concessione, la gestione dell'infrastruttura avveniva in maniera diretta a mezzo di un Commissario governativo (ai sensi del combinato disposto dell'articolo 18 della legge 2 agosto 1952, n. 1221 e dell'articolo 2 della legge 12 gennaio 1991, n. 13).

Occorre, altresì, evidenziare che l'articolo 21, comma 5, del decreto-legge n. 98 del 2011, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 111 del 2011, ha previsto, ai fini del contenimento della spesa pubblica e con lo scopo di assicurare l'organico completamento delle procedure di trasferimento alle regioni dei compiti e delle funzioni di programmazione e amministrazione relativi alle ferrovie in regime di gestione commissariale governativa, che tutte le funzioni e i compiti delle gestioni commissariali governative ferroviarie sono attribuite alla competente Direzione generale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

b) comma 7-ter, il quale prevede che, qualora non sia stato possibile individuare un nuovo concessionario all'esito della procedura di cui al comma *7-bis*, la regione Liguria subentra allo Stato, quale titolare e concedente dell'impianto funiviario e demanda l'attuazione del conferimento e l'attribuzione alla regione Liguria, a decorrere dalla data di effettivo trasferimento dell'impianto funiviario, delle relative risorse individuate al comma *7-quinquies*, ad un decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, previo accordo di programma tra il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e la regione Liguria;

c) comma 7-quater, il quale prevede che il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure occidentale, per lo svolgimento delle attività individuate ai commi *7-bis* e *7-ter* e per l'eventuale supporto tecnico, possa avvalersi, 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 cui oneri sono posti a carico delle risorse di cui al comma *7-quinquies* nel limite massimo di spesa di 70.000 euro per l'anno 2022 e di 200.000 euro per ciascuno degli anni 2023 e 2024;

d) comma 7-quinquies, il quale reca la copertura finanziaria per l'attuazione dei commi *7-bis* e *7-ter*, quantificati nel limite massimo di euro 700.000 per l'anno 2022 e di euro 5.600.000 a decorrere dall'anno 2023.

Il comma 2 estende fino al 31 dicembre 2022 le misure in favore dei lavoratori dipendenti da imprese del territorio della provincia di Savona (cassa integrazione), impossibilitati a prestare attività lavorativa, in tutto o in parte, a seguito della frana verificatasi lungo l'impianto funiviario di Savona, in concessione alla società Funivie S.p.A..

Al riguardo, va premesso che l'articolo *94-bis* del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 aprile 2020, n. 27, ha previsto, al fine di mitigare gli effetti economici derivanti dalla diffusione del contagio da COVID-19 e di consentire la ripresa economica dell'area della provincia di Savona che la regione Liguria, nel limite delle risorse disponibili destinate alla medesima regione ai sensi dell'articolo 44, comma *11-bis*, del decreto legislativo 14 settembre 2015, n. 148, possa erogare nell'anno 2020, nel limite di spesa di 1,5 milioni di euro, un'indennità pari al trattamento straordinario di integrazione salariale, comprensiva della relativa contribuzione figurativa e degli assegni per il nucleo familiare (ANF), per la durata massima di dodici mesi, in favore dei lavoratori dipendenti da imprese del territorio della provincia di Savona, impossibilitati a prestare attività lavorativa, in tutto o in parte, a seguito della frana verificatasi lungo l'impianto funiviario di Savona, in concessione alla società Funivie S.p.A., in conseguenza degli eccezionali eventi atmosferici del mese di novembre 2019.

Successivamente, l'articolo 49, comma *2-bis*, del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 luglio 2021, n. 106, ha previsto l'estensione anche per l'anno 2021 dello

stesso trattamento.

Infine, l'articolo 16, comma 3-*sexies*, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, ha previsto una ulteriore estensione del citato trattamento straordinario di integrazione salariale dal 16 novembre 2021 al 31 agosto 2022.

La disposizione in esame prevede la possibilità di riconoscimento da parte dell'INPS, per la durata massima di altri quattro mesi (settembre 2022 - dicembre 2022), di un'ulteriore indennità pari al trattamento straordinario di integrazione salariale, comprensiva della relativa contribuzione figurativa, in continuità con l'indennità di cui al comma 1 dell'articolo 94-*bis* del citato decreto-legge n. 18 del 2020, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 27 del 2020.

Articolo 6 - (*Disposizioni in materia di trasporto aereo*)

Il Sistema nazionale integrato dei trasporti (SNIT) rappresenta il sistema integrato di infrastrutture, puntuali e a rete, di interesse nazionale e internazionale che costituisce la struttura portante del sistema di trasporto passeggeri e merci italiano.

Pur non essendo inseriti nel PNRR, i progetti degli aeroporti sono oggi fortemente orientati alla transizione ecologica (fotovoltaico, SAF/HVO, elettrificazione dei mezzi, comunità energetica, innovazione tecnologica, ristrutturazione immobili in ottica *green*).

Investimenti rapidi e consistenti in questo settore non potranno che avere effetti positivi rilevanti di tipo economico e sociale. Inoltre, trasformare in senso sostenibile le infrastrutture e il sistema dei trasporti può contribuire a determinare un miglioramento della competitività dell'economia e anche della qualità della vita delle persone e dell'ambiente in cui esse vivono e operano.

Pertanto, l'anno 2025, con le celebrazioni per il Giubileo della Chiesa cattolica, offre interessanti prospettive di sviluppo del traffico aereo verso il nostro Paese, favorendo la ripresa del settore del turismo e degli investimenti e rafforzando il « *Brand Italia* ». In tale scenario, la necessità di infrastrutture aeroportuali adeguate, in grado di garantire i più elevati *standard* di servizio, richiede strategie chiare e adeguatezza degli strumenti per far ripartire fin da subito gli investimenti per lo sviluppo.

Pertanto, al comma 1, riconoscendo la strategicità e il preminente interesse nazionale dello sviluppo dei tre aeroporti intercontinentali di Roma Fiumicino, Milano Malpensa e Venezia Tesserà e al fine di rafforzare l'interconnessione tra sistema ferroviario e trasporto aereo, si prevede:

- a) lo svolgimento delle procedure di valutazione di impatto ambientale di cui all'articolo 6, comma 3-*ter*, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, nonché quelle relative alle opere inserite nei piani di sviluppo aeroportuale, ivi incluse quelle di mitigazione e miglioramento ambientale, nei tempi previsti per i progetti di cui all'articolo 8, comma 2-*bis*, del medesimo decreto legislativo n. 152 del 2006;
- b) lo svolgimento del dibattito pubblico di cui all'articolo 22 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, nei termini di cui all'articolo 46, comma 1, secondo periodo, del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108;
- c) la riduzione della metà dei termini per l'accertamento di conformità di cui all'articolo 2 del decreto del Presidente della Repubblica 18 aprile 1994, n. 383, relativamente ai piani di sviluppo aeroportuale e alle opere inserite in detti piani.

Al comma 2 si stabilisce che le opere di cui al comma 1 che comportano un miglioramento dell'impatto ambientale sulle aree antropizzate sono recepite in via prioritaria all'interno degli strumenti di pianificazione urbanistica, naturalistica e paesaggistica vigenti.

Al comma 3 si prevede la riduzione della metà dei termini previsti per le procedure di valutazione ambientale di cui alla parte seconda del decreto legislativo n. 152 del 2006 - relative alla valutazione ambientale strategica e alla valutazione di impatto ambientale - in relazione ai piani di sviluppo aeroportuale degli aeroporti di interesse nazionale diversi da quelli di cui al comma 1, nonché alle opere previste dai medesimi piani. In relazione a tali opere si prevede, altresì, l'applicazione delle disposizioni con finalità acceleratoria di cui al comma 1, lettere b) e c), ovvero la riduzione dei termini per lo svolgimento del dibattito pubblico e per l'accertamento della conformità alle prescrizioni delle norme e dei piani urbanistici ed edilizi.

Articolo 7 - (*Disposizioni urgenti in materia di sicurezza e circolazione stradale e di infrastrutture autostradali*)

Il comma 1 apporta una serie di modifiche al codice della strada (di seguito « codice »), di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di sicurezza stradale e mobilità, al fine di ridurre gli oneri amministrativi a carico dell'utenza, di favorire lo sviluppo della mobilità sostenibile, nonché di incrementare la sicurezza della circolazione stradale.

In particolare, la lettera *a*) modifica l'articolo 24 (*Pertinenze delle strade*) del codice, in quanto, ad oggi, non è prevista una disciplina completa relativa alle stazioni di ricarica dei veicoli elettrici. Con l'intervento normativo in questione si intende procedere ad una qualificazione giuridica dell'infrastruttura di ricarica e della sua collocazione in diverse aree della sede stradale a seconda della tipologia di strada considerata. Nello specifico, al numero 1), viene modificato il comma 4 del citato articolo 24, al fine di ricomprendere i manufatti per la ricarica dei veicoli tra quelli facenti parte delle aree di servizio, definite pertinenze di servizio. Al numero 2), viene modificato il comma 5, al fine di ricomprendere le aree per la ricarica dei veicoli tra le pertinenze che possono appartenere anche a soggetti diversi dall'ente proprietario ovvero essere affidate dall'ente proprietario in concessione a terzi secondo le condizioni stabilite dal regolamento. Al numero 3), infine, viene modificato il comma 5-*bis*, al fine di prevedere che le pertinenze di servizio rispettino anche le norme che disciplinano l'installazione e la gestione di stazioni di ricarica elettrica.

La lettera *b*) interviene sull'articolo 47 (*Classificazione dei veicoli*) del codice, operando, al comma 2, in relazione alla categoria L1e, alla categoria L2e, alla categoria L3e e alla categoria L4e una modifica alla definizione delle relative categorie internazionali di appartenenza. In tal modo, si assicura un inquadramento più chiaro dei velocipedi elettrici, peraltro già contemplato nelle norme armonizzate dell'Unione europea.

La lettera *c*) modifica l'articolo 50 (*Velocipedi*) del codice, introducendo, per completezza, al numero 1), il valore della potenza nominale continua massima (pari a 0,5 kW) anche per i velocipedi adibiti al trasporto delle merci. Conseguentemente, al numero 2), si modifica il comma 2 del medesimo articolo 50, al fine di individuare le misure del relativo piano di carico; al numero 3) la disposizione chiarisce che i velocipedi a pedalata assistita non rispondenti ad una o più delle caratteristiche o prescrizioni indicate nel comma 1 sono considerati ciclomotori ai sensi e per gli effetti dell'articolo 97. Al riguardo, si evidenzia che laddove vengano effettuate delle modifiche idonee a mutarne le loro caratteristiche tecniche o costruttive, munendo il veicolo di un motore che supera i limiti di potenza nominale, ovvero non rendendolo capace di ridurre progressivamente la velocità (interrompendola se vengono raggiunti i 25 km/h o se il conducente smette di pedalare), tali mezzi non possono più essere classificati come velocipedi, divenendo a tutti gli effetti degli *scooter* elettrici, quindi rientranti nella categoria dei ciclomotori. Pertanto, il quadro normativo di riferimento, con relative sanzioni, che dovrà essere preso in esame da parte di un operatore delle Forze dell'ordine nell'ambito di controllo di polizia è quello sancito all'articolo 97 del codice della strada, in forza del quale, tra l'altro, per poter circolare, tali veicoli devono essere muniti di certificato di circolazione e targa, che identifica l'intestatario del certificato di circolazione (comma 2-*bis*); inoltre, si introducono sanzioni amministrative pecuniarie per chi fabbrica, produce, pone in commercio o vende velocipedi a pedalata assistita che sviluppino una velocità superiore a quella prevista dal codice della strada (da euro 1.084 a euro 4.339) e per chi effettua sui velocipedi a pedalata assistita modifiche idonee ad aumentare la potenza nominale continua massima del motore ausiliario elettrico o la velocità oltre i limiti previsti dal codice della strada (da euro 845 ad euro 3.382) (comma 2-*ter*);

La lettera *d*) introduce il comma 3-*bis* all'articolo 97 (*Circolazione dei ciclomotori*) del codice, consentendo di non dover più inviare per posta ai titolari di ciclomotori che cambiano residenza il tagliando cartaceo da apporre sui certificati di circolazione (procedura che già opera per i proprietari di vetture/veicoli). L'aggiornamento della residenza avverrebbe nell'archivio nazionale dei veicoli, in modo da poter essere controllata, in tempo reale dagli organi di polizia, la residenza del titolare del ciclomotore senza necessità di apporre un tagliando ad ogni cambio residenza. Tale modifica si inquadra nel ben più ampio progetto di digitalizzazione, innovazione e semplificazione dei processi, in

atto presso il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

La lettera *e*) sostituisce la lettera *f*) del comma 3 dell'articolo 116 (*Patente e abilitazioni professionali per la guida di veicoli a motore*) del codice. Con tale modifica, in coerenza con la disposizione dell'Unione europea, recepita nella normativa sulla qualificazione iniziale e la formazione periodica dei conducenti (CPC/Code 95), è stato possibile per gli Stati membri consentire ai titolari di patente B di guidare un veicolo ad alimentazione alternativa fino a 4,25 t (anziché fino a 3,5 t). La disposizione, nel consentire una maggiore flessibilità, risponde alle necessarie esigenze di accelerazione sulla transizione ecologica nel settore dei trasporti (in particolare del trasporto merci dell'ultimo miglio). Infatti, sarebbe favorita, nel modo più semplice possibile, una transizione a forme di mobilità più sostenibili nel trasporto merci su strada da parte delle aziende della logistica, sia le grandi sia le numerose PMI che costellano il mercato nazionale, anche alla luce delle ultime criticità riscontrate sul fronte energetico, nello specifico per quanto riguarda la mobilità delle merci e l'integrità delle *supply chain*. Non da ultimo, permettere questa modifica a livello nazionale consentirebbe di velocizzare notevolmente il passaggio a veicoli a zero emissioni, quali appunto i veicoli elettrici. Al contrario, mantenere la limitazione delle patenti costringerebbe i corrieri a usare veicoli più piccoli e meno performanti (ci sarebbe una perdita di competitività).

Tanto premesso, al numero 2) della novellata lettera *f*), si prevede che la patente B possa abilitare alla guida dei veicoli senza rimorchio adibiti al trasporto di merci con una massa complessiva compresa tra i 3500 kg e i 4250 kg. Quanto al requisito soggettivo, si precisa che è necessario aver conseguito la suddetta patente da due anni. In ordine al requisito oggettivo, si precisa che la differenza di massa (tra 4250 e 3500 kg) deve essere riconducibile esclusivamente alla massa della batteria per la categoria dei veicoli e non deve determinare in alcun modo un aumento di capacità di carico. Al riguardo, il comma 2 dell'articolo in esame demanda ad un decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili la definizione delle modalità di annotazione sul documento unico dell'eccesso di massa connesso al sistema di propulsione installato.

La lettera *f*), modifica il comma 2-*bis* dell'articolo 117 (*Limitazioni nella guida*) del codice, introducendo il limite di potenza specifica, riferita alla tara, per le autovetture elettriche o ibride *plug-in*, condotte dai « neo-patentati » di categoria B.

La lettera *g*) apporta modiche all'articolo 120, sostituendo la rubrica con la seguente: « Requisiti morali per ottenere il rilascio della patente di guida e disposizioni sull'interdizione alla conduzione di velocipedi a pedalata assistita » e inserendo il comma 6-*bis*, il quale prevede che: nei confronti dei soggetti indicati dal comma 1 del medesimo articolo, il giudice ovvero il prefetto possono disporre l'interdizione dalla conduzione dei velocipedi a pedalata assistita, fatti salvi gli effetti di provvedimenti riabilitativi e, per i soggetti destinatari dei predetti divieti, per tutta la loro durata, e che, nell'ipotesi di cui al comma 2 del medesimo articolo, con il provvedimento prefettizio di revoca della patente di guida può essere disposta l'applicazione dell'ulteriore misura dell'interdizione dalla conduzione dei predetti velocipedi. Precisa che avverso il provvedimento interdittivo prefettizio è ammesso ricorso ai sensi del comma 4 (ricorso al Ministro dell'intero) e stabilisce che la violazione della misura interdittiva introdotta dalla disposizione in esame è punita con la sanzione amministrativa pecuniaria da euro 2.000 a euro 7.000 e confisca del mezzo;

La lettera *h*) apporta modifiche all'articolo 126 (*Durata e conferma della validità della patente di guida*) del codice, con il fine di presidiare la sicurezza della circolazione stradale nel caso di rinnovo di validità di patenti di guida scadute da più di cinque anni.

Le vigenti disposizioni del codice consentono al conducente titolare di siffatta patente di rinnovarla senza altro onere che non sia la rituale certificazione dei requisiti di idoneità psico-fisica alla guida e presentazione della domanda di rinnovo di validità. Fa eccezione il solo caso in cui, ai sensi dell'articolo 128, comma 1, del codice, i competenti uffici dell'attuale Dipartimento per la mobilità sostenibile, a fronte di una patente scaduta da un considerevole lasso di tempo, ritengano sussistere dubbi sul permanere dell'idoneità tecnica alla guida; in tal caso, gli stessi possono emettere un provvedimento di revisione che obbliga il conducente a sottoporsi al relativo esame, teorico e pratico. La disciplina applicativa di tali previsioni si è sostanziata, nel corso del tempo e fino al 1° settembre

2021, in un cospicuo numero di circolari che, da ultimo, hanno stabilito in tre anni il termine trascorso il quale una patente non rinnovata richiederebbe un provvedimento di revisione e, entro trenta giorni dalla notifica di tale provvedimento, il termine utile per presentare domanda di revisione. L'attività degli Uffici della motorizzazione civile (UMC) finalizzata all'emissione del provvedimento di revisione non è stata di poco rilievo, sotto un profilo di impiego delle risorse sia umane che finanziarie, presupponendo sia un monitoraggio continuo delle patenti di guida scadute da almeno tre anni, sia la predisposizione di altrettanti provvedimenti di revisione da notificarsi nelle forme di legge. Peraltro, poiché il citato comma 1 dell'articolo 128 letteralmente recita « qualora sorgano dubbi », la giurisprudenza ha inteso ammettere ogni possibile prova contraria ai dubbi medesimi, anche testimoniale: ciò, nel tempo, ha palesato una sostanziale inutilità dell'attività degli UMC i cui provvedimenti di revisione sono stati sconfessati, in sede di ricorso, dalle più svariate testimonianze ovvero dichiarazioni sostitutive di atto di notorietà intese a comprovare che il conducente, ancorché con patente scaduta da almeno tre anni, non aveva mai cessato l'attività di guida e, pertanto, non aveva perso l'idoneità tecnica. Pertanto, stante l'oggettiva esigenza di dare effettività e contenuto alla « verifica di persistenza dell'idoneità tecnica alla guida », nel 2021, con tre circolari, nelle more di una evoluzione normativa al riguardo, la Direzione generale per la motorizzazione ha ritenuto di regolamentare in modo più dettagliato e univoco la procedura su esposta, riducendo gli attuali margini di incertezza operativa che affliggono gli uffici e disorientano l'utenza. La citata Direzione ha, dunque, disposto che, a far data dal 1° settembre 2021, i titolari di patente di guida, la cui validità sia scaduta da oltre cinque anni, che presentano agli UMC richiesta di conferma di validità della patente, devono sostenere, preliminarmente alla conferma, un « esperimento di guida » teso ad accertare che il conducente abbia conservato i requisiti di idoneità tecnica alla guida (capacità di effettuare manovre e abilità di comportamento nel traffico). Disciplinate le modalità di presentazione della domanda finalizzata a sottoporre il conducente all'esperimento di guida, le istruzioni impartite prevedono che gli UMC rilascino agli interessati una ricevuta di prenotazione dell'esperimento in parola valida per condurre il veicolo fino al giorno della prova.

La disposizione in esame, quindi, intende superare un simile impianto normativo per prevedere l'esito favorevole di un esperimento di guida quale condizione per il rinnovo di una patente scaduta da cinque anni. Nello specifico, la lettera *h*), al numero 1), modifica il comma 8 dell'articolo 126 del codice, al fine di prevedere il richiamo al comma *8-ter*, inserito dal successivo numero 2). Il nuovo comma *8-ter* prevede che, nel caso una patente di guida sia scaduta da più di cinque anni, la conferma della validità è subordinata anche all'esito positivo di un esperimento di guida. Detto esperimento è strutturato solo in una prova pratica, i cui contenuti sono mutuati da quelli previsti per la prova pratica di guida utile al conseguimento di una patente della medesima categoria di quella posseduta, ma in numero ridotto.

Come anticipato, la previsione di un solo esperimento di guida offre il vantaggio:

- per il conducente, di non essere valutato nell'idoneità tecnica alla luce di cognizioni teoriche che, se certamente hanno un senso per candidati al conseguimento di una patente, possono diventare, specie dopo un periodo piuttosto lungo di attività di guida, comportamenti parimenti corretti e virtuosi pur nella non attualità della conoscenza della regola formale ed astratta;

- per gli UMC, di alleggerire le attività utili alla verifica del permanere dell'idoneità tecnica in parola, concentrandole su ciò che rileva per garantire la sicurezza stradale di tutti gli utenti della strada.

Il rinvio alle manovre e comportamenti di guida nel traffico, previsti dalla disciplina dell'Unione europea e attuati nell'ordinamento interno, dà garanzia di uniformità di svolgimento degli esperimenti di guida in parola e di significatività delle attività richieste al conducente. Il maggior intervallo temporale rispetto alla disciplina attuale (cinque anni invece di tre) è funzionale a far salve situazioni di mere, e tuttavia difficilmente giustificabili, dimenticanze dell'obbligo di procedere al rinnovo di validità della patente.

L'esperimento di guida deve comunque costituire l'ultimo appello per il conducente che abbia per troppo tempo dimenticato di rinnovare la sua patente e pertanto, nel caso in cui lo stesso non si presenti per sostenere la prova, la patente è revocata: diversamente il conducente negligente potrebbe

continuare a circolare con la ricevuta di prenotazione sostanzialmente *sine die*, senza sottoporsi mai alla prova di verifica del permanere dell'idoneità tecnica. Al numero 3) si modifica il comma 9 del medesimo articolo 126 del codice, al fine di prevedere l'applicazione delle disposizioni del comma 8-ter anche alle procedure previste per i titolari di patente italiana, residenti o dimoranti in un altro Stato per un periodo di almeno sei mesi. I numeri 4) e 5) apportano modifiche, rispettivamente, ai commi 10 e 10-bis dell'articolo 126, al fine di aggiornare la denominazione della Direzione generale e del Dipartimento competenti, nonché del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. La lettera i) aggiunge un periodo al comma 7 (*Comportamento dei pedoni*) dell'articolo 190 del codice, al fine di favorire la mobilità delle persone con disabilità e, in particolare, di rendere possibile la circolazione delle macchine a loro uso in determinati ambiti stradali. Ai sensi dell'articolo 46 del codice, le macchine per uso di persone con disabilità, rientranti tra gli ausili medici secondo le vigenti disposizioni dell'Unione europea, anche se asservite da motore, non rientrano nella definizione di veicolo. La circolazione delle carrozzine elettriche ad uso di persone con disabilità è disciplinata dal comma 7 dell'articolo 190 del codice, che stabilisce che queste, nei limiti definiti nell'articolo 46, possono circolare sulle parti della strada riservate ai pedoni. La disposizione introduce il principio per cui le persone con disabilità che utilizzano le specifiche macchine a loro uso possono utilizzare le infrastrutture stradali nel modo più ampio possibile, pur non rientrando nella categoria dei veicoli, al fine di favorirne la mobilità, compatibilmente con le esigenze di sicurezza della circolazione stradale e in particolare della sicurezza delle stesse persone con disabilità.

Infatti, se tali macchine possono circolare sui marciapiedi ai sensi del comma 7 dell'articolo 190, al contrario, si deduce solo indirettamente, dalle norme vigenti, che esse non possono circolare sulla carreggiata, in conseguenza del fatto che non risultano « veicoli » ai sensi dell'articolo 46 del codice. La disposizione, pertanto, introduce la possibilità di circolazione sugli altri ambiti stradali dove i pedoni possono circolare in promiscuo con le biciclette (percorsi ciclabili e itinerari ciclopedonali) mentre, nel caso in cui le macchine per disabili siano asservite da motore e quindi garantiscano una velocità minima costante rispetto a quelle a propulsione muscolare, tali macchine possono circolare sulle infrastrutture riservate alle biciclette.

Il comma 2 rinvia ad un decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili la definizione delle modalità di annotazione sul documento unico dell'eccesso di massa connesso al sistema di propulsione installato. Inoltre, reca disposizioni transitorie al fine di chiarire che l'efficacia della disposizione di cui al comma 1, lettera e), è subordinata alla necessità che la Commissione europea debba essere prima consultata sull'implementazione della misura e che la disposizione si applica ai veicoli immatricolati successivamente all'adozione del provvedimento con cui saranno definite le modalità attuative.

Il comma 3 interviene sull'articolo 33-bis, comma 1, del decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8, recante le modalità di sperimentazione in materia di micromobilità, prorogando di ulteriori dodici mesi il termine di conclusione della suddetta sperimentazione che viene, quindi, fissato al 27 luglio 2023.

Al comma 4 si prevede, al fine di contenere gli oneri finanziari a carico dell'utenza, dal 1° luglio 2022 al 31 dicembre 2022, e comunque non oltre la conclusione della verifica della sussistenza delle condizioni per la prosecuzione dell'attuale rapporto concessorio delle autostrade A24 e A25, ove tale conclusione sia anteriore alla data del 31 dicembre 2022, la sospensione dell'incremento delle tariffe di pedaggio delle autostrade A24 e A25. Per la durata del periodo di sospensione si applicano le tariffe di pedaggio vigenti alla data del 31 dicembre 2017.

Al riguardo, si evidenzia che la società Strada dei Parchi S.p.A. è concessionaria della tratta autostradale a pedaggio Roma, l'Aquila, Teramo - diramazione per Torano, Pescara (A24/ A25), a seguito di procedura di gara, dal 20 dicembre 2001. Le tratte in gestione si estendono per 281,4 km. La scadenza della concessione è attualmente fissata al 31 dicembre 2030.

Il rapporto concessorio è stato modificato e integrato con la Convenzione Unica (CU) sottoscritta il 18 novembre 2009, divenuta efficace *ex lege* ai sensi del decreto-legge 8 aprile 2008, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 giugno 2008, n. 101.

Allo stato, nei confronti del concessionario, pendono due procedimenti amministrativi: quello di aggiornamento del piano economico finanziario (PEF) e il procedimento di contestazione per grave inadempimento.

Quanto al primo procedimento, si evidenzia che l'aggiornamento del rapporto concessorio previsto dall'anno 2014 non si è mai perfezionato, poiché le proposte di revisione contrattuale presentate da Strada dei Parchi S.p.A. sono state considerate non accoglibili dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

A seguito del ricorso attivato da Strada dei Parchi S.p.A. per l'accertamento del silenzio inadempimento del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili sulla mancata conclusione del procedimento di approvazione delle proposte di Piano economico finanziario, il Consiglio di Stato, con ordinanza n. 2413/2020, in esecuzione della sentenza n. 5330/2018 ha nominato un Commissario *ad acta* assegnandogli l'incarico di portare a compimento il procedimento relativo al nuovo PEF.

Il Commissario *ad acta* ha quindi sottoposto al Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile (CIPESS) la proposta di aggiornamento/revisione del PEF elaborata da Strada dei Parchi S.p.A., ritenendo tale proposta non sostenibile, anche in considerazione degli aumenti tariffari del 15,81 per cento all'anno fino al 2030.

Il CIPESS, nella seduta del 5 maggio 2022, su conforme parere del Nucleo di consulenza per l'attuazione delle linee guida per la regolazione dei servizi di pubblica utilità (NARS), ha formulato parere non favorevole sulla proposta di aggiornamento/revisione del PEF. La relativa delibera, ad oggi, è in corso di pubblicazione.

Quanto al secondo procedimento, si osserva che esso scaturisce dalla contestazione di grave inadempimento formalizzata dal concedente con note prot. n. 33797 del 28 dicembre 2021, prot. n. 1179 del 28 gennaio 2022 e prot. n. 5092 del 28 febbraio 2022.

Con nota prot. n. 5796 del 15 marzo 2022, la società concessionaria ha inviato le proprie controdeduzioni, attualmente all'esame del Ministero delle infrastrutture e delle mobilità sostenibili. Quanto alla violazione degli obblighi derivanti dal rapporto concessorio, si evidenzia che le procure della Repubblica presso i tribunali di L'Aquila, Teramo, Pescara, Sulmona, hanno avviato specifiche indagini nei confronti dei rappresentanti della società concessionaria.

Tanto premesso, in considerazione della circostanza che ambedue i procedimenti amministrativi instaurati sono suscettibili di determinare la caducazione del rapporto concessorio, la disposizione in esame prevede l'applicazione, fino alla definizione di detti procedimenti e, comunque, non oltre il 31 dicembre 2022, delle tariffe di pedaggio vigenti alla data del 31 dicembre 2017. Ciò, al fine di evitare che il concessionario possa applicare, nelle more della definizione di detti procedimenti, gli incrementi tariffari pari a circa il 24 per cento, comprensivo degli incrementi tariffari maturati per gli anni 2018 (+12,89 per cento), 2019 (+ 5,59 per cento), 2020 (+2,56 per cento), 2021 (+ 2,56 per cento), sospesi fino al 31 dicembre 2021 dall'articolo 9-*tricies semel*, comma 1, del decreto-legge 24 ottobre 2019, n. 123, convertito, con modificazioni, dalla legge 12 dicembre 2019, n. 156, e, successivamente, dal 1° gennaio 2022 e fino al 30 giugno 2022, sulla base di una decisione unilaterale del medesimo concessionario.

Articolo 8 - (*Disposizioni urgenti in materia di trasporto pubblico locale e regionale*)

L'articolo reca disposizioni in materia di trasporto pubblico locale e regionale. In particolare, il comma 1 interviene sull'articolo 1, comma 300, della legge 24 dicembre 2007, n. 244, modificando la denominazione dell'Osservatorio nazionale del trasporto pubblico locale in « Osservatorio nazionale per il supporto alla programmazione e per il monitoraggio della mobilità pubblica locale sostenibile ». Al comma 2, al fine di migliorare la programmazione dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale, in linea con gli obiettivi del Piano nazionale di ripresa e resilienza, si integrano le competenze del citato Osservatorio, disponendo, in particolare, che lo stesso provveda: alla predisposizione periodica di modelli di elaborazione dei dati trasportistici, economici e ambientali per la programmazione dei servizi di trasporto pubblico locale integrata, ove possibile, con programmi di mobilità attiva, di soluzioni innovative di mobilità sostenibile nelle aree urbane, ivi compresi i servizi di noleggio senza conducente di cui all'articolo 84, comma 1, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n.

285, con la possibilità di effettuare noleggi anche per pochi minuti senza interazione con personale dedicato (*sharing mobility*); all'acquisizione di dati e alla predisposizione di modelli di elaborazione digitale al fine di assicurare un'attività minima uniforme dei *mobility manager* d'area e dei *mobility manager* aziendali e scolastici, nonché di definire gli elementi minimi per la predisposizione dei piani urbani per la mobilità sostenibile (PUMS); all'acquisizione periodica e alla predisposizione, anche d'intesa con il Ministero dello sviluppo economico, di modelli di elaborazione di dati utili a valutare le proposte di investimento nel settore della mobilità locale coordinandole con gli indirizzi di politica industriale che riguardano le filiere produttive interessate; all'acquisizione di dati statistici e analitici utili a predisporre modelli minimi di integrazione dello sviluppo urbano e metropolitano con lo sviluppo della programmazione della mobilità pubblica.

Il comma 3 prevede che, per lo svolgimento delle suddette attività, l'Osservatorio può stipulare apposite convenzioni con le pubbliche amministrazioni, con l'Autorità di regolazione dei trasporti, con le aziende di trasporto pubblico locale, nonché con i *mobility manager* d'area, i *mobility manager* aziendali e i *mobility manager* scolastici, finalizzate a favorire l'acquisizione e lo scambio dei dati e delle informazioni, anche con modalità automatizzate e mediante l'interoperabilità tra le banche dati esistenti secondo le modalità individuate dall'Agenzia per l'Italia digitale (AgID) con le linee guida in materia.

Al comma 4 si precisa che l'Osservatorio si può avvalere, oltreché del personale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, e di quello messo a disposizione dalle pubbliche amministrazioni e dagli enti con i quali sono stipulate le convenzioni, nonché di esperti di particolare e comprovata specializzazione, nel numero massimo di 8 unità, ai quali il citato Ministero può conferire incarichi, ai sensi dell'articolo 7, comma 6, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165.

Al comma 5, intervenendo sull'articolo 27, comma 2, lettera *e-bis*), del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, si prevede, altresì, per lo svolgimento delle attività dell'Osservatorio, per il conferimento degli incarichi agli esperti, nonché per l'implementazione e lo sviluppo della banca dati dell'Osservatorio, l'incremento della percentuale del Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale destinata al predetto Osservatorio, che passa da « 0,025 » allo « 0,105 » e comunque, nel limite massimo di euro 5,2 milioni annui.

Al comma 6 vengono destinate risorse alla sperimentazione di servizi di *sharing mobility*.

L'ammontare delle risorse è individuato, limitatamente agli anni 2022, 2023 e 2024, nello 0,3 per cento della dotazione del Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, di cui all'articolo 16-*bis* del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135, da destinarsi al finanziamento di specifici progetti individuati con uno o più decreti adottati dal Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, entro il 31 ottobre 2022.

Al fine di sostenere il settore del trasporto pubblico locale e regionale di passeggeri sottoposto a obbligo di servizio pubblico a seguito degli effetti negativi derivanti dalla crisi internazionale in atto in Ucraina, la disposizione di cui al comma 7 stabilisce che la ripartizione del Fondo per la contribuzione dello Stato agli oneri sostenuti dalle regioni per i servizi di trasporto pubblico locale anche ferroviari, istituito dall'articolo 16-*bis*, comma 1, del decreto-legge n. 95 del 2012, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 135 del 2012, sia effettuata, per l'esercizio 2022, secondo differenti modalità indicate alle lettere *a)*, *b)*, *c)* e *d)*:

- lettera *a)*: in analogia con quanto previsto per gli esercizi 2020 e 2021 dall'articolo 200, comma 5, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77 (come modificato dall'articolo 13, comma 7, del decreto-legge 31 dicembre 2020, n. 183, convertito, con modificazioni, dalla legge 26 febbraio 2021, n. 21), si prevede che la ripartizione del sopra citato Fondo, per una quota di risorse pari a euro 4.879.079.381, è effettuata senza l'applicazione di penalità, fermo restando quanto previsto dal comma 2-*bis*, dell'articolo 27, del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, applicando le modalità stabilite

dal decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 11 marzo 2013, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 148 del 26 giugno 2013. Si prevede, pertanto, una deroga alle previsioni di cui al citato articolo 27, comma 2, del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, che stabilisce criteri e modalità specifici per il riparto del fondo;

- lettera *b*): si prevede che la ripartizione del sopra citato Fondo, per una quota di risorse pari a euro 75.350.957 è effettuata secondo modalità e criteri, che tengono conto dei costi *standard* di cui all'articolo 1, comma 84, della legge 27 dicembre 2013, n. 147, e dei livelli adeguati dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale, definiti con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili adottato, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, entro il 31 ottobre 2022;

- lettera *c*): quanto a euro 14.923.662, per promuovere la sperimentazione di soluzioni innovative di mobilità sostenibile nelle aree urbane, ivi compresi i servizi di noleggio senza conducente di cui all'articolo 84, comma 1, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, con la possibilità di effettuare noleggi anche per pochi minuti senza interazione con personale dedicato;

- lettera *d*): quanto a euro 5.200.000, per la copertura dei costi relativi al funzionamento dell'Osservatorio di cui all'articolo 1, comma 300, della legge 24 dicembre 2007 n. 244.

Al comma 8 è previsto, per sostenere il settore del trasporto pubblico locale e regionale di passeggeri sottoposto a obbligo di servizio pubblico a seguito degli effetti negativi derivanti dalla crisi internazionale in atto in Ucraina, che l'erogazione alle regioni a statuto ordinario dell'anticipazione prevista dall'articolo 27, comma 4, del decreto-legge n. 50 del 2017, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 96 del 2017, e relativa all'anno 2022, e da calcolarsi sulle risorse pari a euro 4.873.335.362 di cui alla lettera *a*) del comma 7 dell'articolo in esame, è effettuata in un'unica soluzione entro la data del 31 luglio 2022, per la parte relativa ai pagamenti non già avvenuti alla data di entrata in vigore del decreto.

I commi da 9 a 11 hanno l'obiettivo ottimizzare il regolare svolgimento delle attività manutentive dei sottosistemi principali di sistemi di trasporto pubblico locale ad impianti fissi e ferrovie regionali, al fine di garantire livelli adeguati di sicurezza, nonché la continuità e la regolarità dei servizi.

In particolare, in relazione ai servizi di trasporto pubblico locale ad impianti fissi e dei servizi ferroviari regionali, il comma 9 prevede che le aziende esercenti tali servizi e le aziende che gestiscono le infrastrutture dedicate su cui essi sono eserciti, trasmettono entro il 30 settembre 2022 e successivamente con cadenza mensile, ai sensi dell'articolo 16-*bis*, comma 7, del decreto- legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135, all'Osservatorio di cui all'articolo 1, comma 300 della legge 24 dicembre 2007, n. 244, i dati delle manutenzioni programmate dei sottosistemi dei sistemi di trasporto utilizzati, nonché, per ciascun sottosistema, le date di prevista effettuazione dell'attività manutentiva, secondo le modalità indicate nel decreto di cui al comma 10.

Inoltre, si dispone che in caso di mancata o ritardata effettuazione degli interventi manutentivi comunicati ai sensi dello stesso comma 9, l'ente concedente ovvero affidante il servizio di trasporto pubblico provvede a effettuare gli interventi manutentivi in danno dell'azienda inadempiente, nonché applicare nei confronti della stessa una sanzione amministrativa di importo complessivo non inferiore a 10.000 euro e non superiore a 500.000 euro, determinata tenendo conto dei criteri indicati nel decreto di cui al comma 10, nonché dell'entità degli interventi manutentivi non eseguiti, delle conseguenze che l'omessa o ritardata effettuazione degli interventi determina sulla continuità, nonché delle attività poste in essere al fine di assicurare la tempestiva realizzazione degli interventi. Nei suddetti casi, si applicano, in quanto compatibili, le disposizioni della legge 24 novembre 1981, n. 689. Le somme derivanti dall'applicazione delle sanzioni di cui al comma in esame sono versate all'entrata del bilancio dello Stato per la successiva riassegnazione al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, e sono destinate, nella misura del 50 per cento, all'implementazione e allo sviluppo della banca dati del predetto Osservatorio e, nella misura del 50 per cento, al finanziamento di iniziative dirette al

miglioramento dei servizi erogati all'utenza.

Ai fini dell'attuazione delle disposizioni di cui al comma 9, al comma 10 si prevede che con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili adottato, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, entro il 31 luglio 2022 e, successivamente, aggiornato almeno ogni tre anni, sono individuati:

- a) i sottosistemi e i livelli manutentivi per i quali è obbligatoria la trasmissione dei dati ai sensi del comma 9;
- b) la modulistica uniforme per l'acquisizione e la comunicazione dei dati;
- c) ai fini dell'applicazione delle sanzioni di cui al comma 9, le modalità di contestazione dell'inadempimento, nonché i criteri di quantificazione delle sanzioni.

Al comma 11 si prevede che, nelle more dell'effettuazione degli interventi manutentivi programmati, nonché durante lo svolgimento degli stessi, al fine di evitare interruzioni o limitazioni nell'erogazione dei servizi di trasporto, l'ente concedente o committente, sulla base delle indicazioni fornite da una Commissione tecnica indipendente, dallo stesso appositamente costituita e composta da persone di comprovata esperienza in materia di trasporti e di sicurezza delle relative infrastrutture, all'esito della valutazione dell'effettivo stato di manutenzione del sistema di trasporto interessato dall'intervento e acquisite le valutazioni dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali e, ove necessario, del costruttore, può autorizzare l'esercizio del predetto sistema di trasporto, prescrivendo le necessarie misure di mitigazione, nonché le modalità di controllo e delle periodiche verifiche di sicurezza. Tale autorizzazione all'esercizio del sistema di trasporto non può comunque superare il periodo di sei mesi, prorogabile, una sola volta, e per non più di sei mesi. Al funzionamento della Commissione tecnica di cui al primo periodo, nonché agli oneri necessari all'acquisizione delle valutazioni in ordine alla possibilità di proseguire l'esercizio del sistema di trasporto, si provvede nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie dell'ente concedente o committente disponibili a legislazione vigente. Si prevede, inoltre, che le disposizioni di cui al comma in esame non si applicano ai sottosistemi delle reti ferroviarie nonché agli impianti a fune.

Il comma 12 al fine di consentire la realizzazione degli interventi immediatamente cantierabili previsti dal programma di ammodernamento delle ferrovie regionali, nonché l'acquisto di materiale rotabile, autorizza la spesa di 40 milioni di euro per ciascuno degli anni 2023 e 2024 e di 70 milioni di euro per l'anno 2025.

La disposizione prevede che, ai fini dell'assegnazione dei contributi ai singoli interventi, si provvede mediante decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili adottato di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, che deve definire, altresì, l'entità massima dei contributi riconoscibili, tenendo conto di eventuali ulteriori fonti di finanziamento, il cronoprogramma degli interventi, nonché le ipotesi e le modalità di revoca dei contributi riconosciuti. La disposizione stabilisce altresì che gli interventi devono essere identificati da Codice unico di progetto (CUP) ai sensi dell'articolo 11, comma 1, della legge 16 gennaio 2003, n. 3 e monitorati attraverso il sistema di cui al decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229.

Articolo 9 - (Interventi urgenti per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili)

L'articolo detta disposizioni in materia di interventi urgenti per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. A tale scopo, il comma 1, apporta modifiche all'articolo 1 della legge 30 dicembre 2021, n. 234, finalizzate a realizzare gli investimenti di competenza del Ministero stesso. In particolare, con le modifiche apportate ai commi 393, 394 e 395 del suddetto articolo 1 della legge n. 234 del 2021, si provvede a rimodulare le autorizzazioni di spesa volte:

- 1) a promuovere la sostenibilità della mobilità urbana, anche mediante l'estensione della rete metropolitana e del trasporto rapido di massa, delle città di Genova, Milano, Napoli, Roma e Torino, ivi comprese le attività di progettazione, e l'acquisto o il rinnovo del materiale rotabile (comma 393);
- 2) a consentire l'accelerazione degli interventi finalizzati alla promozione del trasporto con caratteristiche di alta velocità e alta capacità (AV/AC) sulla linea ferroviaria adriatica, anche al fine

dell'inserimento nella rete centrale (*Core Network*) della Rete transeuropea di trasporto (TEN-T) (comma 394);

3) a finanziare il contratto di programma, parte investimenti 2022-2026, tra il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e RFI (comma 395).

Il comma 2 autorizza le variazioni delle dotazioni finanziarie relative alle autorizzazioni di spesa indicate nell'allegato I annesso al decreto in esame.

Il comma 3 apporta modifiche all'articolo 5 del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, con riguardo al Centro per l'innovazione e la sostenibilità in materia di infrastrutture e mobilità (CISMI), che è la struttura di missione incardinata presso il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili con la finalità di garantire la realizzazione degli interventi di titolarità 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. In particolare, si prevede che con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili possa essere riconosciuta al coordinatore del CISMI un'indennità di funzione nel limite dell'autorizzazione di spesa di cui al comma 3 del medesimo articolo 5, a valere sulle risorse ivi previste e comunque non superiore a 25.000 euro. Inoltre, la novella in esame stabilisce che: l'incarico di coordinamento del CISMI può essere conferito con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili a un professore universitario di I fascia, che viene collocato in aspettativa per l'intera durata dell'incarico, con conservazione del trattamento economico in godimento, che è posto integralmente a carico del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili; l'incarico di coordinatore ha una durata non inferiore a tre anni, rinnovabile una sola volta; per l'intera durata dell'incarico è reso contestualmente indisponibile all'interno del contingente stabilito dal comma 1 dell'articolo 5 il posto destinato al dirigente di ricerca. Il comma 4 abroga l'articolo 5-*quinquies* del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, riguardante disposizioni urgenti in materia di infrastrutture e istitutivo della società per azioni denominata « Italia Infrastrutture Spa ».

Al comma 5 si provvede a rimodulare le somme previste dall'articolo 1, comma 238, della legge 30 dicembre 2004, n. 311, riguardanti la quota delle maggiori entrate da riassegnare al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, pari a euro 7.309.900 annui a decorrere dall'anno 2021, relativa all'incremento delle tariffe applicabili per le operazioni in materia di motorizzazione di cui all'articolo 18 della legge 1° dicembre 1986, n. 870, che, per effetto della novella, passa a 7.309.900 euro per l'anno 2021 e a 10.883.900 euro a decorrere dall'anno 2022.

Il comma 6 stabilisce che agli oneri derivanti dal comma 5 si provvede mediante utilizzo delle risorse rinvenienti dall'abrogazione del citato l'articolo 5-*quinquies* del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, disposta dal comma 4.

Il comma 7 modifica l'articolo 12, comma 5, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111. Al riguardo, si premette che le disposizioni contenute nel citato articolo 12 del decreto-legge n. 98 del 2011, prevedono un modello di gestione accentrata, in capo all'Agenzia del demanio, degli interventi manutentivi effettuati sugli immobili in uso per finalità istituzionali alle amministrazioni dello Stato di cui all'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 20 marzo 2001, n. 165, nonché sugli interventi manutentivi posti a carico del conduttore sui beni immobili di proprietà di terzi utilizzati a qualsiasi titolo dalle suddette amministrazioni. La modifica apportata dalla disposizione in esame prevede che l'esecuzione degli interventi di manutenzione ordinaria ovvero di manutenzione straordinaria, di cui al comma 2, lettere a) e b), del medesimo articolo 12, qualora l'importo dei lavori risulti inferiore a 100.000 euro, possa essere curata direttamente dalle amministrazioni utilizzatrici degli immobili. Nei casi in cui le amministrazioni utilizzatrici degli immobili rinuncino espressamente alla possibilità di eseguirli direttamente, gli interventi saranno realizzati seguendo il sistema previsto per quelli di importo superiore ai 100.000 euro. La disposizione risponde all'esigenza di dare concreto impulso all'attività di manutenzione degli

immobili demaniali in uso alle amministrazioni dello Stato, nonché di accelerare e semplificare le procedure di programmazione e di affidamento degli stessi, attivate al di fuori degli accordi quadro sottoscritti dall'Agenzia del demanio, ai sensi dell'articolo 12, comma 5, del citato decreto-legge n. 98 del 2011. La soglia individuata per gli interventi tiene conto anche delle previsioni di cui al decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108 (cosiddetto « decreto semplificazioni »), che consente gli affidamenti diretti nei limiti di tale valore. Al riguardo, si rappresenta, inoltre, che per effettuare i lavori entro tale importo non è necessario il preventivo inserimento degli interventi nella programmazione triennale (articolo 21, comma 3, del codice dei contratti pubblici di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50).

Il comma 8 modifica l'articolo 121 (*Esame di idoneità*) del codice della strada. In particolare, la modifica di cui alla lettera *a*) è finalizzata a prevedere che gli esami per la patente di guida, per le abilitazioni professionali e del certificato di idoneità professionale di cui, rispettivamente, all'articolo 116 e all'articolo 118, del medesimo codice, sono effettuati, sempre a seguito della frequenza di corso di qualificazione iniziale, da dipendenti del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, e non più esclusivamente dai dipendenti dell'ex Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici. Alla lettera *b*) viene aggiornato il riferimento al Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. Infine, alla lettera *c*), si dispone che la Direzione generale del personale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili provveda a un controllo di qualità del personale abilitato a svolgere gli esami di idoneità alla patente e ad una loro formazione periodica, secondo modalità e programmi indicati dal Dipartimento per la mobilità sostenibile del medesimo Ministero.

Il comma 9 reca misure di semplificazione in tema di nautica da diporto, la cui disciplina è contenuta nel 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 merito, si evidenzia che il Sistema telematico centrale della nautica da diporto (SISTE), istituito dall'articolo 2 del decreto del Presidente della Repubblica 14 dicembre 2018, n. 152, ai sensi dell'articolo 1, comma 217, della legge 24 dicembre 2012, n. 228, include:

- l'Archivio telematico centrale delle unità da diporto (ATCN), contenente le informazioni di carattere tecnico e giuridico delle unità da diporto;
- l'Ufficio di conservatoria centrale delle unità da diporto (UCON);
- lo Sportello telematico del diportista (STED), presso il quale sono espletate, mediante collegamento telematico con la sezione dati SISTE dell'ATCN, le procedure istruttorie finalizzate all'iscrizione delle unità e navi da diporto nell'ATCN e alle relative trascrizioni e annotazioni a seguito di convalida dell'UCON.

A decorrere dal 1° gennaio 2021, il SISTE è entrato nella piena operatività a seguito di un breve periodo di sperimentazione. Attualmente risultano in corso le seguenti attività:

- inserimento nell'ATCN dei dati relativi alle caratteristiche tipologiche e funzionali delle unità da diporto provenienti dai precedenti registri cartacei detenuti presso le Capitanerie di porto (circa 90.000 unità);
 - trascrizione nell'ATCN delle annotazioni di conservatoria relative alle iscrizioni o variazioni delle unità da diporto proposte dagli interessati per il tramite degli STED, a seguito di convalida dell'UCON.
- All'atto della presentazione dell'istanza di iscrizione o variazione di atti costitutivi, traslativi o estintivi della proprietà o di altri diritti reali su unità da diporto soggette a iscrizione ovvero all'atto del rinnovo della licenza di navigazione, lo STED rilascia all'interessato una apposita ricevuta che gli consente di utilizzare l'unità da diporto nelle more della conclusione del procedimento che, ai sensi dell'articolo 58, comma 1, del citato decreto legislativo n. 171 del 2005, deve concludersi nel termine massimo di venti giorni. Tale ricevuta, per espressa previsione delle disposizioni di cui agli articoli 17, comma 2, e 24, comma 2, del citato decreto legislativo, ha validità di venti giorni, decorsi i quali non è più possibile utilizzare l'unità da diporto senza incorrere nelle sanzioni previste dalla normativa vigente.

Dall'esperienza maturata nel periodo di sperimentazione e di effettivo esercizio del SISTE è emerso

che il termine di venti giorni per la conclusione del procedimento risulta inadeguato: le attività di conservatoria che gli uffici sono chiamati a svolgere, da cui derivano responsabilità dirette sulle annotazioni effettuate, richiedono accertamenti, verifiche istruttorie e interlocuzioni con gli interessati e con gli STED certamente non comprimibili nel termine suddetto.

Orbene, la disposizione in esame modifica gli articoli 17, 24 e 58 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, sopra richiamati al fine di prevedere una tempistica adeguata all'espletamento delle procedure e degli adempimenti ivi previsti e, in particolare:

- la lettera *a*) estende da venti a sessanta giorni i termini previsti dall'articolo 17, comma 2, relativi alla validità della ricevuta dell'avvenuta presentazione dei documenti per la pubblicità, rilasciata dallo Sportello telematico del diportista (STED), che sostituisce la licenza di navigazione;
- la lettera *b*) estende da venti a sessanta giorni i termini previsti dall'articolo 24, relativi alle procedure per il rinnovo della licenza di navigazione;
- la lettera *c*) estende da venti a sessanta giorni i termini previsti dall'articolo 58, comma 1, in ordine alla durata dei procedimenti amministrativi relativi alle unità da diporto.

Il comma 10 modifica l'allegato A, punto 10), della legge 28 gennaio 1994, n. 84, inserendo il porto di Termoli tra i porti dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico meridionale. L'inserimento deriva dalla necessità di ricondurre detto porto all'interno di un corretto quadro normativo e gestionale, rispetto alle funzioni e alle attività già di fatto da esso svolte. Ne conseguirebbe la crescita dell'intero tessuto economico industriale che gravita intorno allo scalo marittimo, compresa l'attrazione di nuove realtà produttive o la riconversione di quelle ormai in crisi. Inoltre, detta inclusione è finalizzata al superamento delle criticità correlate all'impossibilità di attuare una programmazione sistemica delle infrastrutture portuali distribuite nella costa della Puglia e del Molise.

Estendere la circoscrizione dell'Autorità di sistema portuale permetterà di dotare anche il porto di Termoli di un'adeguata dotazione finanziaria che possa realmente orientarsi verso un preciso modello di sviluppo strategico non solo a breve, ma anche a medio e lungo termine, con adeguati interventi infrastrutturali, un modello di *marketing* congiunto, nonché lo snellimento delle relative procedure burocratiche e amministrative.

In definitiva, l'inserimento del porto di Termoli all'interno del sistema portuale del Mare Adriatico meridionale consentirebbe l'ottimizzazione della *governance* portuale e la determinazione di una forte sinergia tra i vari porti gestiti dall'Autorità di sistema a beneficio dei traffici.

Articolo 10 - (Disposizioni urgenti in materia di opere pubbliche di particolare complessità o di rilevante impatto, nonché per la funzionalità del Consiglio superiore dei lavori pubblici)

L'articolo in esame apporta, al comma 1, modifiche agli articoli 44 e 46 del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, recanti, rispettivamente, « *Semplificazioni procedurali in materia di opere pubbliche di particolare complessità o di rilevante impatto* » e « *Modifiche alla disciplina del dibattito pubblico* ».

In particolare, la lettera *a*) interviene sul comma 3 del citato articolo 44, in primo luogo, al fine di chiarire che la procedura di VIA prevista dall'articolo 17 si applica per tutti gli interventi di cui all'Allegato IV del citato articolo 44 del decreto-legge n. 77 del 2021, indipendentemente alla relativa fonte di finanziamento.

In secondo luogo, stabilisce che, in relazione agli interventi di cui all'Allegato IV del decreto-legge n. 77 del 2021, per la cui realizzazione è nominato un commissario straordinario ai sensi dell'articolo 4, del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, si applica, altresì, la riduzione dei termini prevista dal medesimo articolo 4, comma 2, secondo periodo, del decreto-legge n. 32 del 2019, compatibilmente con i vincoli inderogabili derivanti dall'appartenenza all'Unione europea, ivi inclusi quelli previsti dalla direttiva 2011/92/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 dicembre 2011.

La lettera *b*) integra le previsioni del comma 4 del medesimo articolo 44, al fine di chiarire che nell'ambito della Conferenza si debba tenere conto delle preminenti esigenze di appaltabilità dell'opera e della sua realizzazione entro i termini previsti.

La lettera c) modifica il comma 1 dell'articolo 46 con la finalità di coordinare le modifiche apportate al comma 4 dell'articolo 44, inserendo la previsione della necessità di tenere conto delle preminenti esigenze di appaltabilità dell'opera e della sua realizzazione entro i termini previsti dal PNRR ovvero, in relazione agli interventi finanziati con le risorse del PNC dal decreto di cui al comma 7 dell'articolo 1 del decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° luglio 2021, n. 101.

La disposizione prevede, al comma 2, in considerazione degli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonché dei carburanti e dei prodotti energetici, che in relazione ai progetti di fattibilità tecnica ed economica di lavori pubblici di competenza statale, o comunque finanziati per almeno il 50 per cento dallo Stato, di importo pari o superiore ai 100 milioni di euro da sottoporre obbligatoriamente, in base alle vigenti disposizioni, al parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, non si applica, per gli anni 2022 e 2023, quanto previsto dall'articolo 1, comma 5, secondo periodo, del decreto-legge 30 novembre 2005, n. 245, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 gennaio 2006, n. 21, e, al fine di assicurare la funzionalità del medesimo Consiglio è autorizzata di euro 1.600.000 per l'anno 2022 e di 3.200.000 per l'anno 2023.

Il comma 3 prevede che l'esonero dal versamento del contributo di appalti, esclusivamente, ai progetti sottoposti al parere obbligatorio del Consiglio superiore dei lavori pubblici successivamente all'entrata in vigore del decreto in esame. Al contempo, si precisa che non si procede al rimborso delle somme già versate, alla data di entrata in vigore del decreto in esame, in attuazione dell'articolo 1, comma 5, secondo periodo, del decreto-legge n. 245 del 2005.

Il comma 4, per il finanziamento delle attività della Commissione nazionale per il dibattito pubblico di cui all'articolo 22, comma 2, del codice dei contratti pubblici di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, autorizza la spesa di euro 150.000 per l'anno 2022 (spesa rapportata a 6 mesi) e di euro 300.000 per l'anno 2023.

Il comma 5 reca la copertura finanziaria della disposizione.

Articolo 11 - *(Disposizioni urgenti sull'utilizzo di dispositivi di protezione delle vie respiratorie)*

Il comma 1 è volto ad estendere al 30 settembre 2022 l'obbligo di utilizzo dei dispositivi di protezione delle vie respiratorie di cui all'articolo 10-*quater* del decreto-legge 22 aprile 2021, n. 52, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 giugno 2021, n. 87, su tutti i mezzi di trasporto indicati al comma 1, lettera a), del medesimo articolo 10-*quater*, fatta eccezione per gli aeromobili adibiti a servizi commerciali di trasporto di persone (navi e traghetti adibiti a servizi di trasporto interregionale; treni impiegati nei servizi di trasporto ferroviario passeggeri di tipo interregionale, Intercity, Intercity Notte e Alta Velocità; autobus adibiti a servizi di trasporto di persone, ad offerta indifferenziata, effettuati su strada in modo continuativo o periodico su un percorso che collega più di due regioni e aventi itinerari, orari, frequenze e prezzi prestabiliti; autobus adibiti a servizi di noleggio con conducente; mezzi impiegati nei servizi di trasporto pubblico locale o regionale; mezzi di trasporto scolastico dedicato agli studenti di scuola primaria, secondaria di primo grado e di secondo grado), nonché per i lavoratori, gli utenti e i visitatori delle strutture sanitarie, socio-sanitarie e socio-assistenziali, comprese le strutture di ospitalità e lungodegenza, le residenze sanitarie assistenziali, gli *hospice*, le strutture riabilitative, le strutture residenziali per anziani, anche non autosufficienti, e comunque le strutture residenziali di cui all'articolo 44 del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 12 gennaio 2017. Al comma 2, alla luce dell'attuale andamento epidemiologico, viene soppresso, per lo svolgimento degli esami di Stato conclusivi del primo e del secondo ciclo di istruzione, nonché per gli esami conclusivi dei percorsi degli istituti tecnici superiori, per l'anno scolastico 2021-2022, l'obbligo di utilizzo nelle istituzioni scolastiche dei dispositivi di protezione delle vie respiratorie previsto dall'articolo 3, comma 5, lettera a), del decreto-legge n. 52 del 2021, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 87 del 2021.

Articolo 12 - *(Misure in materia di funzionamento Commissione tecnica VIA e Commissione PNRR-PNIEC)*

Al fine di consentire il corretto funzionamento della Commissione tecnica VIA e Commissione

PNRR-PNIEC, ad integrazione delle risorse di cui all'articolo 8, comma 5, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, l'articolo 12 autorizza la spesa di 1,5 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2022.

Articolo 13 - *(Entrata in vigore)*

La disposizione detta la disciplina relativa all'entrata in vigore.

Relazione tecnica

Articolo 1 (Misure di accelerazione per la realizzazione delle opere per la viabilità della città di Roma e il Giubileo 2025)

Al fine di assicurare la celere realizzazione nella città di Roma delle opere funzionali alle celebrazioni del Giubileo della Chiesa cattolica, la disposizione in esame:

- al **comma 1** reca misure finalizzate all'accelerazione delle procedure di valutazione di impatto ambientale (VIA) per gli interventi inseriti nel programma dettagliato degli interventi previsto dall'articolo 1, comma 422, della legge 31 dicembre 2021, n. 234;
- al **comma 2** prevede, per i progetti di interventi di cui al comma 1, la riduzione da 60 a 45 giorni del termine (previsto dal secondo periodo del comma 3 dell'articolo 25 del codice dei contratti pubblici) per la richiesta di attivazione della procedura di verifica preventiva dell'interesse archeologico.
- Dette disposizioni, di natura ordinamentale, non determinano effetti finanziari.

Il **comma 3** modifica l'articolo 1 della legge n. 234 del 2021.

In particolare, la **lettera a)** aggiunge al comma 427 tre nuovi periodi, prevedendo che, in relazione agli interventi per la messa in sicurezza e la manutenzione straordinaria delle strade previsti dal programma dettagliato degli interventi di cui al comma 422, la società "Giubileo 2025" possa sottoscrivere, per l'affidamento di tali interventi, apposite convenzioni con la società ANAS S.p.a., in qualità di centrale di committenza. Inoltre, prevede che, limitatamente agli affidamenti di importo inferiore alle soglie di cui all'articolo 35 del codice dei contratti pubblici (decreto legislativo n. 50 del 2016), la società ANAS S.p.a. possa effettuare la selezione degli operatori economici, nel rispetto del principio di rotazione, anche nell'ambito degli accordi quadro previsti dall'articolo 54 del codice dei contratti pubblici, da essa conclusi e ancora efficaci alla data di sottoscrizione delle convenzioni e in relazione ai quali non è intervenuta alla medesima data l'aggiudicazione degli appalti basati sui medesimi accordi quadro ovvero non si è provveduto alla loro esecuzione secondo le modalità previste dal citato articolo 54, commi 2, 3, 4, 5 e 6 del codice dei contratti pubblici. Infine, prevede che, in relazione alle attività affidate ad ANAS S.p.a., la società "Giubileo 2025" è autorizzata a riconoscere, a valere sulle risorse di cui al comma 420 dell'articolo 1 della legge n. 234 del 2021, destinate alla realizzazione di interventi di messa in sicurezza e manutenzione straordinaria delle strade oggetto di convenzione, una quota, entro il limite di cui all'articolo 36, comma 3-bis, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, sulla base delle risultanze della contabilità analitica afferente alle spese effettivamente sostenute da parte dell'ANAS S.p.a. per le attività di investimento. Non si determinano effetti finanziari negativi in quanto gli oneri che ne derivano sono a carico delle risorse di cui al comma 420 della legge n. 234/2021.

Il medesimo comma 3, alla **lettera b)** aggiunge il comma 427-bis, prevedendo che agli affidamenti relativi alla realizzazione degli interventi e l'approvvigionamento dei beni e dei servizi utili ad assicurare l'accoglienza e la funzionalità del Giubileo si applica l'articolo 48, del decreto-legge 31 maggio 2021 n. 77, convertito con modificazioni dalla legge 29 luglio 2021, n. 108. Sempre in chiave acceleratoria, la disposizione prevede che per la realizzazione degli interventi del programma di cui

1



al citato comma 422, la conferenza di servizi prevista dal comma 5 dell'articolo 48 del citato decreto-legge n. 77 del 2021, fissa il cronoprogramma vincolante da rispettare per gli enti preposti alla risoluzione delle interferenze ed alla realizzazione delle opere mitigatrici. Nel caso di scostamento temporale nell'esecuzione delle lavorazioni, rispetto al predetto cronoprogramma, è prevista l'applicazione di sanzioni commisurate alle penali di cui all'articolo 113-bis, comma 4, del codice dei contratti pubblici, nei confronti dei citati enti.

La disposizione, quindi, introduce norme procedurali che, in quanto tali, non generano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Il **comma 4** prevede che, fermo quanto previsto dall'articolo 1, commi 422, 423, 426 e 427 della legge 30 dicembre 2021, n. 234, al fine di assicurare la celere realizzazione degli interventi funzionali alla messa in sicurezza e alla manutenzione, delle strade comunali di Roma Capitale, nonché allo sviluppo e alla riqualificazione funzionale delle strade di penetrazione e di grande collegamento di Roma Capitale e della Città metropolitana di Roma Capitale, anche attraverso la rimozione di situazioni di emergenza connesse al traffico e alla mobilità derivanti dalle condizioni della piattaforma stradale in vista dei flussi di pellegrinaggio e turistici previsti in occasione delle celebrazioni per il Giubileo della Chiesa cattolica per l'anno 2025, i predetti Enti, tenuto conto di quanto previsto nel programma dettagliato degli interventi di cui al citato comma 422, sono autorizzati a sottoscrivere per l'affidamento di tali interventi, nell'ambito dei rapporti di collaborazione con lo Stato di cui all'articolo 24, comma 6, della legge 5 maggio 2009, n. 42, apposite convenzioni con la società ANAS Spa, in qualità di centrale di committenza.

Sempre al **comma 4**, per le finalità di cui al primo periodo, 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 disposizione prevede che la selezione degli operatori economici da parte della società ANAS S.p.a. può avvenire, nel rispetto del principio di rotazione, anche nell'ambito degli accordi quadro previsti dall'articolo 54 del citato codice, da essa conclusi e ancora efficaci alla data di sottoscrizione delle convenzioni e in relazione ai quali non è intervenuta alla medesima data l'aggiudicazione degli appalti basati sui medesimi accordi quadro ovvero non si è provveduto alla loro esecuzione secondo le modalità previste dal citato articolo 54, commi 2, 3, 4, 5, e 6.

Agli oneri derivanti dall'attuazione del comma in esame si fa fronte con le risorse assegnate alla Città metropolitana con il decreto di cui all'articolo 1, comma 406, della medesima legge n. 234 del 2021, nonché con le risorse dei rispettivi bilanci che Roma Capitale e la Città metropolitana di Roma Capitale intendano destinare a tale finalità, fermo restando che l'utilizzo delle risorse di cui al richiamato comma 406 è riservato agli interventi di messa in sicurezza e manutenzione straordinaria, aventi natura di spese di investimento.

Il **comma 4** non determina nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica in quanto utilizza risorse già previste a legislazione vigente.

Il **comma 5** autorizza Roma Capitale e la Città metropolitana di Roma Capitale a riconoscere ad ANAS S.p.A., per gli interventi di cui al comma 4, a valere sulle risorse di cui al medesimo comma, una quota, entro il limite di cui all'articolo 36, comma 3-bis, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, sulla base delle risultanze della contabilità analitica sulle spese effettivamente sostenute da parte dell'ANAS S.p.a. per le attività di investimento.

Il **comma 6** prevede che le risorse destinate agli interventi di competenza della Città metropolitana di Roma possono essere utilizzate anche per l'esecuzione di interventi di viabilità comunale in continuità con quelli della medesima Città metropolitana.

Le disposizioni di cui ai **commi 5 e 6** non determinano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.



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

Al fine di ridurre i tempi di approvazione dei progetti relativi agli interventi afferenti alla costruzione, alla manutenzione e alla messa in sicurezza delle dighe, in coerenza con le previsioni del Piano nazionale di ripresa e resilienza, nonché a rafforzare l'attività di vigilanza sul loro esercizio, l'articolo, al **comma 1**, apporta modifiche all'articolo 2, comma 1, del decreto-legge 8 agosto 1994 n. 507, convertito con modificazioni dalla legge 21 ottobre 1994, n. 584, con la finalità di semplificare la procedura di adozione del regolamento per la disciplina del procedimento di approvazione dei progetti e del controllo sulla costruzione e l'esercizio delle dighe. Trattasi di disposizione di carattere ordinamentale dalla quale non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Al **comma 2** si prevede, a decorrere dall'anno 2022 che, una quota fino al 15 per cento delle risorse di cui all'articolo 2, comma 172, del decreto-legge 3 ottobre 2006, n. 262, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 novembre 2006, n. 286, e, comunque, nel limite massimo di 800.000 di euro annui, confluiscono nel fondo risorse decentrate del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili per essere destinate al riconoscimento di incentivi, con le modalità e i criteri previsti in sede di contrattazione decentrata integrativa e nei limiti delle risorse effettivamente confluite nel medesimo fondo, in favore dei dipendenti di livello non dirigenziale in servizio nelle articolazioni di cui all'articolo 2, comma 171, del citato decreto-legge n. 262 del 2006, per lo svolgimento di specifiche funzioni di vigilanza tecnica sui lavori e sull'esercizio delle dighe e delle opere di derivazione, nonché di istruttoria di progetti e di valutazione della sicurezza. Gli importi corrisposti a titolo di incentivo sono comprensivi anche degli oneri previdenziali e assistenziali a carico dell'amministrazione e non possono, nel corso dell'anno, superare l'importo del 15 per cento del trattamento economico complessivo annuo lordo.

Al comma 3 si prevede che una quota fino al 4 per cento e, comunque, entro il limite massimo di 200.000 euro annui, delle risorse di cui all'articolo 2, comma 172, del decreto-legge 3 ottobre 2006, n. 262, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 novembre 2006, n. 286, sono destinate alle spese di missione del personale di cui al comma 2 impegnato nello svolgimento delle relative funzioni.

Si ricorda che l'articolo 2, comma 172, del citato decreto-legge 3 ottobre 2006, n. 262, prevede che le spese occorrenti per il finanziamento delle attività prima svolte dal Registro italiano dighe e attualmente svolte dalla competente Direzione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili sono finanziate dalla contribuzione a carico degli utenti dei servizi, ai sensi dell'articolo 12, comma 1, lettere b) e c), del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 24 marzo 2003, n. 136, nei modi previsti dalla legge, per la parte non coperta da finanziamento a carico dello Stato, e affluiscono ad apposita unità previsionale di base inserita nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture. Il medesimo comma 172 prevede che una quota degli introiti che affluiscono annualmente a titolo di contribuzione degli utenti dei servizi, pari ad euro 2.500.000 per l'anno 2012, pari a euro 2.673.000 per l'anno 2013, pari a euro 3.172.000 per l'anno 2014 e pari a euro 3.184.000 annui a decorrere dal 2015, resta acquisita al bilancio dello Stato; il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio. Nella medesima unità previsionale di base confluiscono gli stanziamenti finanziari attualmente iscritti nello stato di previsione della spesa del Ministero delle infrastrutture per le attività del Registro italiano dighe.

Il successivo comma 173 stabilisce che con decreto del Ministro delle infrastrutture, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sono stabiliti i criteri e i parametri per la quantificazione degli oneri connessi alle attività già facenti capo al Registro italiano dighe, ivi comprese quelle di cui all'ultimo periodo del comma 1 dell'articolo 6 della legge 1° agosto 2002, n. 166.

Con la disposizione in commento si prevede, pertanto, che una quota delle sopra richiamate risorse versate dai soggetti controllati, eccedenti euro 3.184.000 annui - che ai sensi del comma 172, secondo



periodo, del decreto-legge n 262 del 2006- restano acquisiti al bilancio dello Stato- siano destinate a finanziare, oltre alle attività già facenti capo al Registro italiano dighe, anche ed entro il limite massimo di 800.000 euro a decorrere dal 2022, un'incentivazione per specifiche funzioni tecniche di alta specializzazione svolte da ingegneri e geologi della competente Direzione generale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili nonché, entro il limite massimo di 200.000 euro, in ragione della tipologia di attività previste, le spese di missione del predetto personale. .

Tali risorse sono versate in c/entrate sul capitolo 3395 e riassegnate alla Direzione generale per le dighe e le infrastrutture idriche ed elettriche ed imputate al capitolo 1290 pg1 e al capitolo 7280 pg 1.

Le entrate accertate nell'ultimo triennio ammontano ad euro 7.295.750,00 nel 2019, ad euro 7.289.520,00 nel 2020 e ad euro 7.288.620,00, nel 2021.

Tali entrate sono oggetto di riduzione per effetto delle seguenti disposizioni di legge:

- articolo 55, comma 1-ter, del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27;
- articolo 7, comma 26, lettera a), del decreto -legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135;
- articolo 1, comma 69, della legge 24 dicembre 2012, n. 228, a decorrere dal 1° gennaio 2013 per l'importo di euro 3.184.000
- articolo 15, comma 4, del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130 per l'importo di euro 597.000.

Nel prospetto seguente si riporta un riepilogo delle somme affluite all'entrata, riassegnate alla spesa e relativi impegni e pagamenti:



Entrate accertate			7.295.750,00	7.289.520,00	7.288.620,00
Riduzioni					
art. 55, comma 1-ter, D.L. 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla L. 24 marzo 2012, n. 27, dall'art. 7, comma 26, lett. a), D.L. 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla L. 7 agosto 2012, n. 135 e, successivamente, dall'art. 1, comma 69, L. 24 dicembre 2012, n. 228, a decorrere dal 1° gennaio 2013			3.184.000,00	3.184.000,00	3.184.000,00
Riduzioni					
art. 15, co.4, D.L. 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130.			597.000,00	597.000,00	597.000,00
Entrate accertate al netto delle riduzioni			3.514.750,00	3.508.520,00	3.507.620,00
Capitolo	PG	tipologia entrate	2019	2020	2021
1290	1	<i>stabilizzate (a)</i>	2.150.000,00	2.300.000,00	2.300.000,00
		<i>riassegnate (b)</i>	177.219,54	26.023,00	0
IMPEGNATE			817.886,27	578.820,93	548734,94
Somme in economia			1.509.333,27	1.747.202,07	1.751.265,06
7280	1	<i>stabilizzate ©</i>	500.000,00	500.000,00	500.000,00
		<i>riassegnate (d)</i>	222.728,00	32.292,00	0
IMPEGNATE			93.949,76	387.328,56	346151,29
Residui			628.778,24	144.963,44	153.848,71
Somme assegnate (a+b+c+d)			3.049.947,54	2.858.315,00	2.800.000,00
Somme non assegnate <i>(differenza tra il valore netto delle entrate e le somme assegnate)</i>			464.802,46	650.205,00	707.620,00

Pertanto, come si evince dalla tabella precedente, l'importo massimo complessivo di 1 milione di euro trova capienza nell'ambito delle risorse disponibili a legislazione vigente (come dimostrato dall'entità delle risorse non impegnate nel triennio 2019 – 2021 – voce "somme in economia") e il loro utilizzo per le ulteriori finalità previste dalla nuova disposizione non pregiudica in alcun modo lo svolgimento delle attività *de iure condito* affidate alla Direzione generale. Al riguardo si evidenzia che tali entrate derivanti dalla contribuzione a carico degli utenti dei servizi ai sensi dell'articolo 12, comma 1, lettere b) e c) del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 24 marzo 2003, n. 136 (entrate derivanti dalle prestazioni o convenzioni di cui all'articolo 10; quote annue di iscrizione per le dighe di cui all'articolo 13, comma 1, dovute quale compartecipazione alle spese da parte degli utenti dei servizi) sono destinate al finanziamento delle attività già facenti capo al Registro italiano dighe. Con la disposizione in parola, pertanto, si prevede l'utilizzo di tali risorse che, così come precedentemente evidenziato ed al netto delle riduzioni operate negli anni per una ulteriore finalità, sempre inerente alle dighe, e volta a potenziare l'attività di vigilanza svolta dalla Direzione competente sulle medesime finalizzata ad incrementare il livello di sicurezza delle stesse



senza compromettere la realizzazione delle originarie finalità a cui si aggiungono quelle del comma in parola.

Articolo 3 (Adeguamento infrastrutturale delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera, dell’Arma dei carabinieri e della Guardia di finanza)

Il **comma 1** istituisce un fondo con una dotazione di 1,3 milioni per l’anno 2022, di 500 mila euro per l’anno 2023, di 6,4 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2024 al 2026 e di 4,4 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2027 al 2036 per finanziare un elenco di interventi da eseguire in un arco temporale ultradecennale per la costruzione di nuove sedi ed infrastrutture, la ristrutturazione, l’ampliamento, il completamento, l’esecuzione di interventi straordinari, l’efficientamento energetico, l’acquisto dei relativi arredi e il miglioramento antisismico di quelle già esistenti, oltre che delle annesse pertinenze, comprese quelle confiscate alla criminalità organizzata, al fine di consentire la funzionalità dei servizi di istituto delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera ed individua le disposizioni normative per la sua realizzazione. Sono esclusi dagli interventi di cui al presente comma gli immobili in locazione passiva alle Capitanerie di porto-Guardia costiera.

Il **comma 2** descrive l’elenco degli interventi, individuando le modalità e i criteri da seguire per la predisposizione di detto elenco, finalizzati a contenere gli oneri economici e a garantire la rapida realizzazione degli interventi.

Il **comma 3** prevede che gli interventi devono essere identificati attraverso il codice unico di progetto (CUP), nonché che il monitoraggio avviene attraverso il sistema previsto dal decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229.

Il **comma 4** reca la quantificazione degli oneri complessivi e l’individuazione della relativa fonte del finanziamento.

Con specifico riguardo alla quantificazione degli oneri derivanti dalla realizzazione degli interventi contemplati dalla disposizione, si evidenzia che la stessa è stata effettuata assumendo a riferimento i dati inseriti nel portale PTIM dell’Agenzia del Demanio dai quali risulta che:

- a) il Corpo delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera che ha in uso complessivamente 851 unità immobiliari destinate ad uffici, caserme, basi aeronavali, officine, magazzini per complessivi mq. 450.000 circa di superfici coperte oltre le aree destinate a servizi;
- b) le esigenze manutentive non finanziate, attualmente rilevate e validate dai Provveditorati interregionali alle opere pubbliche ammontano a circa 155 milioni di euro, mentre gli interventi manutentivi richiesti in corso di validazione ammontano a poco più di 50 milioni di euro.

Pertanto, il finanziamento in oggetto, pari a circa il 30% delle somme necessarie per la manutenzione dell’intero parco infrastrutturale, consente di avviare un programma di conservazione del patrimonio immobiliare in uso evitando il suo depauperamento e prevenendo il degrado dello stesso anche alla luce del mantenimento dei parametri di sicurezza previsti dalla vigente normativa di igiene e sicurezza sui luoghi di lavoro.

Agli oneri derivanti dal comma 1, pari a 1,3 milioni di euro per l’anno 2022, a 500 mila euro per l’anno 2023, a 6,4 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2024 al 2026 ed a 4,4 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2027 al 2036, si provvede:

- a) quanto a 500.000 euro per l’anno 2022 e a 4,4 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2024 al 2036, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2022-2024, 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 parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (Tabella B del MIMS);

b) quanto a 800.000 euro per l'anno 2022, a 500.000 euro per l'anno 2023 e a 2 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2024 al 2026, mediante corrispondente utilizzo delle risorse di cui al 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.

Il **comma 5**, alla **lettera a)**, apporta mirate modifiche all'articolo 1, comma 475, della legge 30 dicembre 2021, n. 234 (recante "*Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2022 e bilancio pluriennale per il triennio 2022-2024*"), che ha istituito un fondo di investimento pluriennale per il finanziamento di interventi di potenziamento e ammodernamento del patrimonio immobiliare dell'Arma dei carabinieri su tutto il territorio nazionale, al fine di prevenire incertezze in sede interpretativa e di assicurare maggiore flessibilità ed efficacia agli interventi infrastrutturali da realizzare.

La disposizione non genera nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, poiché è realizzabile attraverso le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente, essendo volta esclusivamente a superare talune criticità di carattere interpretativo e applicativo connesse all'attuazione del programma di ammodernamento del patrimonio infrastrutturale dell'Arma dei carabinieri su tutto il territorio nazionale, finanziato con il fondo di investimento pluriennale previsto dall'articolo 1, comma 475, della legge n. 234 del 2021.

Il **comma 5**, alla **lettera b)**, apporta mirate modifiche all'articolo 1, comma 476, della suddetta legge n. 234 del 2021, che ha istituito un fondo di investimento pluriennale per il finanziamento di interventi di potenziamento e ammodernamento del patrimonio immobiliare della Guardia di Finanza su tutto il territorio nazionale, al fine di prevenire incertezze in sede interpretativa e di assicurare maggiore flessibilità ed efficacia agli interventi infrastrutturali da realizzare.

La disposizione non genera nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, poiché è realizzabile attraverso le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente, essendo volta esclusivamente a superare talune criticità di carattere interpretativo e applicativo connesse all'attuazione del programma di ammodernamento del patrimonio infrastrutturale della Guardia di finanza su tutto il territorio nazionale, finanziato con il fondo di investimento pluriennale previsto dall'articolo 1, comma 476, della legge n. 234 del 2021.

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

La disposizione, al fine di garantire lo svolgimento dell'attività crocieristica 2022 nella laguna di Venezia, prevede, al **comma 1**, che il Commissario straordinario di cui all'articolo 2 del decreto-legge 20 luglio 2021, n. 103, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 settembre 2021, n. 125, è autorizzato a realizzare, secondo le modalità previste ai commi 1, 3 e 4 del medesimo articolo 2, un ulteriore punto di attracco temporaneo nell'area di Chioggia nel limite di spesa di 1 milione di euro, per l'anno 2022, destinato anche alle navi adibite al trasporto passeggeri di stazza lorda pari o superiore a 25.000 GT. In particolare, lo stanziamento è finalizzato all'adeguamento della banchina esistente nel Porto di Chioggia, che può accogliere le navi superiori ai limiti indicati dall'articolo 1 del citato decreto-legge n. 103 del 2021.

Il Commissario straordinario provvede ad indicare, nella relazione periodica prevista dal comma 2-bis del citato articolo 2, lo stato di realizzazione dell'intervento di cui al primo periodo e le iniziative adottate e da intraprendere, anche in funzione delle eventuali criticità rilevate nel corso del processo di realizzazione.



In considerazione del contenuto della disposizione, il Presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale, in qualità di Commissario straordinario avrà, quindi, il compito di procedere anche alla progettazione, all'affidamento e all'esecuzione degli interventi relativi alla realizzazione di un punto di attracco temporaneo nell'area del Porto di Chioggia, fermo restando le attività già previste dalla richiamata normativa che riguardano:

- a) la realizzazione di punti di attracco temporanei in numero non superiore a cinque nell'area di Marghera, di cui due disponibili già per la stagione crocieristica 2022, destinati anche alle navi adibite al trasporto passeggeri di stazza lorda pari o superiore a 25.000 GT;
- b) la manutenzione dei canali esistenti;
- c) gli interventi accessori per il miglioramento dell'accessibilità nautica e della sicurezza della navigazione.

Al riguardo, si precisa che con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, n. 545 del 31 dicembre 2021, sono stati individuati gli interventi di cui al citato articolo 2, attuati con le risorse allo scopo autorizzate dal comma 5 del medesimo articolo 2, del decreto-legge 20 luglio 2021, n. 103, pari a 2 milioni di euro per l'anno 2021, 8 milioni di euro per l'anno 2022, 15 milioni di euro per l'anno 2023, 42 milioni di euro per l'anno 2024, 55 milioni di euro per l'anno 2025 e 35 milioni di euro per l'anno 2026.

Nella tabella di seguito riportata, sono evidenziati i costi relativi alle attività sopra elencate:

Intervento	2021	2022	2023	2024	2025	2026	Totale per intervento	CUP
1 Ormezzi temporanei presso le banchine di Porto di Marghera	2.000.000,00	4.000.000,00	-	-	-	-	6.000.000,00	E71B21004770005
2 Attrezzamento temporaneo della Banchina sul Canale Industriale Nord, Sponda Nord per 1 nave da 340 mt	-	3.000.000,00	7.000.000,00	-	-	-	10.000.000,00	E71B21004780005
3 Realizzazione di due accosti per navi di lunghezza fino a 340 mt e realizzazione di un terminal passeggeri presso Canale Nord	-	500.000,00	2.500.000,00	20.000.000,00	25.000.000,00	14.000.000,00	62.000.000,00	E71B21004790005
4 Interventi di manutenzione dei canali esistenti finalizzati al transito delle navi da crociera lungo il Canale Malamocco-Marghera, agli ormeggi temporanei di Porto Marghera e all'accesso alla odierna Stazione Marittima	-	500.000,00	3.500.000,00	17.000.000,00	23.000.000,00	19.000.000,00	63.000.000,00	E71B21004800005
5 Opere accessorie finalizzate al miglioramento della navigabilità ed acquisizioni aree	-	-	2.000.000,00	5.000.000,00	7.000.000,00	2.000.000,00	16.000.000,00	E71B21004810005
Totale per annualità	2.000.000,00	8.000.000,00	15.000.000,00	42.000.000,00	55.000.000,00	35.000.000,00	157.000.000,00	
Art. 7 c. 5	2.000.000,00	8.000.000,00	15.000.000,00	42.000.000,00	55.000.000,00	35.000.000,00	157.000.000,00	

L'inserimento di Chioggia tra le aree di intervento del Commissario straordinario comporta la necessità di ulteriori fondi pari ad € 1.000.000, così quantificati:

Accosto temporaneo a Chioggia

Stima del costo	costo parametrico	Costo
Riqualificazione arredi di banchina per un tratto di circa 300m	1.600 €/m	€. 480.000,00
Manutenzione canale	-	€. 520.000,00
Totale (inclusa incidenza spese tecniche)		€.1.000.000,00

Nella tabella seguente, sono riportati i costi per anno già previsti a legislazione vigente cui sono aggiunti i costi previsti dalla disposizione in esame per la realizzazione del punto di attracco



temporaneo di Chioggia (che porta la spesa complessiva del punto 1 – ormeggi temporanei presso le banchine di Porto di Marghera e Chioggia - riferito all'anno 2022 da 4 a 5 milioni di euro)

	Intervento	2021	2022	2023	2024	2025	2026	Totale per intervento	CUP
1	Ormeggi temporanei presso le banchine di Porto di Marghera e Chioggia	2.000.000,00	5.000.000,00	-	-	-	-	7.000.000,00	E71B21004770005
2	Attrezzamento temporaneo della Banchina sul Canale Industriale Nord, Sponda Nord per 1 nave da 340 mt		3.000.000,00	7.000.000,00	-	-	-	10.000.000,00	E71B21004780005
3	Realizzazione di due accosti per navi di lunghezza fino a 340 mt e realizzazione di un terminal passeggeri presso Canale Nord		500.000,00	2.500.000,00	20.000.000,00	25.000.000,00	14.000.000,00	62.000.000,00	E71B21004790005
4	Interventi di manutenzione dei canali esistenti finalizzati al transito delle navi da crociera lungo il Canale Malamocco-Marghera, agli ormeggi temporanei di Porto Marghera e all'accesso alla odierna Stazione Marittima		500.000,00	3.500.000,00	17.000.000,00	23.000.000,00	19.000.000,00	63.000.000,00	E71B21004800005
5	Opere accessori e finalizzate al miglioramento della navigabilità e delle acquisizioni aree			2.000.000,00	5.000.000,00	7.000.000,00	2.000.000,00	16.000.000,00	E71B21004810005
	Totale per annualità	2.000.000,00	9.000.000,00	15.000.000,00	42.000.000,00	55.000.000,00	35.000.000,00	158.000.000,00	
	Art. 2 c. 5	2.000.000,00	9.000.000,00	15.000.000,00	42.000.000,00	55.000.000,00	35.000.000,00	158.000.000,00	

Il **comma 2**, al fine di garantire un'organizzazione efficace del traffico delle navi da crociera e migliorare i livelli di servizio ai passeggeri, autorizza la spesa, nel limite complessivo di euro 675 mila per ciascuno degli anni 2022 e 2023, in favore dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico orientale, per l'adeguamento funzionale e strutturale delle banchine dei porti di Monfalcone e di Trieste. Il trasferimento delle risorse è subordinato alla corretta alimentazione dei sistemi informativi della ragioneria generale dello Stato e alla comunicazione al Ministero dell'economia e delle finanze del Codice unico di progetto di ciascun intervento e del relativo cronoprogramma procedurale.

Nella tabella seguente sono indicati i costi relativi alle componenti infrastrutturali necessarie:

	2022	2023
N° 2 pontoni di dimensioni indicative 15 m x 50 m (locazione):	€ 500.000	€ 500.000
Altri costi di approvvigionamento.		
N° 6 Fender pneumatici Yokohama (diametro 3,0 m) :	€ 100.000	€ 100.000
N° 15 parabordi (diametro 1,0 m):	€ 20.000	€ 20.000
N° 1 rampa di accesso carrabile per provviste e bagagli:	€ 40.000	€ 40.000
N° 1 rampa di accesso passeggeri:	€ 15.000	€ 15.000
TOTALE	€ 675.000	€ 675.000

Il **comma 3** reca la copertura finanziaria della norma, quantificati in euro 1.675.000 per l'anno 2022 e in euro 675.000 per l'anno 2023 ed ai quali si provvede:

a) quanto a 1 milione di euro per l'anno dal 2022, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2022-2024, nell'ambito del programma "Fondi di riserva e speciali" della missione "Fondi da ripartire" dello stato di previsione dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (Tabella B del MIMS);

b) quanto 675.000 euro per ciascuno degli anni dal 2022 al 2023, mediante corrispondente utilizzo delle risorse di cui al 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.

Il **comma 4** interviene sull'articolo 95 del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126, che ha previsto la costituzione dell'Autorità per la Laguna di Venezia, ente pubblico non economico di rilevanza nazionale sottoposto ai poteri di



indirizzo e vigilanza del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, cui vengono attribuite competenze per la salvaguardia della città di Venezia e della zona lagunare e per il mantenimento del regime idraulico lagunare, da esercitare, tra l'altro, mediante l'approvazione del programma triennale per la tutela della laguna di Venezia, del programma unico integrato e del programma di gestione e manutenzione del Modulo Sperimentale Elettromeccanico (MOSE).

Le modifiche introdotte dal comma 4 sono finalizzate a definire e circoscrivere con maggior dettaglio le competenze e le funzioni svolte dall'Autorità, nonché a semplificare e accelerare le procedure tecniche e amministrative previste dall'articolo 95 del decreto-legge n. 104 del 2020.

Le disposizioni di cui al comma 4 hanno carattere ordinamentale dalle quali non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Il **comma 5** interviene sull'articolo 4, comma 3, della legge 29 novembre 1984, n. 798, recante "Nuovi interventi per la salvaguardia di Venezia", al fine di prevedere che il Comitato istituzionale per la salvaguardia di Venezia e della sua laguna, cui sono demandati l'indirizzo, il coordinamento e il controllo per l'attuazione degli interventi previsti dalla medesima legge, oltre ad approvare il piano degli interventi nell'ambito della Laguna di Venezia e decidere sulla ripartizione delle risorse stanziare per la loro attuazione, decida anche l'eventuale rimodulazione delle risorse ripartite. Tale modifica si rende necessaria al fine di provvedere ad una efficace ed efficiente gestione delle risorse destinate agli interventi per la salvaguardia di Venezia.

Trattasi di disposizione di carattere ordinamentale dalla quale non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

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

Il **comma 1** apporta modifiche all'articolo 94-bis del decreto-legge n. 18 del 2020, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 27 del 2020, che reca disposizioni per il ripristino della funzionalità dell'impianto funiviario di Savona a seguito degli eccezionali eventi atmosferici del mese di novembre 2019. L'articolo 94-bis del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18, ai fini della realizzazione degli interventi urgenti per il ripristino dell'impianto della funivia di Savona, ha previsto la nomina del Provveditore interregionale alle opere pubbliche di Piemonte, Val d'Aosta e Liguria quale 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, con il compito di provvedere alla progettazione, all'affidamento e all'esecuzione di detti interventi necessari per il ripristino della funzionalità dell'impianto funiviario di Savona in concessione alla società Funivie S.p.a. Con la disposizione in commento, pertanto, si introducono i commi aggiuntivi 7-bis, 7-ter, 7-quater e 7-quinquies al citato articolo 94-bis del decreto-legge n. 18 del 2020.

Il **comma 7-bis** prevede che in caso di cessazione entro il 31 dicembre 2022 della concessione Funivia Savona - San Giuseppe di Cairo e nelle more dell'individuazione di un nuovo concessionario, il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar ligure occidentale, in deroga alle previsioni di cui all'articolo 21, comma 5, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, provvede, per un periodo massimo di ventiquattro mesi, prorogabile con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili non oltre il 31 dicembre 2024, ad eseguire gli interventi necessari per il recupero della piena funzionalità tecnica di detta funivia, nonché all'individuazione di un nuovo concessionario secondo le modalità previste dal codice dei contratti pubblici di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50. Si precisa che la proroga è disposta ove strettamente necessario al completamento delle procedure di individuazione del nuovo concessionario.



Si prevede altresì che, nelle more dell'individuazione di un nuovo concessionario, il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar ligure occidentale provvede alla gestione diretta dell'impianto funiviario.

Con riferimento allo stato attuale del rapporto concessorio. Con la nota prot.n. 220222001 del 22 febbraio 2022 la società concessionaria Funivie S.p.A. ha trasmesso la visura della Camera di Commercio, Industria, Artigianato ed Agricoltura della Provincia di Savona, da cui risulta che con atto di rep. n. 33782 del 19 novembre 2021, è stato effettuato lo scioglimento con messa in liquidazione della società Funivie Spa, con effetti dal 1° gennaio 2022. L'articolo art.16 della Convenzione di concessione dispone che, in caso di scioglimento dell'ente sociale, la società concessionaria decade dalla concessione.

Pertanto, in forza di detta previsione convenzionale l'Amministrazione concedente è legittimata alla emanazione del decreto di revoca per decadenza della concessione e l'avvio delle conseguenti attività.

Tale provvedimento, allo stato attuale, non è stato ancora adottato al fine di garantire, senza soluzione di continuità, il rapporto di lavoro subordinato delle unità lavorative dipendenti dal concessionario e, a seguito dell'adozione della norma e dell'adozione del provvedimento di revoca, del Commissario.

In altri termini, al fine di assicurare una continuità dei rapporti di lavoro subordinato, la disposizione è finalizzata a garantire il coordinamento temporale tra l'adozione del provvedimento di revoca che sancisce formalmente la cessazione formale del rapporto concessorio e la disciplina che prevede la gestione diretta commissariale.

Il **comma 7-ter** prevede che qualora non sia stato possibile individuare un nuovo concessionario all'esito della procedura di cui al **comma 7-bis**, la regione Liguria subentra allo Stato, quale titolare e concedente dell'impianto funiviario e demanda l'attuazione del conferimento e l'attribuzione alla regione Liguria, a decorrere dalla data di effettivo trasferimento dell'impianto funiviario, delle relative risorse individuate al **comma 7-quater**, ad un decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, previo accordo di programma tra il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e la regione Liguria.

Pertanto, nell'ipotesi in cui non fosse possibile individuare un nuovo concessionario e si rendesse necessario operare il trasferimento alla regione Liguria, si provvederà in favore della medesima regione al trasferimento 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.

Al **comma 7-quater** si prevede che per lo svolgimento delle attività individuate ai commi **7-bis** e **7-ter**, e per l'eventuale supporto tecnico, il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure occidentale, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, possa avvalersi 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, precisando che i relativi oneri sono posti a carico delle risorse di cui al **comma 7-quinquies** nel limite massimo di spesa di euro 70 mila euro per l'anno 2022 e di 200 mila euro per ciascuno degli anni 2023 e 2024.

Il **comma 7-quinquies** reca la copertura finanziaria della disposizione.

Ai fini della quantificazione è stato ipotizzato l'avvio dell'attività di gestione a regime da parte del presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar ligure occidentale a partire dall'anno 2023, tenuto conto che si ritiene di poter ultimare gli interventi per il ripristino dell'impianto e quindi del suo completo funzionamento entro il 31 dicembre 2022. Inoltre, si rappresenta che i costi riferiti all'anno 2022 riguardano le spese per il personale utilizzato per provvedere alla manutenzione ordinaria dell'impianto necessaria al collaudo finale dello stesso, che si ritiene debba avvenire in concomitanza



con la fase finale degli interventi previsti per il ripristino del medesimo impianto. Infine, sono stati calcolati i costi di funzionamento e le spese per l'eventuale supporto tecnico da parte 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.

Inoltre, si evidenzia l'assenza di oneri per il riscatto dei beni del concessionario ovvero per i contratti trasferiti, atteso che il "ritrasferimento" riguarda beni oggetto di concessione da parte del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili ovvero di beni finanziati interamente con risorse facenti capo allo stesso Ministero, rispetto ai quali il concessionario non può, dunque, vantare alcun diritto di credito derivante o conseguente al suo trasferimento in favore del Ministero medesimo.

Per l'anno 2022 (quattro mesi), per lo svolgimento delle attività previste dalla disposizione da parte del presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure occidentale e per consentire l'attività di manutenzione finalizzata al ripristino della funzionalità della funivia, è stato stimato l'impiego di 36 unità di personale, il cui costo medio è stato calcolato sulla base della spesa per il personale risultante dai valori di bilancio 2018 e 2019 della società Funivia Spa. Ai fini della quantificazione dei costi si è tenuto conto anche dell'eventuale supporto tecnico, nel limite di 70 mila euro, da parte 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 e delle spese per buoni pasto, cancelleria, missioni e trasferte e altre spese di funzionamento, stimate in circa 183 mila euro all'anno (10% del solo costo del personale trattandosi di gestione di un impianto non ancora operativo).

Nella tabella seguente si riporta il dettaglio delle voci considerate.

Tabella 1

	Unità di personale	Retribuzione	Oneri sociali	TFR	Altri costi	TOTALE
Personale	36	36.113	11.087	2.528	903	1.822.688
Eventuale supporto tecnico, nel limite di 70 mila euro per l'anno 2022, da parte 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						70.000
TOTALE						1.892.688
					Buoni pasto, cancelleria, missioni e trasferte e altre spese di funzionamento - (impianto non ancora operativo)	10% 182.269
					Totale	2.074.957
					Anno 2022 (4 mesi)	691.652,22

Relativamente agli anni 2023 e 2024, per assicurare la sostenibilità economico-finanziaria dell'esercizio viene previsto il riconoscimento di un contributo finanziario nel limite massimo di 5,6 milioni di euro per la copertura dei costi di gestione relativi al personale, agli eventuali oneri per lo svolgimento delle attività di supporto da parte di tali società sono posti a carico delle risorse di cui al comma 7-quater nel limite massimo di spesa di 200 mila euro annui e alle spese per buoni pasto, cancelleria, missioni e trasferte e altre spese di funzionamento, stimate in circa 900 mila euro all'anno (20% del solo costo del personale ipotizzando la gestione di un impianto nei primi anni di operatività). La stima di tali costi è stata determinata anche sulla base dei dati di bilancio dalla società Funivie Spa relativi agli anni 2018 e 2019. Inoltre, ai fini prudenziali non si è tenuto conto della stima di ricavi che potrà generare la gestione dell'impianto. Inoltre, sempre ai fini della stima del contributo, si è tenuto conto di quanto già previsto nella richiamata convenzione sottoscritta il 15 novembre 2007, che aveva previsto per gli ultimi 4 anni un contributo il cui valore massimo era pari a 5,6 milioni di euro nell'anno 2019.

Nella tabella seguente si riporta il dettaglio delle voci considerate.



Tabella 2

	Unità di personale	Retribuzione	Oneri sociali	TFR	Altri costi	TOTALE
Personale	88	36.113	11.087	2.528	903	4.455.459
Eventuale supporto tecnico, nel limite di 200 mila euro per l'anno 2022, da parte 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						200.000
TOTALE						4.655.459
					Buoni pasto, cancelleria, missioni e trasferte e altre spese di funzionamento a regime (20% del solo costo del personale)	20% 891.092
					Totale	5.546.551

A detti oneri quantificati nel limite massimo di euro 700.000 per l'anno 2022 e di euro 5.600.000 a decorrere dall'anno 2023, si provvede:

- quanto ad euro 700.000 per l'anno 2022 mediante corrispondente utilizzo delle risorse di cui al 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;
- quanto ad euro 5.600.000 a decorrere dall'anno 2023 a valere sulle 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 ai sensi dell'articolo 2, della legge 2 agosto 1952.

Dette risorse corrispondono a quelle appostate sul capitolo di spesa 1325 del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili per assicurare direttamente, ai sensi dell'articolo 21, comma 5, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, la gestione della Funivia, nelle more dell'individuazione di un nuovo concessionario.

Inoltre, si rappresenta che le risorse di cui al citato capitolo n. 1325 sono, allo stato, destinate alla gestione della funivia Savona S. Giuseppe e trasferite alla società Funivie Spa per assicurare la sostenibilità economico-finanziaria dell'esercizio pubblico.

In relazione alle annualità successive all'anno 2024, le risorse, nel limite massimo di 5,6 milioni di euro, saranno utilizzate, in tutto o in parte, nell'ambito del nuovo rapporto concessorio laddove si necessiti di dare una sovvenzione all'esercizio, ovvero, qualora non sia stato possibile individuare un nuovo concessionario all'esito della procedura di cui al comma 7-bis e la regione Liguria subentri allo Stato, quale titolare e concedente dell'impianto funiviario.

Il **comma 2** estende di ulteriori quattro mesi (fino al 31 dicembre 2022) le misure in favore dei lavoratori dipendenti da imprese del territorio della provincia di Savona (estensione della cassa integrazione), impossibilitati a prestare attività lavorativa, in tutto o in parte, a seguito della frana verificatasi lungo l'impianto funiviario di Savona, in concessione alla società Funivie S.p.a.

L'articolo 94-bis del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 aprile 2020, n. 27, ha previsto, al fine di mitigare gli effetti economici derivanti dalla diffusione del contagio da COVID-19 e di consentire la ripresa economica dell'area della provincia di Savona, che la regione Liguria, nel limite delle risorse disponibili destinate alla medesima regione ai sensi dell'articolo 44, comma 11-bis, del decreto legislativo 14 settembre 2015, n. 148, possa erogare nell'anno 2020, nel limite di spesa di 1,5 milioni di euro, un'indennità pari al trattamento straordinario di integrazione salariale, comprensiva della relativa contribuzione figurativa e degli assegni per il nucleo familiare (ANF), per la durata massima di dodici mesi, in favore dei lavoratori dipendenti da imprese del territorio della provincia di Savona, impossibilitati a prestare attività lavorativa, in tutto



o in parte, a seguito della frana verificatasi lungo l'impianto funiviario di Savona, in concessione alla società Funivie S.p.a., in conseguenza degli eccezionali eventi atmosferici del mese di novembre 2019.

Successivamente, l'articolo 49, comma 2-bis, del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 luglio 2021, n. 106, ha previsto l'estensione anche per l'anno 2021 dello stesso trattamento.

Infine, l'articolo 16, comma 3-sexies, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, ha previsto una ulteriore estensione del citato trattamento straordinario di integrazione salariale dal 16 novembre 2021 al 31 agosto 2022.

La disposizione prevede la possibilità di riconoscimento da parte dell'INPS, per la durata massima di altri quattro mesi (settembre 2022 – dicembre 2022), di un'ulteriore indennità pari al trattamento straordinario di integrazione salariale, comprensiva della relativa contribuzione figurativa, in continuità con l'indennità di cui al comma 1 dell'articolo 94-bis del decreto-legge n. 18 del 2020, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 27 del 2020. Entro il limite di durata massima di quattro mesi, l'indennità può essere erogata anche in caso di sopravvenuta risoluzione del rapporto di lavoro dovuta alla cessazione dell'attuale concessione. Al contempo, si precisa che la misura 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. La circolare di riferimento INPS con le istruzioni contabili per il pagamento delle indennità nell'anno 2020 è la n. 121 del 20 ottobre 2020: in essa viene indicato che l'importo medio orario dell'indennità, pari al trattamento straordinario di integrazione salariale, è pari a euro 10,26, comprensivo di contribuzione figurativa e ANF, e tale costo è quello utilizzato per il calcolo della stima dell'onere di ogni singolo decreto emanato dalla regione Liguria. Alla data odierna risultano contabilizzati da parte dell'Istituto per tale prestazione pagamenti relativamente al solo anno 2021 (causale Funivia Savona - Circolare 121/2020) per 486.867,67 di euro rispetto ad uno stanziamento complessivo per il medesimo anno pari a 1,5 milioni di euro.

Alla luce di quanto sopra rappresentato, considerato che nell'anno 2022 il ricorso all'utilizzo di tale prestazione è analogo a quello dell'anno precedente, l'estensione per ulteriori quattro mesi del trattamento straordinario di integrazione salariale dal 1° settembre 2022 al 31 dicembre 2022 non comporta ulteriori oneri a carico della finanza pubblica in quanto trova sufficiente capienza nell'ambito delle risorse stanziare a legislazione vigente pari a 1 milione di euro per l'anno 2022 e che ne costituisce il limite di spesa.

Nella tabella seguente si riporta il dettaglio.



	Indennità pari al trattamento straordinario di integrazione salariale	
1	Pagamenti effettuati dall'Inps trattamento straordinario di integrazione salariale nell'anno 2021 (causale Funivia Savona - Circolare 121/2020)	486.867,67
2	Spesa media mensile	40.572,31
3	Spesa per il periodo dal 1° gennaio 2022 al 31 agosto 2022 (1 * 2)	324.578,45
4	Stanziamiento anno 2022	1.000.000,00
5	Risorse residue (4-3)	675.421,55
6	Proroga della misura per il periodo dal 1° settembre 2022 al 31 dicembre 2022	162.289,22
7	Differenza (5-6)	513.132,33

Articolo 6 (Disposizioni in materia di trasporto aereo)

La norma prevede, al **comma 1**, in considerazione della strategicità e del preminente interesse nazionale dello sviluppo dei tre aeroporti intercontinentali di Roma Fiumicino, Milano Malpensa e Venezia Tessera e al fine di rafforzare l'interconnessione tra sistema ferroviario e trasporto aereo:

- a) lo svolgimento delle procedure di valutazione di impatto ambientale di cui all'articolo 6, comma 3-ter, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, nonché quelle relative alle opere inserite nei piani di sviluppo aeroportuali, ivi incluse quelle di mitigazione e miglioramento ambientale, nei tempi previsti per i progetti di cui all'articolo 8, comma 2-bis, del decreto legislativo n. 152 del 2006;
- b) lo svolgimento del dibattito pubblico di cui all'articolo 22 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, nei termini di cui all'articolo 46, comma 1, secondo periodo, del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108;
- c) la riduzione della metà dei termini per l'accertamento di conformità di cui all'articolo 2 del decreto del Presidente della Repubblica 18 aprile 1994, n. 383 relativamente ai piani di sviluppo aeroportuale e alle opere inserite in detti piani.

Al **comma 2** si stabilisce che le opere di cui al comma 1 che comportano un miglioramento dell'impatto ambientale sulle aree antropizzate sono recepite in via prioritaria all'interno degli strumenti di pianificazione urbanistica, naturalistica e paesaggistica vigenti.

Al **comma 3** si prevede il dimezzamento dei termini relativi alle procedure di valutazione ambientale di cui alla Parte Seconda del decreto legislativo n. 152 del 2006 per i piani di sviluppo aeroportuale degli aeroporti di interesse nazionale diversi da quelli di cui al comma 1, nonché per le opere previste dai medesimi piani. Si prevede, altresì, l'applicazione delle disposizioni con finalità acceleratoria di cui al comma 1, lettere b) e c).

Le disposizioni di cui ai commi 1, 2 e 3 hanno carattere ordinamentale e non presentano profili di spesa in quanto i Piani di sviluppo aeroportuale sono autofinanziati e inseriti nei relativi Contratti di programma di riferimento.



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

Il **comma 1** apporta una serie di modifiche al codice della strada (di seguito “codice”), di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di sicurezza stradale e mobilità, al fine di ridurre gli oneri amministrativi a carico dell’utenza, di favorire lo sviluppo della mobilità sostenibile, nonché di incrementare la sicurezza della circolazione stradale.

In particolare, la **lettera a)** modifica l’articolo 24 (*Pertinenze delle strade*) del codice, in quanto, ad oggi, non è prevista una disciplina completa relativa alle stazioni di ricarica dei veicoli elettrici. Con l’intervento normativo in questione si intende procedere ad una qualificazione giuridica dell’infrastruttura di ricarica e della sua collocazione in diverse aree della sede stradale a seconda della tipologia di strada considerata. Trattasi, pertanto, di norma di carattere ordinamentale, che non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

La **lettera b)** interviene sull’articolo 47 (*Classificazione dei veicoli*) del codice, operando, al comma 2, in relazione alla categoria L1e, alla categoria L2e, alla categoria L3e e alla categoria L4e una modifica alla definizione delle relative categorie internazionali di appartenenza. In tal modo, si assicura un inquadramento più chiaro dei velocipedi elettrici, peraltro già contemplato nelle norme armonizzate dell’Unione europea. Trattasi, pertanto, di norma di carattere ordinamentale, che non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

La **lettera c)** modifica l’articolo 50 (*Velocipedi*) del codice, introducendo, per completezza, il valore della potenza nominale continua massima (pari a 0,5 kW) anche per i velocipedi adibiti al trasporto delle merci. Conseguentemente, al comma 2 sono individuate le misure del relativo piano di carico. Dopo il comma 2 sono inseriti i commi 2-bis e 2-ter: la prima disposizione stabilisce che i velocipedi a pedalata assistita non rispondenti ad una o più delle caratteristiche o prescrizioni indicate nel comma 1 sono considerati ciclomotori ai sensi e per gli effetti dell’articolo 97; la seconda introduce sanzioni amministrative pecuniarie per chi fabbrica, produce, pone in commercio o vende velocipedi a pedalata assistita che sviluppino una velocità superiore a quella prevista e per chi effettua sui velocipedi a pedalata assistita modifiche idonee ad aumentare la potenza nominale continua massima del motore ausiliario elettrico o la velocità oltre i limiti previsti dal codice della strada. Trattasi, pertanto, di norma di carattere ordinamentale, che non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

La **lettera d)** introduce il comma 3-bis all’articolo 97 (*Circolazione dei ciclomotori*) del codice, consentendo di non dover più inviare per posta ai titolari di ciclomotori che cambiano residenza il tagliando cartaceo da apporre sui certificati di circolazione (procedura che già opera per i proprietari di vetture/veicoli). L’aggiornamento della residenza avverrebbe nell’archivio nazionale dei veicoli, in modo da poter essere controllata, in tempo reale dagli organi di polizia, la residenza del titolare del ciclomotore senza necessità di apporre un tagliando ad ogni cambio residenza. Tale modifica si inquadra nel ben più ampio progetto di digitalizzazione, innovazione e semplificazione dei processi, in atto presso il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. La disposizione non comporta oneri per la finanza pubblica, e al contrario può determinare risparmi comunque non quantificabili ex ante.

La **lettera e)** sostituisce la lettera f) del comma 3 dell’articolo 116 (*Patente e abilitazioni professionali per la guida di veicoli a motore*) del codice. Con tale modifica, in coerenza con la disposizione dell’unione europea, recepita nella normativa sulla qualificazione iniziale e la formazione periodica dei conducenti (CPC/Code 95), è stato possibile per gli Stati membri dell’UE consentire ai titolari di patente B di guidare un veicolo ad alimentazione alternativa fino a 4,25 t (anziché fino a 3,5 t). La disposizione, nel consentire una maggiore flessibilità, risponde alle necessarie esigenze di accelerazione sulla transizione ecologica nel settore dei trasporti (in particolare del trasporto merci dell’ultimo miglio).



Tanto premesso, la disposizione prevede che la patente B possa abilitare alla guida dei veicoli senza rimorchio adibiti al trasporto di merci con una massa complessiva compresa tra i 3500 Kg e i 4250 Kg. Quanto al requisito soggettivo, si precisa che è necessario aver conseguito la suddetta patente da due anni. In ordine al requisito oggettivo, si precisa che la differenza di massa (tra 4250 e 3500 Kg) deve essere riconducibile esclusivamente alla massa della batteria per la categoria dei veicoli e non deve determinare in alcun modo un aumento di capacità di carico. Trattasi, pertanto, di norma di carattere ordinamentale, che non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

La **lettera f)**, modifica il comma 2-*bis* dell'articolo 117 (*Limitazioni nella guida*) del codice, introducendo il limite di potenza specifica, riferita alla tara, per le autovetture elettriche o ibride plug-in, condotte dai "neo-patentati" di categoria B. Trattasi, pertanto, di norma di carattere ordinamentale, che non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

La **lettera g)** apporta modifiche all'articolo 120, sostituendo la rubrica (che diventa "*Requisiti morali per ottenere il rilascio della patente di guida e disposizioni sull'interdizione alla conduzione di velocipedi a pedalata assistita*") e inserendo il comma 6-*bis*, il quale prevede che: nei confronti dei soggetti indicati dal comma 1 del medesimo articolo, il giudice ovvero il prefetto possono disporre l'interdizione dalla conduzione dei velocipedi a pedalata assistita, fatti salvi gli effetti di provvedimenti riabilitativi e, per i soggetti destinatari dei predetti divieti, per tutta la loro durata; che, nell'ipotesi di cui al comma 2 del medesimo articolo, con il provvedimento prefettizio di revoca della patente di guida può essere disposta l'applicazione dell'ulteriore misura dell'interdizione dalla conduzione dei predetti velocipedi. Precisa che avverso il provvedimento interdittivo prefettizio è ammesso ricorso ai sensi del comma 4 (ricorso al Ministro dell'intero) e stabilisce che la violazione della misura interdittiva introdotta dalla disposizione in esame è punita con la sanzione amministrativa pecuniaria da euro 2.000 a euro 7.000 e confisca del mezzo. Trattasi di norma di natura ordinamentale da cui non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica;

La **lettera h)** reca modifiche all'articolo 126 (*Durata e conferma della validità della patente di guida*) del codice, con il fine di presidiare la sicurezza della circolazione stradale nel caso di rinnovo di validità di patenti di guida scadute da più di 5 anni.

Nello specifico, il **numero 1)** modifica il comma 8 dell'articolo 126 del codice, al fine di prevedere il richiamo al comma 8-*ter*, inserito dal successivo numero 2). Trattasi, pertanto, di disposizioni di natura ordinamentale da cui non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Il **numero 2)** inserisce all'articolo 126 del codice il comma 8-*ter*, che prevede che nel caso una patente di guida sia scaduta da più di cinque anni, la conferma della validità è subordinata anche all'esito positivo di un esperimento di guida.

Detto esperimento è strutturato solo in una prova pratica, i cui contenuti sono mutuati tra quelli previsti per la prova pratica di guida utile al conseguimento di una patente della medesima categoria di quella posseduta, ma in numero ridotto.

Alla disposizione non si ascrivono effetti negativi, atteso che essa genera maggiori entrate per la finanza pubblica, in quanto l'utente che intende procedere al rinnovo della patente dovrà affrontare un costo pari a € 32,20; tali maggiori entrate non sono quantificabili ex ante, in quanto la domanda di rinnovo della patente non ha carattere di obbligatorietà.

Gli uffici della Motorizzazione civile sono in grado di adempiere alle relative attività facendo ricorso alle risorse umane disponibili a legislazione vigente.

Al **numero 3)** si modifica il comma 9 del medesimo articolo 126 del codice, al fine di prevedere l'applicazione delle disposizioni del comma 8-*ter* anche alle procedure previste per i titolari di patente italiana, residenti o dimoranti in un altro Stato per un periodo di almeno sei mesi. Trattasi, pertanto di disposizione di natura ordinamentale da cui non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. I **numeri 4)** e **5)** apportano modifiche rispettivamente ai commi 10 e 10-*bis*



dell'articolo 126 del codice, al fine di aggiornare la denominazione della Direzione generale e del Dipartimento competenti, nonché del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

Trattasi, pertanto di disposizioni di carattere ordinamentale da cui non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

La **lettera i)** aggiunge un periodo al comma 7 (*Comportamento dei pedoni*) dell'articolo 190 del codice, al fine di favorire la mobilità delle persone con disabilità, e in particolare di rendere possibile la circolazione delle macchine a loro uso in determinati ambiti stradali. In particolare, la disposizione introduce la possibilità di circolazione sugli ambiti stradali dove i pedoni possono circolare in promiscuo con le biciclette (percorsi ciclabili e itinerari ciclopedonali) mentre, nel caso in cui le macchine per disabili siano asservite da motore e quindi garantiscano una velocità minima costante rispetto a quelle a propulsione muscolare, tali macchine possono circolare sulle infrastrutture riservate alle biciclette. Trattasi, pertanto, di norma di natura ordinamentale da cui non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Il **comma 2** rinvia ad un decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili la definizione delle modalità di annotazione sul documento unico dell'eccesso di massa connesso al sistema di propulsione installato. Inoltre, reca disposizioni transitorie al fine di chiarire che l'efficacia della disposizione di cui al comma 1, lettera e), è subordinata alla necessità che la Commissione europea debba essere prima consultata sull'implementazione della misura e che la disposizione si applica ai veicoli immatricolati successivamente all'adozione del suddetto provvedimento ministeriale con cui saranno definite le modalità attuative. Trattasi, pertanto, di norma di carattere ordinamentale, che non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Il **comma 3** interviene sull'articolo 33-bis, comma 1, del decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8, recante le modalità di sperimentazione in materia di micromobilità, prorogando di ulteriori dodici mesi il termine di conclusione della suddetta sperimentazione che viene, quindi, fissato al 27 luglio 2023. Trattasi, pertanto, di norma di carattere ordinamentale, che non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Al **comma 4** si prevede, al fine di contenere gli oneri finanziari a carico dell'utenza, dal 1° luglio 2022 al 31 dicembre 2022 e comunque non oltre la conclusione della verifica della sussistenza delle condizioni per la prosecuzione dell'attuale rapporto concessorio delle autostrade A24 e A25, ove tale conclusione sia anteriore alla data del 31 dicembre 2022, la sospensione dell'incremento delle tariffe di pedaggio delle autostrade A24 e A25. Per la durata del periodo di sospensione si applicano le tariffe di pedaggio vigenti alla data del 31 dicembre 2017.

Al riguardo, si evidenzia che la società Strada dei Parchi S.p.A. è concessionaria della tratta autostradale a pedaggio Roma, l'Aquila, Teramo – diramazione per Torano, Pescara (A24/ A25), a seguito di procedura di gara, dal 20 dicembre 2001. Le tratte in gestione si estendono per 281,4 km. La scadenza della concessione è attualmente fissata al 31 dicembre 2030.

Il rapporto concessorio è stato modificato e integrato con la Convenzione Unica (CU) sottoscritta il 18 novembre 2009, divenuta efficace *ex lege* ai sensi del decreto-legge 8 aprile 2008, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 giugno 2008, n. 101.

Allo stato, nei confronti del concessionario, pendono due procedimenti amministrativi: quello di aggiornamento del piano economico finanziario (PEF) e il procedimento di contestazione per grave inadempimento.

Quanto al primo procedimento, si evidenzia che l'aggiornamento del rapporto concessorio previsto dall'anno 2014 non si è mai perfezionato, poiché le proposte di revisione contrattuale presentate da Strada dei Parchi S.p.A. sono state considerate non accoglibili dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.



A seguito del ricorso attivato da Strada dei Parchi per l'accertamento del silenzio inadempimento del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili sulla mancata conclusione del procedimento di approvazione delle proposte di Piano economico finanziario, il Consiglio di Stato, con ordinanza n. 2413/2020, in esecuzione della sentenza n. 5330/2018 ha nominato un Commissario *ad acta* assegnandogli l'incarico di portare a compimento il procedimento relativo al nuovo PEF.

Il Commissario *ad acta* ha quindi sottoposto al Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile (CIPESS) la proposta di aggiornamento/revisione del PEF elaborata da Strada dei Parchi S.p.a., ritenendo tale proposta non sostenibile, anche in considerazione degli aumenti tariffari del 15,81 % all'anno fino al 2030.

Il CIPESS, nella seduta del 5 maggio 2022, su conforme parere del Nucleo di consulenza per l'Attuazione delle linee guida per la Regolazione dei Servizi di pubblica utilità (NARS), ha formulato parere non favorevole sulla proposta di aggiornamento/revisione del PEF. La relativa delibera, ad oggi, è in corso di pubblicazione.

Quanto al secondo procedimento, si osserva che esso scaturisce dalla contestazione di grave inadempimento formalizzata dal concedente con note prot. n. 33797 del 28 dicembre 2021, prot. n. 1179 del 28 gennaio 2022 e prot. n. 5092 del 28 febbraio 2022.

Con nota prot. n. 5796 del 15 marzo 2022, la società concessionaria ha inviato le proprie controdeduzioni, attualmente all'esame del Ministero delle infrastrutture e delle mobilità sostenibili.

Quanto alla violazione degli obblighi derivanti dal rapporto concessorio, si evidenzia che le Procure della Repubblica presso i Tribunali di L'Aquila, Teramo, Pescara, Sulmona, hanno avviato specifiche indagini nei confronti dei rappresentanti della società concessionaria.

Tanto premesso, in considerazione della circostanza che ambedue i procedimenti amministrativi instaurati sono suscettibili di determinare la caducazione del rapporto concessorio, la disposizione in esame prevede l'applicazione, fino alla definizione di detti procedimenti e, comunque, non oltre il 31 dicembre 2022, delle tariffe di pedaggio vigenti alla data del 31 dicembre 2017.

Ciò al fine di evitare che il concessionario possa applicare, nelle more della definizione di detti procedimenti, gli incrementi tariffari del 19% circa (comprensivo degli incrementi tariffari maturati per l'anno 2018 - +12,89% - l'anno 2019 - + 5,59%), sospesi fino al 31 dicembre 2021 con 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, e, successivamente, dal 1° gennaio 2022 e fino al 30 giugno 2022 sulla base di una decisione unilaterale del medesimo concessionario.

Per quanto concerne gli effetti sulla finanza pubblica, si rappresenta la neutralità della disposizione dal momento che la stessa non interviene né sui termini, né sull'entità delle somme dovute ad Anas S.p.A. ai sensi dell'articolo 3, comma 3.0, lettera c), della convenzione unica stipulata il 18 novembre 2009.

Al riguardo, si evidenzia 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, come modificato dall'articolo 2, comma 2-bis, del decreto - legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, ha previsto la sospensione degli incrementi tariffari relativi alle medesime tratte autostradali per il periodo compreso tra il 1° gennaio 2019 e il 31 dicembre 2021 e la conseguente applicazione delle tariffe vigenti alla data del 31 dicembre 2017. Ai sensi dei commi 2 e 3 del sopra menzionato articolo 9 - tricies:

a) è stato contestualmente sospeso l'obbligo del concessionario delle autostrade A24 e A25 di versare le rate del corrispettivo della concessione di cui all'articolo 3, comma 3.0, lettera c), della Convenzione unica stipulata il 18 novembre 2009, relative agli anni 2017 e 2018, ciascuna dell'importo di euro 55.860.000, comprendente gli interessi di dilazione.

b) è stato previsto l'obbligo del concessionario delle autostrade A24 e A25 di effettuare, al termine della concessione, il versamento all'ANAS Spa delle rate del corrispettivo sospese ai sensi del comma



2, con maggiorazione degli interessi maturati calcolati al tasso legale, ferme restando le scadenze di tutte le restanti rate del corrispettivo di cui all'articolo 3, comma 3.0, lettera c), della convenzione unica stipulata il 18 novembre 2009, spettanti all'ANAS Spa.

Tanto premesso, si precisa che, in sede di approvazione del citato articolo 9 – *tricies semel*, dal punto di vista degli effetti finanziari, sono stati stimati ricavi medi annui delle tratte autostradali A24-A25, per circa 180 milioni di euro, e una diminuzione di ricavi (derivanti dalla mancata applicazione a detti ricavi stimati dell'incremento delle tariffe da pedaggio maturate pari a circa il 19%) nel periodo 1° gennaio 2019 – 31 ottobre 2021, di circa 35 milioni di euro annui.

Sulla base di detta stima, il comma 2 del citato articolo 9 - *tricies semel*, al fine di compensare gli effetti finanziari ed economici conseguenti al mancato incremento tariffario, prevedeva la contestuale sospensione dell'obbligo del concessionario di versare ad Anas S.p.A. il corrispettivo delle rate relative agli anni 2017 e 2018 pari ad euro 55.860.000 per ciascun anno, previsto dall'articolo 3, comma 3.0, lettera c), della vigente convenzione stipulata il 18 novembre 2009.

In base ai dati di bilancio di esercizio della società concessionaria delle tratte autostradali A24 e A25 relativi agli anni 2019, 2020 e 2021, risultano ricavi da pedaggio pari ad euro 162.591.000, nel 2019, ad euro 123.270.000, nell'anno 2020 e ad euro 147.764.000, nell'anno 2021.

Nell'evidenziare che non si dispone dei dati previsionali relativi all'anno 2022 ed ipotizzando, in via prudenziale, un andamento dei ricavi pedaggio esattamente corrispondente all'esercizio 2019 (ovvero all'esercizio antecedente la dichiarazione di emergenza nazionale da COVID -19), si evidenzia che la compensazione degli effetti finanziari ed economici conseguenti alla sospensione dell'incremento tariffario dal 1° luglio 2022 fino al 31 dicembre 2022 è già assicurata dalla previsione del comma 2 del citato articolo 9 - *tricies semel* che ha previsto il differimento al termine della concessione del pagamento delle rate del corrispettivo della concessione di cui all'articolo 3, comma 3.0, lettera c), della Convenzione unica stipulata il 18 novembre 2009, relative agli anni 2017 e 2018, ciascuna dell'importo di euro 55.860.000, comprendente gli interessi di dilazione.

Nella tabella seguente sono riportati i valori considerati (in euro):

	2017	2018	2019	2020	2021	2022 (dato stimato)	Totale
SOGGETTI							
A	Sospensione da canonici ANAS di cui all'art 9 - <i>tricies semel</i> D.L. n. 123 del 2015	55.860.000	55.860.000				111.720.000
SPESSE							
B	Ricavi netti da pedaggio		162.591.000	123.270.000	147.764.000	162.591.000	
C	Incremento tariffario sospeso (%)		19,00%	19,00%	19,00%	19,00%	
D	Incidenza annua incremento tariffario sospeso		30.892.290	23.421.300	28.075.160		
E	Incidenza incremento tariffario sospeso 1 luglio 2022 - 31 dicembre 2022					15.446.145	
F	Totale ut iliri		30.892.290	23.421.300	28.075.160	15.446.145	97.834.895
	Importo residuo (A - F)						13.885.105

Dalla disposizione non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

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

L'articolo reca disposizioni in materia di trasporto pubblico locale e regionale.

In particolare, il **comma 1** interviene sull'articolo 1, comma 300 della legge 24 dicembre 2007, n. 244 modificando la denominazione dell'Osservatorio nazionale del trasporto pubblico locale in "Osservatorio Nazionale per il supporto alla programmazione e per il monitoraggio della mobilità



pubblica locale sostenibile”. La disposizione ha natura ordinamentale; pertanto, dalla stessa non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Al **comma 2**, al fine di migliorare la programmazione dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale, in linea con gli obiettivi del Piano nazionale di ripresa e resilienza, si integrano le competenze del citato Osservatorio.

Il **comma 3** prevede che per l’espletamento dei suddetti nuovi compiti, l’Osservatorio, può stipulare apposite convenzioni con le pubbliche amministrazioni, con l’Autorità di regolazione dei trasporti, con le aziende di trasporto pubblico locale, nonché con i *mobility manager* d’area, i *mobility manager* aziendali e i *mobility manager* scolastici. Dalla disposizione non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, in quanto le predette convenzioni, la cui stipula riveste carattere meramente eventuale, potranno essere sottoscritte dall’Osservatorio nell’ambito delle risorse finanziarie disponibili a legislazione vigente

Al **comma 4** si precisa che, per le medesime attività di cui al comma 2, l’Osservatorio si può avvalere, oltretutto del personale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e di quello messo a disposizione dalle pubbliche amministrazioni e dagli enti con i quali sono stipulate le convenzioni, anche di esperti di particolare e comprovata specializzazione, nel numero massimo di otto unità, cui il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile è autorizzato a conferire appositi incarichi ai sensi dell’articolo 7, comma 6, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, a valere sulle risorse destinate all’Osservatorio ai sensi dell’articolo 27, comma 2, lettera e-bis) del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, come modificato dal successivo comma 5, nel limite massimo di spesa di complessivi euro 200.000 nell’anno 2022 e di euro 400.000 annui a decorrere dall’anno 2023.

Ai fini della quantificazione del limite di spesa è stata previsto l’utilizzo di otto esperti al costo massimo per singola unità di 50 mila euro annui. Relativamente all’anno 2022 la spesa è stata proporzionata a sei mesi.

Al **comma 5** si prevede, altresì, per lo svolgimento delle attività dell’Osservatorio, per il conferimento degli incarichi agli esperti, nonché per l’implementazione e lo sviluppo della banca dati dell’Osservatorio, l’incremento della percentuale del Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale destinata al predetto Osservatorio che passa da “0,025” allo “0,105” e, comunque, nel limite massimo di euro 5,2 milioni a decorre dall’anno 2022. Per effetto di tale disposizione le risorse dell’Osservatorio si incrementano nell’anno 2022 di circa 4 milioni di euro. Nella tabella seguente si riporta il dettaglio.

Fondo per la contribuzione dello Stato agli oneri sostenuti dalle Regioni per i servizi di trasporto pubblico locale anche ferroviari	4.974.554.000
Risorse destinate all'Osservatorio a legislazione vigente	1.243.639
Risorse destinate all'Osservatorio per effetto della modifica di cui all'art. 14 comma 5 del presente decreto	5.200.000
Incremento di risorse destinate alle attività dell'Osservatorio	3.956.361



Il potenziamento dell'Osservatorio è strettamente connesso alla predisposizione tecnica dei modelli di attuazione dei criteri di riparto del Fondo Nazionale TPL. La banca dati dell'Osservatorio, oggi attiva in modo limitato, consente l'acquisizione in forma certificata di tutti i dati economici e trasportistici utili per la ripartizione di cui trattasi. Tra l'altro, l'elaborazione, tramite l'Osservatorio, dei dati inseriti dalle aziende, dalle regioni e dagli enti locali, consente, anche in casi di urgenza, il completamento di istruttorie complesse quali quelle, ad esempio, inerenti all'assegnazione di contributi per la compensazione di minori ricavi tariffari conseguente all'epidemia da Covid-19 e di contributi per i servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale necessari per garantire i limiti di riempimento dei mezzi di TPL utili ad assicurare un distanziamento idoneo a ridurre il rischio di diffusione della medesima epidemia.

Inoltre, il potenziamento è destinato alla creazione di modelli uniformi di analisi della domanda e programmazione dell'offerta di servizi, messi a disposizione di tutti gli enti regolatori al fine di consentire agli stessi la progressiva riduzione degli oneri sostenuti per i servizi di trasporto pubblico locale e regionale in relazione alla quantità e alla qualità degli stessi.

L'utilità dell'Osservatorio, confermata negli ultimi anni dalla molteplicità delle istruttorie svolte per la ripartizione di risorse di spesa corrente destinata al settore è, tra l'altro, già stata affermata, dall'articolo 27, comma 2 *e-bis*), del decreto-legge n. 50 del 2017 che ha destinato una quota del Fondo Nazionale TPL al suo funzionamento.

Al riguardo, si rappresenta che a partire dall'attuale sistema informativo dell'Osservatorio nazionale per il TPL, si prevede un nuovo sviluppo funzionale dello stesso che amplia in modo significativo il numero degli utenti, il volume dei dati da acquisire e da elaborare e le relative funzioni applicative. Tale sistema è esteso all'intero territorio nazionale e fornisce elementi sempre più complessi, di volta in volta utili all'utenza istituzionale.

Ad oggi tale sistema informativo ha un'utenza costituita da 1.300 aziende, da tutte le regioni, dalle città metropolitane, i comuni e gli altri enti affidanti, nonché dalle agenzie per la mobilità.

A regime è previsto che tale sistema informativo si evolva in maniera integrata connettendo, anche mediante cooperazione applicativa, sistemi informativi di enti diversi. In tal modo si realizza una rete capillare che include, tra gli altri, anche i *mobility manager* d'area. In particolare, saranno forniti all'Osservatorio i dati necessari per la predisposizione di modelli tipo di programmazione della mobilità locale e degli investimenti di settore. Tali modelli potranno essere condivisi con gli utenti della piattaforma informatica anche al fine della più efficace ed efficiente ripartizione di risorse pubbliche destinate alla mobilità locale.

L'implementazione consentirà, inoltre, mediante lo sviluppo di modelli comuni per la programmazione della mobilità locale, una più efficace, efficiente ed economica offerta di mobilità pubblica, ovviando alla carenza di competenze riscontrate soprattutto in alcune aree del paese.

L'Osservatorio costituirà, sia dal punto di vista tecnico che dal punto di vista amministrativo, il "centro di servizi" che ogni ente competente nel settore della mobilità avrà la possibilità di utilizzare per lo svolgimento delle proprie attività istituzionali.

Le aree funzionali del sistema informativo sono articolate come segue:

- La ripartizione del fondo nazionale trasporti:
 - anagrafica di Regioni ed Enti Committenti;
 - Gestione dei contratti di servizio;
 - Certificazione, controllo e validazione dei dati economici-trasportistici relativi alle imprese che effettuano servizi dei TPL;
 - Determinazione dei proventi complessivi, dei costi standard e dei livelli adeguati di servizio
 - Funzioni di analisi;



- Ripartizione del Fondo TPL sulla base dei criteri stabiliti.
- La programmazione dei servizi di mobilità e trasporto:
 - modelli e strumenti per l'elaborazione dei dati trasportistici, economici ed ambientali per la programmazione dei servizi di trasporto pubblico locale;
 - Integrazione moduli di indagine Audimob;
 - Progetto ed implementazione dell'architettura di acquisizione dei dati;
 - Progetto ed implementazione di funzioni per la regolazione del TPL;
 - Predisposizione di modelli di base di integrazione dello sviluppo urbano e metropolitano con lo sviluppo della programmazione della mobilità pubblica, sulla base dell'analisi e dell'elaborazione dei dati acquisiti;
 - integrazione con i programmi di mobilità attiva e di sharing mobility.
- Il supporto informativo ai mobility manager d'area e dei mobility manager aziendali e scolastici:
 - sviluppo ed implementazione di basi di dati e di conoscenza per promozione di una comunità di pratiche tra i mobility manager d'area.
- Il supporto informativo per la predisposizione dei Piani urbani per la mobilità sostenibile (PUMS).
- La gestione degli investimenti nell'ambito della mobilità locale:
 - di modelli di elaborazione di dati utili a valutare le proposte di investimento nel settore della mobilità locale coordinandole con gli indirizzi di politica industriale che riguardano le filiere produttive interessate;
 - Georeferenziazione della rete infrastrutturale del trasporto rapido di massa e del trasporto ferroviario regionale per le valutazioni trasportistiche sulle proposte di interventi;
 - Creazione degli interventi;
 - Esecuzione del workflow degli interventi;
 - Monitoraggio degli investimenti attraverso cruscotti;
 - Funzioni di analisi di efficacia.
- Il monitoraggio della manutenzione dei sistemi di trasporto:
 - Inserimento dei dati delle manutenzioni programmate dei sottosistemi dei sistemi di trasporto;
 - calendario di prevista effettuazione dell'attività manutentiva;
 - funzioni di analisi.
- Funzioni trasversali di base:
 - Cooperazione applicativa con i sistemi informativi regionali ed altri sistemi informativi (piattaforme di Mobility as a service, network access point, regional access point, ...);
 - Funzioni di sviluppo rapido di interviste e campagne di acquisizioni dati, anche per le analisi preliminari e le valutazioni di impatto delle previsioni normative;
 - Assistenza virtuale;
 - Firma elettronica, Gestione documentale, modulo posta elettronica;
 - SPID, sistema di pagamenti.

Le caratteristiche di un tale sistema, che assume per alcune aree i tratti specifici di un sistema di supporto alle decisioni anche con funzioni di business intelligence, sono le seguenti:

- si tratta di una piattaforma di integrazione, in grado di acquisire dati ed offrire servizi ad altri sistemi informativi;



□ deve contemplare la possibilità di realizzare servizi on demand, in funzione dei risultati della elaborazione dei dati delle evoluzioni normative.

Il sistema, pertanto, sarà realizzato sulla base di una progettazione funzionale, implementata con strumenti che garantiscano la possibilità di un adeguamento e aggiornamento rapido alle esigenze che si presentano nel corso della sua applicazione, e gestito da risorse umane adeguate dal punto di vista del numero e delle competenze specialistiche, che vanno dalle più semplici attività di back-office, allo sviluppo di applicazioni informatiche, alla specifica consulenza in materia economica e trasportistica.

Lo sviluppo di tale sistema è incrementale (prevede successive fasi funzionali) e deve essere alimentato con risorse finanziarie distribuite nel corso del tempo.

Relativamente ai costi da sostenere, nella tabella seguente si riporta il dettaglio.

	anno 2022 (M€)	anno 2023 (M€)	anni successivi (M€)
Spese per sistema informatico esistente	1,2	1,2	--
Prima fase funzionale (sviluppo)	1,8		
Seconda fase funzionale (progetto e sviluppo)		1,6	
Terza fase funzionale (progetto e sviluppo)			1,6
Manutenzione correttiva/adequativa	1	1	1,1
Manutenzione evolutiva (riguarda funzioni esistenti)	1	1	2,1
Totale	5	4,8	4,8
Spese per gli esperti di cui al comma 4	0,2	0,4	0,4
Totale	5,2	5,2	5,2

Dalla disposizione non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, in quanto le risorse, individuate in una quota dell'attuale dotazione del Fondo TPL, risultano già stanziare.

Circa la possibilità da parte dell'Osservatorio di avvalersi di esperti, si fa presente che la disposizione prevede espressamente che il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili potrà conferire appositi incarichi ai sensi dell'articolo 7, comma 6, del decreto legislativo n.165 del 2001, nel numero massimo di 8 unità, cui potranno essere riconosciuti compensi individuali lordi non superiori a euro 50.000 su base annua. Gli oneri derivanti dai predetti contratti sono posti a valere sulle risorse destinate all'Osservatorio ai sensi dell'articolo 27, comma 2, lettera e-bis), del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, come modificato dal

24



comma 5 dell'articolo 8, nel limite massimo di spesa di complessivi euro 200.000 nell'anno 2022 e di euro 400.000 annui a decorrere dall'anno 2023.

Inoltre, l'incremento di risorse destinate all'Osservatorio, con la conseguente riduzione di risorse destinate alla contribuzione dello Stato agli oneri sostenuti dalle Regioni per i servizi di trasporto pubblico locale anche ferroviari, non pregiudica le finalità e gli obiettivi del medesimo Fondo e non determina ripercussioni sul regolare svolgimento del servizio pubblico, trattandosi di una riduzione di modesta entità (circa 4 milioni di euro), avuto riguardo allo stanziamento complessivo del Fondo (circa 5 miliardi di euro), ed essendo l'attività dell'Osservatorio funzionale ad assicurare una più efficiente organizzazione e gestione dei servizi di trasporto di pubblico locale da parte delle regioni e degli enti locali.

Infatti, il finanziamento in parola graverebbe non sulla dotazione "storica" del Fondo prevista dall'articolo 27 del decreto-legge n. 50 del 2017, ma sulle risorse destinate ad implementare la dotazione del Fondo a decorrere dall'anno in corso.

Il **comma 6**, al fine di promuovere i servizi di *sharing mobility* destina, limitatamente agli anni 2022, 2023 e 2024, una quota pari allo 0,3 per cento della dotazione del Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, di cui all'articolo 16-*bis* del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, al finanziamento di specifici progetti individuati con uno o più decreti adottati dal Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, previa intesa in sede di Conferenza unificata.

Nella tabella seguente si riporta il dettaglio.

Fondo per la contribuzione dello Stato agli oneri sostenuti dalle Regioni per i servizi di trasporto pubblico locale anche ferroviari	€. 4.974.554.000
Risorse destinate ai servizi di <i>sharing mobility</i> per ciascuno degli anni del triennio 2022-2024	€. 14.923.662

Dalla disposizione non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, in quanto le risorse, individuate in una quota della dotazione del Fondo TPL, risultano già stanziare. Inoltre, si rappresenta che la conseguente riduzione di risorse destinate alla contribuzione dello Stato agli oneri sostenuti dalle regioni per i servizi di trasporto pubblico locale anche ferroviari, non pregiudica le finalità e gli obiettivi del medesimo Fondo, e non determina ripercussioni sul regolare svolgimento del servizio pubblico trattandosi di una riduzione temporanea (limitata al triennio 2022 – 2024) di modesta entità (circa 15 milioni di euro), avuto riguardo allo stanziamento complessivo del Fondo (circa 5 miliardi di euro) ed essendo le risorse destinate al finanziamento di specifici progetti di sperimentazione di soluzioni innovative di mobilità sostenibile nelle aree urbane individuati d'intesa con la Conferenza unificata.

Infatti, la quota dello 0,3% del Fondo Nazionale TPL in parola graverebbe non sulla dotazione "storica" del Fondo prevista dall'articolo 27 del decreto-legge n. 50 del 2017, ma sulle risorse destinate ad implementare la dotazione del Fondo a decorrere dall'anno in corso.

Si osserva, inoltre, che l'articolo 16-*bis* del decreto-legge n. 95 del 2012, istitutivo del Fondo Nazionale TPL destina lo stesso al concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle regioni a statuto ordinario in modo generico e non con riferimento specifico ai contratti di servizio.



Inoltre, si evidenzia che la mobilità condivisa è oggi considerata strettamente complementare al trasporto pubblico locale e regionale in quanto assimilabile “all’ultimo e al primo miglio” per l’utilizzo dei servizi di TPL.

Infine, circa le procedure per l’utilizzo delle risorse e l’individuazione dei soggetti beneficiari delle stesse, si rappresenta che tale utilizzo e tale individuazione sono definite d’intesa con la Conferenza Unificata secondo la procedura ordinaria prevista per la ripartizione del Fondo.

Al fine di sostenere il settore del trasporto pubblico locale e regionale di passeggeri sottoposto a obbligo di servizio pubblico a seguito degli effetti negativi derivanti dalla crisi internazionale in atto in Ucraina, la disposizione di cui **al comma 7** stabilisce che la ripartizione del Fondo per la contribuzione dello Stato agli oneri sostenuti dalle regioni per i servizi di trasporto pubblico locale anche ferroviari, istituito dall’articolo 16-bis, comma 1, del decreto-legge 6 luglio 2012 n. 95, convertito con modificazioni dalla legge 7 agosto 2012, n. 135, sia effettuata, per l’esercizio 2022, secondo due differenti modalità, indicate alle lettere a), b), c) e d).

Alla **lettera a)** si prevede che la ripartizione del sopra citato Fondo, per una quota di risorse pari a euro 4.879.079.381, è effettuata senza l’applicazione di penalità, fermo restando quanto previsto dal comma 2-bis, dell’articolo 27, del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, applicando le modalità stabilite dal decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 11 marzo 2013, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale del 26 giugno 2013, n. 148.

L’anomalo andamento dei ricavi da traffico e le difficoltà conseguenti agli effetti della crisi pandemica non consentono, anche per l’esercizio 2022, così come avvenuto per gli esercizi 2020 e 2021, l’efficace applicazione dei criteri di riparto del fondo previste dall’articolo 27 del decreto-legge n. 50 del 2017. Pertanto, al fine di evitare ripercussioni sulla regolarità e continuità del servizio di trasporto pubblico locale e regionale, appare necessario semplificare anche per il 2022 le procedure di ripartizione del fondo di cui all’articolo 16-bis, comma 1, del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, che, si ricorda, ha una dotazione annuale di circa 5 miliardi e copre il 75% della spesa corrente del settore.

Alla **lettera b)** si prevede che la ripartizione del sopra citato Fondo, per una quota di risorse pari a euro 75.350.957 è effettuata secondo modalità e criteri, che tengono conto dei costi standard di cui all’articolo 1, comma 84, della legge 27 dicembre 2013, n. 147 e dei livelli adeguati dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale, definiti con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili adottato, di concerto con il Ministro dell’economia e delle finanze e previa intesa in sede di Conferenza Unificata di cui all’articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, entro il 31 ottobre 2022.

Inoltre, alla **lettera c)** si prevede che, quanto a euro 14.923.662, vengano utilizzate per promuovere i servizi di *sharing mobility* di cui al comma 6.

Infine, alla **lettera d)** si prevede che, quanto a euro 5.200.000 vengano utilizzati per la copertura dei costi relativi al funzionamento dell’Osservatorio di cui all’articolo 1 comma 300 della legge 24 dicembre 2007 n. 244.

Nella tabella seguente si riporta il riepilogo.



	Fondo per la contribuzione dello Stato agli oneri sostenuti dalle Regioni per i servizi di trasporto pubblico locale anche ferroviari	4.974.554.000
	<i>di cui</i>	
a	Erogazione di contributi senza l'applicazione di penalità e applicando le modalità stabilite dal decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 11 marzo 2013	4.879.079.381
b	Erogazione di contributi tenendo conto dei costi standard di cui all'articolo 1, comma 84, della legge 27 dicembre 2013, n. 147 e dei livelli adeguati dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale	75.350.957
c	Sharing mobility	14.923.662
d	Osservatorio Nazionale per il supporto alla programmazione e per il monitoraggio della mobilità pubblica locale sostenibile	5.200.000

Per le medesime finalità di cui al comma 7, il **comma 8** prevede che l'erogazione alle regioni a statuto ordinario dell'anticipazione prevista dall'articolo 27, comma 4, del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, e relativa all'anno 2022, avvenga in un'unica soluzione, entro la data del 31 luglio 2022 da calcolarsi sulle risorse pari a euro 4.879.079.381 di cui alla lettera a) del comma 7 dell'articolo in esame, per la parte relativa ai pagamenti non già avvenuti alla data di entrata in vigore del presente decreto. La disposizione pertanto prevedendo esclusivamente una specifica modalità di trasferimento delle risorse all'uso già stanziato non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Le disposizioni di cui ai **commi da 9 a 11** hanno l'obiettivo ottimizzare il regolare svolgimento delle attività manutentive dei sottosistemi principali di sistemi di trasporto pubblico locale ad impianti fissi al fine di garantire livelli adeguati di sicurezza, nonché la continuità e la regolarità dei servizi.

In particolare, le disposizioni introducono una procedura per assicurare il regolare svolgimento delle attività manutentive dei sottosistemi principali di sistemi di TPL ad impianti fissi, prevedendo il potere sostitutivo e sanzionatorio da parte degli enti concedenti o affidanti, in caso di inadempienza dei soggetti responsabili. Sul punto, si rappresenta che gli enti concedenti o affidanti, laddove esercitino il potere sostitutivo per la realizzazione delle attività manutentive omesse, provvedono ad effettuare tale attività "in danno" dell'azienda di TPL che non ha effettuato le medesime attività manutentive nei termini stabiliti.

Inoltre, si prevede che le somme derivanti dal pagamento delle sanzioni sono versate all'entrata del bilancio dello Stato per la successiva riassegnazione al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, e sono destinate, nella misura del 50 per cento, all'implementazione e allo sviluppo della banca dati dell'Osservatorio nazionale TPL e, nella misura del 50 per cento, al finanziamento di iniziative dirette al miglioramento dei servizi erogati all'utenza.

Ai fini dell'attuazione delle disposizioni di cui al comma 9 si prevede che con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili adottato, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, entro il 31 luglio 2022 sono individuati e, successivamente aggiornati almeno ogni tre anni:

- a) i sottosistemi e i livelli manutentivi per i quali è obbligatoria la trasmissione dei dati ai sensi del comma 9;
- b) la modulistica uniforme per l'acquisizione e la comunicazione dei dati;



c) ai fini dell'applicazione delle sanzioni di cui al comma 9, le modalità di contestazione dell'inadempimento, nonché i criteri di quantificazione delle sanzioni.

Infine, si prevede che nelle more dell'effettuazione degli interventi manutentivi programmati, nonché durante lo svolgimento degli stessi, al fine di evitare interruzioni o limitazioni nell'erogazione dei servizi di trasporto in ambito metropolitano, l'ente concedente o committente, sulla base delle indicazioni fornite da una Commissione tecnica indipendente, dallo stesso appositamente costituita e composta da persone di comprovata esperienza in materia di trasporti e di sicurezza delle relative infrastrutture, all'esito della valutazione dell'effettivo stato di manutenzione del sistema di trasporto interessato dall'intervento ed acquisite le valutazioni dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali e, ove necessario, del costruttore, può autorizzare, per un periodo di sei mesi, prorogabile, una sola volta, e per non più di sei mesi, l'esercizio del predetto sistema di trasporto, prescrivendo le necessarie misure di mitigazione, nonché le modalità di controllo e delle periodiche verifiche di sicurezza. Le disposizioni di cui al presente comma non si applicano ai sottosistemi delle reti ferroviarie, per i quali restano valide le norme nazionali e comunitarie vigenti, nonché agli impianti a fune. Al funzionamento della Commissione tecnica di cui al primo periodo, nonché agli oneri necessari all'acquisizione delle valutazioni in ordine alla possibilità di proseguire l'esercizio del sistema di trasporto, si provvede nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie dell'ente concedente o committente disponibili a legislazione vigente e, pertanto, dalla disposizione non comportano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Il **comma 12**, al fine di consentire la realizzazione degli interventi immediatamente cantierabili previsti dal programma di ammodernamento delle ferrovie regionali, nonché l'acquisto di materiale rotabile, autorizza la spesa di 40 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2023 al 2024 e di 70 milioni di euro per l'anno 2025.

Agli oneri derivanti dal comma, si provvede mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 405, della legge 30 dicembre 2021, n. 234.

Al riguardo, si ricorda che il citato articolo 1, comma 405, della legge 30 dicembre 2021, n. 234, per il finanziamento degli interventi relativi a programmi straordinari di manutenzione straordinaria e adeguamento funzionale e resilienza ai cambiamenti climatici della viabilità stradale, anche con riferimento a varianti di percorso, di competenza di regioni, province e città metropolitane, autorizza la spesa di 100 milioni di euro per l'anno 2022, 150 milioni di euro per l'anno 2023, 200 milioni di euro per ciascuno degli anni 2024 e 2025, 300 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2026 al 2030 e 200 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2031 al 2036. Il successivo comma 406 della medesima legge 234 del 2021 rinvia ad un apposito decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da emanare entro il 28 febbraio 2022, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, la definizione dei criteri e delle modalità per l'assegnazione delle risorse. All'uopo, si evidenzia che la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281 ha sancito, in data 30 marzo 2022, l'intesa in relazione allo schema di decreto di cui al citato articolo 1, comma 406. Il citato decreto ripartisce le risorse per gli anni dal 2022 al 2029, per un totale di euro 1.700 milioni, di cui euro 100 milioni per l'anno 2022, euro 110 milioni per l'anno 2023, euro 160 milioni per l'anno 2024, euro 130 milioni per l'anno 2025 ed euro 300 milioni ciascuno degli anni dal 2026 al 2029, rinviando a successivi decreti la ripartizione delle risorse per gli anni dal 2030 al 2036.

Pertanto, la copertura finanziaria individuata dispone delle sufficienti risorse. Nella tabella successiva si riporta il dettaglio.



	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	Totale
1 Articolo 1, comma 405, della legge 30 dicembre 2021, n. 234	100	150	200	200	300	300	300	300	300	200	200	200	200	200	200	3.350
2 Decreto di cui all'articolo 1, comma 406, della L. 234/2021	100	110	160	130	300	300	300	300								1.700
3 Residuo (1-2) ancora non ripartito	0	40	40	70	0	0	0	0	300	200	200	200	200	200	200	1.650
4 Risorse utilizzate a copertura della disposizione		40	40	70												150
5 Residuo (3-4)	0	0	0	0	0	0	0	0	300	200	200	200	200	200	200	1.500

Dal punto di vista finanziario, si rappresenta che le risorse che si intendono utilizzare a copertura degli interventi in materia di investimenti ferroviari risultano disponibili in termini di saldo netto da finanziare e trattandosi di interventi che mantengono inalterate le somme stanziare per ciascuna annualità, non generano impatti negativi in termini di fabbisogno e indebitamento netto e, pertanto, si conferma la neutralità della disposizione.

In particolare, relativamente all'incremento di risorse, pari a 40 milioni di euro per ciascuno degli anni 2023 e 2024 e di 70 milioni di euro per l'anno 2025, in favore delle ferrovie regionali a valere sul finanziamento destinato alle strade regionali, si osserva che l'invarianza del saldo netto da finanziare è assicurata dalla identità di incrementi e riduzioni delle risorse stanziare negli anni 2023, 2024 e 2025. Per quanto riguarda l'invarianza della cassa e dei conseguenti effetti sul fabbisogno e sull'indebitamento, la stessa è altresì assicurata in considerazione del fatto che l'incremento delle risorse per le ferrovie regionali è reso necessario per rendere disponibili ulteriori risorse, pari a circa 100 milioni di euro, finalizzate alla realizzazione, nella regione Campania, di interventi afferenti le ferrovie regionali nei comuni di Bacoli e di Pozzuoli, e consentire, pertanto, la funzionalizzazione ed il miglioramento dell'accessibilità di varie stazioni della linea cumana in modo da sostenere la ripresa del servizio di TPL nell'area flegrea e nella città metropolitana di Napoli.

Nella tabella seguente si riporta la scheda illustrativa degli interventi previsti e dei relativi cronoprogrammi.



CRONOPROGRAMMI DEGLI INTERVENTI PER LE FERROVIE REGIONALI NELLA REGIONE CAMPANIA						
Intervento	Descrizione	Costo stimato (in milioni di euro)	Anno			
			2023	2024	2025	2026
TRASPORTO RAPIDO DI MASSA: Interventi di potenziamento: Intervento di rifunzionalizzazione e miglioramento dell'accessibilità delle stazioni della linea Cumana av.	rifunzionalizzazione delle stazioni con il miglioramento dell'accessibilità e del decoro urbano, mediante il ripristino delle facciate degli edifici, abbattimento delle barriere architettoniche, l'installazione di percorsi Loges e ripristino della segnaletica sia verticale che orizzontale, laddove risultino mancanti o insufficienti.	3,50	1,65	1,85	0,00	0,00
TRASPORTO RAPIDO DI MASSA: Interventi di potenziamento: Arretramento stazione Torregaveta e risoluzione critica stradale via Torregaveta	arretramento del piazzale ferroviario con la realizzazione di una nuova stazione e la riqualificazione di quella esistente con un adeguato sistema di connessione con la viabilità esistente. Saranno realizzati i seguenti interventi: - arretramento del piazzale di stazione e riorganizzazione del piano stazione - realizzazione della nuova stazione ferroviaria e riqualificazione di quella esistente - riqualificazione urbanistica e architettonica dell'attuale piazza di stazione, liberata dai binari - realizzazione di un nuovo collegamento stradale con la viabilità esistente di connessione tra Bacoli e Monte di Procida in sostituzione dell'attuale strettoria - realizzazione di un nuovo ponte stradale per superare il canale di scolo di Fusaro.	30,00	5,00	8,00	17,00	0,00
TRASPORTO RAPIDO DI MASSA: Ammodernamento e Potenziamento Ferrovia Cumana. Interventi ex lege 910/86 Tratta Dazio-Gerolomini-Cantieri Comprese stazioni di Vallone Mandria e Gerolomini	Raddoppio del binario della linea Cumana della ferrovia di EAV tra le stazioni di Dazio e Cantieri. Ammodernamento della stazione di Gerolomini. Realizzazione della nuova stazione di Pozzuoli. Soppressione di tre passaggi a livello.	61,64	20,64	15,00	26,00	0,00
TRASPORTO RAPIDO DI MASSA: Ammodernamento e Potenziamento Ferrovia Cumana. Tratta Dazio-Gerolomini-Cantieri Smantellamento linea storica, riqualificazione sede e viabilità di collegamento SA	L'intervento completa quello del raddoppio del binario della linea Cumana della ferrovia di EAV tra le stazioni di Dazio e Cantieri. Esso è finalizzato alla riqualificazione urbana del tratto di linea dismessa a seguito della messa in esercizio del nuovo tracciato ferroviario e compreso tra le stazioni di gerolomini e la futura Pozzuoli ex Villa Maria.	8,00	0,50	2,50	5,00	0,00
Totale		103,14	27,79	27,35	48,00	0,00

Inoltre, circa 50 milioni di euro sono destinati al finanziamento di specifiche esigenze manifestate dalle regioni in sede di Conferenza Stato-Regioni del 4 agosto 2021.

Al riguardo, si evidenzia che il decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili 23 settembre 2021, n. 363, recante il riparto delle risorse del Fondo complementare al Piano nazionale di ripresa e resilienza destinate al potenziamento delle ferrovie regionali, rappresenta, nelle premesse, che *“non si è potuto includere nel riparto alcuni interventi di competenza della Regione Toscana, della Regione Liguria e delle Province Autonome di Trento e Bolzano”* e che, pertanto, si è reso necessario *“...rinviare il finanziamento, in via prioritaria, degli interventi su citati, indicati nell'Allegato 2..., al prossimo riparto delle risorse del Fondo investimenti 2021”*.

Di seguito, si riporta il citato Allegato 2 del decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili 23 settembre 2021, n. 363 da cui si evince che il finanziamento necessario per gli interventi ivi previsti è complessivamente pari a 46,20 mln di euro.



ALLEGATO 2 DM 363_20211					
Programma	Numero intervento	Beneficiario - Ferrovia	Titolo dell'intervento	Importo da finanziare in via prioritaria con le risorse del Fondo investimenti 2021 (Milioni di euro)	CUP
Programma di intervento per il potenziamento e il rinnovo del materiale rotabile	1	Regione Liguria	Interventi di potenziamento: Nuove Elettromotrici Ferrovia Genova Casella (n° 2 nuove EM)	14,00	H40J2100000003
Programma di intervento per il potenziamento e il rinnovo del materiale rotabile	2	Regione Toscana	Acquisto di 2 treni per il servizio regionale gestito da TFT in sostituzione di materiale rotabile obsoleto	13,00	J19J21015920001
Programma di intervento per il potenziamento e il rinnovo del materiale rotabile	3	Provincia Autonoma di Trento	Acquisto di n.2 materiale rotabile	10,00	J40J21000080003
Programma di intervento per il potenziamento e il rinnovo del materiale rotabile	4	Provincia Autonoma di Bolzano	Acquisto di n.1 materiale rotabile	9,20	E50D16000010003
Totale				46,20	

La copertura di questi interventi è assicurata dalla corrispondente riduzione delle risorse del comma 405 della legge n. 234 del 21 destinati a interventi di manutenzione straordinaria e di varianti di percorso di strade regionali e provinciali, per un ammontare pari a 150 milioni per il quale non si provveduto al riparto tra regioni e province.

Il decreto ministeriale di riparto delle strade prevede la predisposizione di un piano entro il 30 settembre 2022, un'anticipazione dell'annualità 2022 e i pagamenti per stati di avanzamenti dei lavori, con il vincolo di chiudere i lavori per ciascuna annualità entro il 31 dicembre dell'anno successivo a quello di competenza.

Nonostante la realizzazione di interventi sulle infrastrutture stradali sia in genere più rapida di quelle ferroviarie, in questo caso la realizzazione delle strade sconta tutti i tempi legati alla fase decisionale, di progettazione ed autorizzativa. Al contrario, gli interventi relativi alle ferrovie regionali oggetto della presente rimodulazione risultano in una fase molto più avanzata e dispongono dei relativi CUP. Pertanto, alla luce delle considerazioni che precedono la disponibilità di risorse permetterebbe la realizzazione dei citati interventi ferroviari in tempi brevi.

Ciò determina quindi una sostanziale indifferenza degli effetti su fabbisogno di cassa e i conseguenti effetti sull'indebitamento netto.

La disposizione prevede che, ai fini dell'assegnazione dei contributi ai singoli interventi, si provvede mediante successivo decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, adottato di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze. Gli interventi devono essere identificati dal Codice Unico di Progetto (CUP) ai sensi dell'articolo 11, comma 2-bis, della legge 16 gennaio 2003, n. 3 e monitorati attraverso il sistema di cui al decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229. Con il medesimo decreto sono definiti, altresì, l'entità massima dei contributi riconoscibili, tenendo conto



di eventuali ulteriori fonti di finanziamento, il cronoprogramma degli interventi, nonché le ipotesi e le modalità di revoca dei contributi riconosciuti.

ARTICOLO 9 (Interventi urgenti per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili)

Al **comma 1**, si prevede una rimodulazione delle autorizzazioni di spesa di cui ai commi 393, 394, 395 dell'articolo 1 della legge 30 dicembre 2021, n. 234.

La disposizione è finalizzata ad assicurare al Contratto di Programma RFI - parte investimenti - la necessaria disponibilità di risorse già a decorrere dall'anno 2022, per consentire l'avvio della fase di progettazione e l'inizio di alcuni interventi prioritari. A tal fine vengono incrementate le risorse a valere sui capitoli inerenti "CDP RFI parte investimenti", per complessivi 60 milioni di euro di cui 20 milioni di euro nell'anno 2022 e 40 milioni di euro nell'anno 2023, e ridotte per un pari importo negli anni dal 2029 al 2030 (comma 395).

Pertanto, al fine di garantire le attività e gli interventi sopra richiamati, vengono ridotte le risorse sui capitoli inerenti "Le metropolitane nelle grandi aree urbane (Torino, Milano, Roma, Napoli, Genova)", per complessivi 30 milioni di euro di cui 10 milioni di euro nell'anno 2022 e 20 milioni di euro nell'anno 2023, ed incrementate per un pari importo negli anni dal 2029 al 2030 (comma 393).

Vengono, altresì, ridotte le risorse sui capitoli inerenti "l'Alta velocità e alta capacità della linea ferroviaria Adriatica, anche al fine dell'inserimento nella rete core Ten-T – RFI", per complessivi 30 milioni di euro di cui 10 milioni di euro nell'anno 2022 e 20 milioni di euro nell'anno 2023, ed incrementate per un pari importo negli anni dal 2029 al 2030 (comma 394).

Di seguito si riporta la tabella contenente il riepilogo complessivo.

DESIONE	COMMA BILANCIO	CAPITOLIO	P.S.	SNP CF 2022	SNP CF 2023	SNP CF 2024	SNP CF 2025	SNP CF 2026	SNP CF 2027	SNP CF 2028	SNP CF 2029	SNP CF 2030	SNP CF 2031	SNP CF 2032	SNP CF 2033	SNP CF 2034	SNP CF 2035	SNP CF 2036	SNP CF 2037				
MANS - investimenti				306	100	370	610	800	1.050	1.250	1.300	1.300	1.250	1.050	1.000	1.000	1.000	850	16.010				
Alta velocità e alta capacità della linea ferroviaria Adriatica, anche al fine dell'inserimento nella rete core Ten-T - RFI	394	7122 (ME7)	13	BILANCIO 2022_2024	50	50	150	200	250	250	400	400	400	450	600	650	650	450		5.000			
				VARIAZIONE	10	10					10	10											0
				NUOVA PROPOSTA	0	0	100	300	350	400	450	450	450	450	450	450	450	450	450	450	450		5.000
CDP RFI parte investimenti (in include opere commesse a stato) - in 2 anni	395	7122 (ME7)	2	BILANCIO 2022_2024			20	250	300	500	500	500	500	500	500	500	500	500	500	5750			
				VARIAZIONE	0	0						250	40									0	
				NUOVA PROPOSTA	0	0	20	250	300	500	500	480	450	500	500	500	500	500	500	500	500	5750	
Le metropolitane nelle grandi aree urbane (Torino, Milano, Roma, Napoli, Genova)	393	7400	8	BILANCIO 2022_2024	50	50	100	200	250	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	2.700		
				VARIAZIONE	10	10							10	10									0
				NUOVA PROPOSTA	40	40	100	200	250	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	2.700
TOTALE MANS COMMODIFICHE RR-CR-OVE				306	100	370	610	800	1.050	1.250	1.300	1.300	1.250	1.050	1.000	1.000	1.000	850	16.010				

L'operata rimodulazione non pregiudica l'avvio e la realizzazione degli interventi programmati, in quanto le risorse stanziare consentono comunque di fare fronte a tutte le attività programmate nei medesimi anni.

Relativamente agli effetti sulla PA, si rappresenta che le autorizzazioni rimodulate, sulla base delle analisi effettuate dagli uffici competenti, trattandosi di interventi di analoga caratteristica tecnica e tempistica realizzativa, mantengono inalterate, in termini di saldo netto da finanziare, le somme stanziare per ciascuna annualità e non generano impatti negativi in termini di fabbisogno e indebitamento netto. In particolare, le rimodulazioni riferite al 2022 e al 2023 relative a diverse, ma analoghe tipologie di spesa, si riferiscono evidentemente alle attività di progettazione, prodromiche alle successive attività realizzative. La disposizione si rende necessaria al fine di consentire al CDP di RFI di disporre nei primi anni delle sufficienti risorse per le attività di progettazione, indispensabili per l'efficace utilizzo delle risorse assegnate per gli anni successivi. Senza tali disponibilità, l'implementazione degli interventi in corso di definizione nella stipula del CDP sarebbe inevitabilmente rallentata. Pertanto, la rimodulazione delle diverse tipologie di risorse si riferisce



esclusivamente alle attività di progettazione per le quali le modalità realizzative sono del tutto analoghe per caratteristiche merceologiche e di cronoprogramma.

La disposizione al **comma 2** prevede che siano autorizzate le variazioni delle dotazioni finanziarie relative alle autorizzazioni di spesa indicate nell'allegato I annesso al decreto. Tale disposizione è finalizzata ad assicurare la necessaria disponibilità di risorse da destinare al Porto di Palermo (opera commissariata) ed agli interventi in materia trasporto rapido di massa, già a decorrere dall'anno 2022, per consentire, nel primo caso (porto di Palermo) l'immediato avvio di lavori relativi ad opere già cantierabili e nel secondo caso (trasporto rapido di massa) la coerenza con gli interventi previsti dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, da concludersi entro il 2026.

A tal fine si prevede:

- a) l'anticipo di risorse da destinare al porto di Palermo per complessivi 49,160 milioni di euro negli anni dal 2022 al 2025 con una riduzione di risorse di pari importo per gli anni dal 2027 al 2033;
- b) l'anticipo di risorse da destinare al trasporto rapido di massa per complessivi 388,819 milioni di euro negli anni dal 2022 al 2027 con una riduzione di risorse di pari importo per gli anni dal 2028 al 2035; conseguentemente, al fine di neutralizzare gli effetti finanziari sul saldo netto da finanziare vengono corrispondentemente ridotte risorse relative al contratto di programma ANAS per complessivi 429,109 milioni di euro per gli anni dal 2022 al 2027 ed incrementate per un pari importo negli anni dal 2028 al 2035. Tali rimodulazioni non pregiudicano l'avvio e la realizzazione degli interventi previsti dal CdP ANAS in quanto i relativi capitoli, negli anni oggetto di rimodulazione, dispongono di risorse più che sufficienti per far fronte alle attività previste nei medesimi anni.

Nella tabella seguente si riporta il dettaglio delle rimodulazioni previste con l'indicazione delle autorizzazioni di legge modificati con la relativa descrizione e dei capitoli di bilancio variati e del relativo importo.

capitolo	pg	Autorizzazione	Descrizione	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	
7258	2	articolo 34 sub articolo ter comma 5 della legge 31 di dicembre 2009, n. 196 articolo 1 comma 140 punto B sub punto primum della legge 11 di dicembre 2016, n. 232	Infrastrutture portuali	2,680	2,680	2,680	5,360		-2,680	-2,680	-2,680	-2,680	-2,680					
	3	articolo 1 comma 1072 punto C sub punto de dies della legge 27 di dicembre 2017, n. 205	Infrastrutture portuali	2,720	2,010				-2,720	-2,010								
	4	articolo 1 comma 95 punto C sub punto de dies della legge 30 di dicembre 2018, n. 145	Infrastrutture portuali	7,470	7,560	7,910	8,090		-3,470	-3,560	-3,910	-4,020	-4,030	-5,370	-6,670			
7400	3	articolo 1 comma 1072 punto B sub punto de dies della legge 27 di dicembre 2017, n. 205	Trasporto rapido di massa	24,460	64,260	27,190	14,540	6,233	6,233	-24,460	-64,260	-27,190	-14,540	-6,233	-6,233			
	4	articolo 1 comma 95 punto B sub punto de dies della legge 30 di dicembre 2018, n. 145	Trasporto rapido di massa	5,950	46,850	22,820	32,840	32,843	30,230	-5,950	-46,850	-22,820	-32,840	-32,843	-30,230			
	1	articolo 1, comma 1016, della legge 27 dicembre 2006, n. 296	Trasporto rapido di massa	5,950	5,950	11,880	14,870	17,860	17,860	-5,950	-5,950	-11,880	-14,870	-8,930	-8,930	-8,930	-8,930	
7002	48	articolo 1 comma 95 punto A sub punto de dies legge 30 di dicembre 2018, n. 145	CdP ANAS	-49,230	-129,310	-72,480	-75,700	-56,936	-45,453	44,610	123,630	68,390	68,960	53,376	52,063	8,930	8,930	

Relativamente agli effetti sulla PA, si rappresenta che le autorizzazioni rimodulate, trattandosi di interventi di analoga caratteristica tecnica e tempistica realizzativa, mantengono inalterate, in termini di saldo netto da finanziare, le somme stanziare per ciascuna annualità e non generano impatti negativi in termini di fabbisogno e indebitamento netto.

Il **comma 3** interviene sull'articolo 5 del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, al fine di prevedere che:

- a) con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili possa essere riconosciuta al coordinatore del Cismi un'indennità di funzione nel limite dell'autorizzazione di spesa di cui al



comma 3 del medesimo articolo 5 ed a valere sulle risorse ivi previste e comunque non superiore a 25.000 euro;

b) l'incarico di coordinamento del CISMI possa essere conferito con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili anche ad un professore universitario di I fascia, che viene collocato in aspettativa per l'intera durata dell'incarico ai sensi dell'articolo 13 del decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980, n. 382, con conservazione del trattamento economico in godimento, che è posto integralmente a carico del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. L'incarico di coordinatore ha una durata non inferiore a tre anni, rinnovabile una sola volta e allo stesso si applicano le previsioni di cui al quarto periodo del comma 1 del medesimo articolo 5, come modificato dalla disposizione in esame (*id est*: possibilità di riconoscere al coordinatore un'indennità di funzione nel limite dell'autorizzazione di spesa di cui al comma 3 ed a valere sulle risorse ivi previste e comunque non superiore a 25.000 euro).

Al riguardo, il comma 1 dell'articolo 5 del decreto-legge n. 121 del 2021 stabilisce che 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. Dal punto di vista finanziario, il comma 3 del medesimo articolo 5 autorizza una spesa pari a 2.225.954 a decorrere dall'anno 2022 (di cui 140.000 euro per l'avvalimento di non più di quattro esperti o consulenti, previsti dal comma 1 del citato articolo 5).

Nella tabella seguente sono riportati i valori utilizzati ai fini della quantificazione degli oneri indicati nel comma 3 dell'articolo 5 del decreto-legge n. 121 del 2021 e relativi al personale comandato o collocato in posizione di fuori ruolo, evidenziandosi che gli stessi (come si legge nella relazione tecnica relativa allo sopra menzionata disposizione) sono stati determinati, in via prudenziale, tenendo conto per ciascun livello della fascia stipendiale massima (VII classe stipendiale) prevista dal vigente Contratto collettivo nazionale relativo al personale del Comparto Istruzione e Ricerca.

INQUADRAMENTO	Unità di personale	RETRIBUZIONE FISSA E CONTINGENTIVA					ONERI					Costo unitario lordo/anno	Costo totale lordo/anno	
		CCNL 2018 sub.C3.2 - Ricerca Spagnola ricalco Anno da 14/2018	13 [°]	Totale Spendio Anno - lordo dip.	IVP	Incl. Oneri specifici	Totale contribuzione anno - lordo dip.	CPNBL	ENPDRP	TFR	IRAP			Oneri totali
								23,00%	0,00%	6,91%	8,00%		ANNUO	ANNUO
Dirigente di ricerca	1	90.803,82	7.566,99	98.370,81	2.039,07	1.110,50	101.520,46	24.161,87	91,27	7.015,06	8.629,24	39.897,24	141.417,99	141.417,99
Dirigente tecnologo	1	90.803,82	7.566,99	98.370,81	2.039,07	1.110,50	101.520,46	24.161,87	91,27	7.015,06	8.629,24	39.897,24	141.417,99	141.417,99
Primo ricercatore	3	67.360,03	5.613,34	72.973,37	1.694,68	1.110,50	74.778,73	18.655,24	68,20	5.236,31	6.441,19	29.781,04	103.559,70	327.798,88
Primo tecnologo	3	67.360,03	5.613,34	72.973,37	1.694,68	1.110,50	74.778,73	18.655,24	68,20	5.236,31	6.441,19	29.781,04	103.559,70	327.798,88
Ricerca base	4	30.778,35	4.251,33	35.029,68	1.456,72	1.110,50	37.577,24	13.703,37	51,82	3.978,58	4.891,46	22.627,83	80.205,01	320.820,04
Tecnologo	4	30.778,35	4.251,33	35.029,68	1.456,72	1.110,50	37.577,24	13.703,37	51,82	3.978,58	4.891,46	22.627,83	80.205,01	320.820,04
	20												1.990.073,94	
* stipendio CCNL 2016-2018 con inglobata IVC del 1/7/2010 dal 1/4/2018												Costo unitario netto/anno	1.016.801,00	
												Costo totale netto/anno	2.085.953,94	

Quanto alla possibilità di riconoscere al coordinatore del CISMI (sia esso un dirigente di ricerca o un professore universitario) un'indennità, detta possibilità non determina nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, dal momento che il riconoscimento dell'indennità di funzione può avvenire esclusivamente nel limite dell'autorizzazione di spesa prevista dal comma 3 e comunque non superiore a 25.000 euro, che è stata determinata, come già rappresentato, tenendo conto per ciascun livello della fascia stipendiale massima (VII classe stipendiale) prevista dal vigente Contratto collettivo nazionale relativo al personale del Comparto Istruzione e Ricerca.

Nella tabella seguente si riporta il dettaglio.



	Costo unitario lordissimo
	ANNUO
Dirigente di ricerca	141.417,99
Professore di I fascia	113.289,00
Indennità di funzione	25.000,00
Totale	138.289,00
Differenza residua	3.128,99

Quanto alla possibilità di nominare come coordinatore del CISMI un professore universitario di I fascia, si rappresenta che dalle rilevazioni del Ministero dell'università e della ricerca relative all'anno 2020, concernenti il costo del personale delle istituzioni universitarie statali, incluse le istituzioni a ordinamento speciale, il costo medio nazionale di un professore di I fascia è pari a euro 113.289.

Pertanto, il conferimento dell'incarico di coordinatore del CISMI non determina nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, in quanto il relativo costo trova capienza nell'ambito delle risorse previste per tale figura come riportato nella tabella precedente, nella quale è stato quantificato e già coperto un onere annuo di euro 141.417,99. Al fine di assicurare il rispetto del limite di spesa di cui al comma 3, per l'intera durata dell'incarico è reso contestualmente indisponibile all'interno del contingente di cui al comma 1 del medesimo articolo 5 il posto destinato al dirigente di ricerca.

Il **comma 4** prevede la soppressione della società per azioni denominata "Italia Infrastrutture Spa", istituita a decorrere dal 1° settembre 2019, con capitale sociale pari a 10 milioni di euro interamente detenuto dal Ministero dell'economia e delle finanze, su cui il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti esercita il controllo di cui all'articolo 16 del testo unico di cui al decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175.

Al riguardo, si evidenzia che:

- 10 milioni di euro destinati a capitale sociale, imputati al capitolo 7615 del Ministero dell'economia e delle finanze, sono andati in economia alla chiusura dell'anno finanziario 2021 per effetto delle norme di conservazione dei residui di risorse di parte capitale. Infatti, in base alle disposizioni che disciplinano la conservazione degli stanziamenti di bilancio delle spese in conto capitale, dettate dal **comma 3, dell'articolo 34-bis**, della legge n. 196 del 2009 e, in via sperimentale, per gli esercizi finanziari 2019, 2020 e 2021, **dall'articolo 4-quater**, comma 1, lettera b), del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, che ha prolungato di un ulteriore anno i termini disposti dal sopra menzionato comma 3, 10 milioni di euro destinati al capitale sociale della Società Italia Infrastrutture S.p.A. sono rimasti nel bilancio del Ministero dell'economia e delle finanze fino al 31 dicembre 2021 e dai consuntivi dello stesso Dicastero del 2019 e del 2020 si evince che gli stessi 10 milioni non sono mai stati impegnati finanziariamente.
- 2 milioni di euro per l'anno 2019 e 5 milioni di euro a decorrere dal 2020, destinati alla copertura finanziaria di convenzioni che la Società avrebbe dovuto stipulare con le strutture interessate del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, imputate al capitolo 1082 dello stesso Dicastero, sono andati in economia, rispettivamente, al 31 dicembre 2019 e al termine degli esercizi finanziari 2020 e 2021; in particolare, 5 milioni di euro a decorrere dal 2022, ridotti per l'importo di 1.426.000 euro annui dall'articolo 30, comma 6, del decreto-legge 6 novembre 2021, n. 152, sono



tuttora in bilancio disponibili. Inoltre, si rappresenta che ad oggi non risulta ancora costituita la società e non è stato emanato il decreto recante l'adozione dello Statuto della medesima.

Con il **comma 5**, in conseguenza dell'abrogazione prevista dal comma 4, si provvede a rimodulare le somme previste dall'articolo 1, comma 238, della legge 30 dicembre 2004, n. 311, riguardanti la quota delle maggiori entrate da riassegnare al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, pari a euro 7.309.900 annui a decorrere dall'anno 2021, relativa all'incremento delle tariffe applicabili per le operazioni in materia di motorizzazione di cui all'articolo 18 della legge 1° dicembre 1986, n. 870, che per effetto della novella passa a 7.309.900 euro per il 2021 e 10.883.900 euro a decorrere dall'anno 2022.

Il **comma 6** reca la copertura finanziaria della disposizione di cui al comma 5, stabilendo che ai relativi oneri, pari a 3.574.000 euro a decorrere dall'anno 2022, si provvede mediante le risorse rese libere dall'abrogazione della disposizione autorizzatoria della società "Italia Infrastrutture S.p.a.", prevista dal comma 4.

Relativamente alla copertura finanziaria si rappresenta che le somme utilizzate risultano disponibili e non sono gravate da impegni giuridicamente vincolanti.

Il **comma 7** è finalizzato a dettare disposizioni di semplificazione in relazione a lavori di manutenzione degli immobili demaniali in uso alle Amministrazioni dello Stato. La previsione non determina nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica in quanto l'ammontare delle spese per l'esecuzione degli interventi è previsto nell'ambito dei quadri economici degli interventi.

Il **comma 8** modifica l'articolo 121 (*Esame di idoneità*) del codice della strada. In particolare, la modifica di cui alla **lettera a)** è finalizzata a prevedere che gli esami per la patente di guida siano effettuati, sempre a seguito della frequenza di corso di qualificazione iniziale, da dipendenti del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, e non più esclusivamente dai dipendenti dell'ex Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici. Alla **lettera b)** viene aggiornato il riferimento al Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. Trattasi, pertanto, di disposizioni di natura ordinamentale da cui non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Infine, alla **lettera c)**, si dispone che la Direzione generale del personale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili provveda a un controllo di qualità del personale abilitato a svolgere gli esami di idoneità alla patente e ad una loro formazione periodica, secondo modalità e programmi indicati dal Dipartimento per la mobilità sostenibile del medesimo Ministero. Tali attività saranno espletate dalla citata Direzione generale con le risorse umane e strumentali disponibili a legislazione vigente e, pertanto, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

La disposizione di cui al **comma 9**, apportando modifiche alle procedure e ai termini procedurali, previsti dal codice della nautica da diporto di cui al decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, relativi all'iscrizione o alla variazione di atti costitutivi, traslativi o estintivi della proprietà o di altri diritti reali su unità da diporto soggette a iscrizione ovvero all'atto del rinnovo della licenza di navigazione, ha natura ordinamentale e, pertanto, non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Il **comma 10** apporta modifiche al punto 10) dell'allegato A della legge 28 gennaio 1994, n. 84 prevedendo che nell'ambito dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico meridionale, di cui fanno parte i porti di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli, sia inserito anche il porto di Termoli. La citata Autorità di sistema portuale opererà con le risorse strumentali e umane vigenti, in analogia a quanto già avvenuto nel caso di provvedimenti di analogo tenore. La disposizione non comporta, pertanto, nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.



Articolo 10 (Disposizioni urgenti in materia di opere pubbliche di particolare complessità o di rilevante impatto, nonché per la funzionalità del Consiglio Superiore dei lavori pubblici)

L'articolo in esame apporta, al **comma 1**, modifiche agli articoli 44 e 46 del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, recanti, rispettivamente, "semplificazioni procedurali in materia di opere pubbliche di particolare complessità o di rilevante impatto" e "modifiche alla disciplina del dibattito pubblico".

In particolare, la **lettera a)** interviene sul comma 3, in primo luogo, al fine di chiarire che la procedura di VIA prevista dall'articolo 17 si applica per tutti gli interventi di cui all'Allegato IV del citato articolo 44 del decreto-legge n. 77 del 2021, indipendentemente alla relativa fonte di finanziamento. In secondo luogo, si stabilisce che in relazione agli interventi di cui all'Allegato IV del decreto-legge n. 77 del 2021, per la cui realizzazione è nominato un commissario straordinario ai sensi dell'articolo 4, del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, si applica, altresì, la riduzione dei termini previsti dal medesimo articolo 4, comma 2, secondo periodo, del decreto-legge n. 32 del 2019, compatibilmente con i vincoli inderogabili derivanti dall'appartenenza all'Unione europea, ivi inclusi quelli previsti dalla direttiva 2011/92/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 13 dicembre 2011.

La **lettera b)** integra le previsioni del comma 4 del medesimo articolo al fine di chiarire che, nell'ambito della Conferenza di servizi si debba tenere conto delle preminenti esigenze di appaltabilità dell'opera e della sua realizzazione entro i termini previsti.

La **lettera c)** modifica il comma 1 dell'articolo 46 con la finalità di coordinare le modifiche apportate al comma 4 dell'articolo 44, inserendo anche nell'articolo in esame la previsione della necessità di tenere conto delle preminenti esigenze di appaltabilità dell'opera e della sua realizzazione entro i termini previsti dal PNRR ovvero, in relazione agli interventi finanziati con le risorse del PNC dal decreto di cui al comma 7 dell'articolo 1 del decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° luglio 2021, n. 101.

Le disposizioni di cui al comma 1 hanno contenuto ordinamentale e non determinano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

La disposizione prevede, al **comma 2**, in considerazione degli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonché dei carburanti e dei prodotti energetici, che in relazione ai progetti di fattibilità tecnica ed economica di lavori pubblici di competenza statale, o comunque finanziati per almeno il 50 per cento dallo Stato, di importo pari o superiore ai 100 milioni di euro da sottoporre obbligatoriamente, in base alle vigenti disposizioni, al parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, non si applica, per gli anni 2022 e 2023, quanto previsto dall'articolo 1, comma 5, secondo periodo, del decreto-legge 30 novembre 2005, n. 245, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 gennaio 2006, n. 21, e, al fine di assicurare la funzionalità del medesimo Consiglio è autorizzata di euro 1.600.000 per l'anno 2022 e di 3.200.000 per l'anno 2023.

Al riguardo, il secondo periodo del comma 5 dell'articolo 1 del decreto-legge 30 novembre 2005 n. 245, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 gennaio 2006 n. 21, prevede che "per le esigenze connesse allo svolgimento della procedura di valutazione e di consulenza nell'ambito di progetti di opere di cui all'art. 6 della legge 11/02/1994 n. 109, e successive modificazioni, il cui valore sia di entità superiore a 5 milioni di euro, per le relative verifiche tecniche e per le conseguenti necessità operative, è posto a carico del soggetto committente il versamento all'entrata del bilancio dello Stato di una somma pari allo 0,5 per mille del valore delle opere da realizzare...".



Con Circolare della Presidenza del Consiglio superiore dei lavori pubblici del 17 marzo 2006, sono state fornite ai soggetti che “sottopongono al Consiglio Superiore dei lavori pubblici i progetti di opere di cui all’art. 6 della legge 11.2.1994 n. 109 – Legge quadro in materia di lavori pubblici – e successive modifiche ed integrazioni, di importo superiore a 5 milioni di euro” le istruzioni circa il versamento “della somma pari allo 0,5 per mille del valore del progetto sottoposto all’esame del Consiglio Superiore stesso” in conto entrate del bilancio dello Stato da imputare sul Capo XV, cap. 3654/00.

Attualmente, il versamento delle somme relative allo 0,5 per mille, di cui sopra, confluisce nel capitolo 3654, articolo 1 così denominato “versamenti a carico del soggetto committente il progetto di opera di competenza statale, pari allo 0,5 per mille del valore delle opere da realizzare, da utilizzare per le esigenze connesse allo svolgimento della procedura di valutazione e consulenza” per la successiva riassegnazione alla spesa.

Orbene, con il decreto legislativo n. 50 del 2016 sono state riaffermate le competenze del Consiglio superiore dei lavori pubblici, quale organo tecnico consultivo dello Stato, nelle procedure di valutazione dei progetti di opere il cui valore, fino alla data del 30 giugno 2023, sia di entità superiore ai 100 milioni di euro.

Ai sensi dell’articolo 48, ultimo comma, del decreto-legge n. 77 del 2021, in relazione agli interventi finanziati, in tutto o in parte, con le risorse previste dal PNRR e dal PNC e dai programmi cofinanziati dai fondi strutturali dell’Unione europea, in deroga a quanto previsto dall’articolo 215 del decreto legislativo n. 50 del 2016 e fino al 31 dicembre 2026, il parere obbligatorio del Consiglio superiore dei lavori pubblici è reso esclusivamente sui progetti di fattibilità tecnica ed economica di lavori pubblici di competenza statale, o comunque finanziati per almeno il 50 per cento dallo Stato, di importo pari o superiore ai 100 milioni di euro.

Tanto premesso, come già evidenziato, il comma 2 prevede che il versamento a carico dei quadri economici degli interventi sottoposti obbligatoriamente al parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici non si applichi per l’anno 2022 e 2023. Al contempo, al fine di assicurare la funzionalità del medesimo Consiglio, si autorizza la spesa di euro 1.600.000 per l’anno 2022 (rapportata a 6 mesi) e di euro 3.200.000 per l’anno 2023.

Con specifico riguardo alla quantificazione di detta spesa, si evidenzia che nel triennio 2018-2020 sono stati esaminati da parte del Consiglio superiore dei lavori pubblici 87 progetti per un valore complessivo di circa 18 miliardi di euro e un valore medio per singola opera di circa 210 milioni di euro. Sulla base di tali dati si stima che il valore medio del contributo, pari allo 0,5 per mille del valore del progetto, è di circa 103 mila euro.

Nella tabella seguente vengono rappresentati i valori sopra richiamati.

Anno	N. progetti esaminati	Importo complessivo delle opere	Importo medio per singolo progetto
2018	33	8.305.679.818	257.747.873
2019	18	3.901.765.696	216.764.761
2020	36	5.580.769.722	155.021.381
2021	32	6.774.000.000	211.687.500

In relazione all’anno 2022, nel primo semestre sono stati sottoposti al parere obbligatorio del Consiglio superiore dei lavori pubblici 14 progetti. Per il secondo semestre si stima che verranno



sottoposti al parere obbligatorio del Consiglio superiore dei lavori pubblici ulteriori 15 progetti con un valore medio di circa 212 milioni di euro.

Per quanto riguarda l'anno 2023 si stima che verranno sottoposti al parere obbligatorio del Consiglio superiore dei lavori pubblici 30 progetti con un valore medio di circa 212 milioni di euro.

Si rappresenta che la stima del valore medio dei progetti da sottoporre al parere obbligatorio del Consiglio superiore negli anni 2022 e 2023 è stato effettuato sulla base di quanto registrato nell'anno 2021.

Nella tabella seguente vengono rappresentati i valori relativi agli anni 2022 e 2023.

Anno	N. progetti esaminati	Importo medio per singolo progetto	Importo complessivo delle opere	Contributo medio (0,5 per mille del valore del progetto)
I° semestre 2022	14	211.687.500	2.963.625.000	1.481.813
STIMA II° semestre 2022	15	211.687.500	3.175.312.500	1.587.656
STIMA anno 2023	30	211.687.500	6.350.625.000	3.175.313

Il **comma 3** prevede che l'esonero dal versamento del contributo di applichi, esclusivamente, ai progetti sottoposti al parere obbligatorio del Consiglio superiore dei lavori pubblici successivamente all'entrata in vigore del decreto-legge. Al contempo, si precisa che non si procede al rimborso delle somme già versate, alla data di entrata in vigore della disposizione, in attuazione dell'articolo 1, comma 5, secondo periodo del decreto-legge n. 245 del 2005.

Il **comma 4**, in considerazione dell'esigenza di garantire che lo svolgimento delle procedure di dibattito pubblico di cui articolo 22 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 risulti coerente con i tempi di realizzazione degli investimenti pubblici di cui all'articolo 46 del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, autorizza, per il finanziamento delle attività della Commissione nazionale per il dibattito pubblico di cui al comma 2 del citato articolo 22, la spesa di euro 150.000 per l'anno 2022 e di euro 300.000 per l'anno 2023.

Per il finanziamento delle attività della Commissione nazionale per il dibattito pubblico di cui all'articolo 22, comma 2, del Codice dei contratti pubblici di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, autorizza la spesa di euro 150.000 per l'anno 2022 (spesa rapportata a 6 mesi) e di euro 300.000 per l'anno 2023.

All'uopo, si ricorda che il citato articolo 22, comma 2, del codice dei contratti pubblici ha previsto l'istituzione di una Commissione nazionale presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con il compito di raccogliere e pubblicare informazioni sui dibattiti pubblici in corso di svolgimento o conclusi e di proporre raccomandazioni per lo svolgimento del dibattito pubblico.

In attuazione del sopra citato articolo 22 del codice dei contratti, è stato, altresì, emanato il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 10 maggio 2018, n. 76, recante "Regolamento recante modalità di svolgimento, tipologie e soglie dimensionali delle opere sottoposte a dibattito pubblico" pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 145 del 25 giugno 2018. L'allegato a detto regolamento elenca le opere sottoposte obbligatoriamente al dibattito pubblico: in conformità a quanto stabilito dal medesimo articolo 22 del decreto legislativo n. 50 del 2016, trattasi di "grandi opere infrastrutturali e di architettura di rilevanza sociale, aventi impatto sull'ambiente, sulle città e sull'assetto del territorio".



La Commissione nazionale per il dibattito pubblico è stata nominata con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 30 dicembre 2020, n. 627 e, ai sensi dell'articolo 4, comma 6, del citato Presidente del Consiglio dei ministri 10 maggio 2018, n.76, svolge le seguenti attività:

- monitora il corretto svolgimento della procedura di dibattito pubblico e il rispetto della partecipazione del pubblico, nonché la necessaria informazione durante la procedura;
- propone raccomandazioni di carattere generale o metodologico per il corretto svolgimento del dibattito pubblico;
- garantisce che sia data idonea e tempestiva pubblicità ed informazione, anche attraverso la pubblicazione su apposita sezione del sito internet del Ministero delle infrastrutture e della Mobilità sostenibili, in ordine alle determinazioni adottate per il funzionamento della Commissione, alle modalità della procedura del dibattito pubblico, ai pareri resi, alla documentazione tecnica riguardante l'intervento oggetto del dibattito pubblico, nonché ai risultati delle consultazioni in corso o concluse;
- organizza le attività, di cui ai punti uno e tre, a livello territoriale, con il coinvolgimento attivo degli enti territoriali interessati dalla realizzazione dell'opera che segnalano alla Commissione eventuali criticità relative alle modalità operative e tecniche di svolgimento del dibattito pubblico e collaborano al fine di individuare le soluzioni migliori per le comunità locali;
- presenta alle Camere, entro il 30 giugno con cadenza biennale, una relazione sull'attività svolta nel biennio precedente, evidenziando le criticità emerse nel corso delle procedure di dibattito svolte, suggerendo, altresì, soluzioni finalizzate ad eliminare eventuali squilibri nella partecipazione nonché a promuovere forme di contraddittorio quali momenti di interazione costruttiva.

Si evidenzia che attualmente risultano in corso di svolgimento le seguenti procedure di dibattiti pubblici:

- SS 16 "ADRIATICA" – TRONCO BARI-MOLA DI BARI - Variante alla Tangenziale di Bari Lavori di realizzazione di una variante alla SS 16 del tratto compreso tra Bari-Mungivacca e Mola di Bari, con adozione della sezione stradale B2 del D.M. 5.11.2001;
- ANAS - Itinerario Gela – Agrigento – Castelvetrano. Ammodernamento Gela Castelvetrano C1 in sede con varianti e cat. B tangenziale di AG in variante. Lotto Funzionale tangenziale di Agrigento;
- COMUNE DI PADOVA - Realizzazione Tranvia Padova "SIR 2";
- Progetto 0388 Linea Roma - Pescara - Lotto 1: Raddoppio ferroviario tratta interporto d'Abruzzo – Manoppello - Lotto 2: Raddoppio ferroviario tratta Manoppello – Scafa;
- Nuova linea ferroviaria AV Salerno/Reggio Calabria;
- Lotto 2: Linea Orte – Falconara. Raddoppio - Castelplanio con by-pass di Albacina - Lotto 2 (Genga-Serra S. Quirico);
- NPP 0286 Quadruplicamento Tortona-Voghera.

Risultano invece concluse le seguenti procedure di dibattito pubblico:

- DIBATTITO PUBBLICO - RFI - NPP Lotto 3a Circonvallazione di Trento;



- DIBATTITO PUBBLICO - SS 693 Strada Scorrimento Veloce del Gargano - SS 89 'Garganica' - Collegamento Vico del Gargano – Mattinata.

Si rappresenta, infine, che l'articolo 46 del decreto-legge 31 marzo 2021, n.77 recante "Governance del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza e prime misure di rafforzamento delle strutture amministrative e di accelerazione e snellimento delle procedure", convertito, con modificazioni, con la legge 29 luglio 2021, n.108, ha previsto la facoltà di individuare, con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili in relazione agli interventi di cui all'articolo 44, comma 1, nonché a quelli finanziati in tutto o in parte con le risorse del PNRR e del PNC, soglie dimensionali delle opere da sottoporre obbligatoriamente a dibattito pubblico inferiori a quelle previste dall'Allegato 1 del sopra citato Presidente del Consiglio dei ministri 10 maggio 2018, n. 76.

In attuazione del citato articolo 46 del decreto-legge n. 77 del 2021 il decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili del 12 novembre 2021, n. 442 ha individuato le soglie dimensionali per interventi ex art. 44, comma 1, del decreto-legge 31 marzo 2021, n.77, e per quelli finanziati in tutto o in parte con risorse PNRR e PNC che sono sottoposti obbligatoriamente al dibattito pubblico.

Di seguito si riporta una tabella di confronto delle soglie dimensionali dell'Allegato 1 decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili del 12 novembre 2021, n. 442 con quelle di cui al citato Presidente del Consiglio dei ministri 10 maggio 2018, n.76.

TIPOLOGIE DI OPERE |	Allegato 1 decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili del 12 novembre 2021, n. 442	Allegato 1 Presidente del Consiglio dei ministri 10 maggio 2018, n. 76
	SOGLIE DIMENSIONALI	SOGLIE DIMENSIONALI
Autostrade e strade extraurbane principali. Strade extraurbane a quattro o più corsie o adeguamento di strade extraurbane esistenti a due corsie per renderle a quattro o più corsie.	Opere che comportano una lunghezza del tracciato superiore a 15 km e comunque con un valore di investimento pari o superiore a 400 milioni di euro al netto di IVA del complesso dei contratti previsti.	Opere che comportano una lunghezza del tracciato superiore a 15 km e comunque con un valore di investimento pari o superiore a 500 milioni di euro al netto di IVA del complesso dei contratti previsti.
Tronchi ferroviari per il traffico a grande distanza.	Opere che comportano una lunghezza del tracciato superiore a 30 km e	Opere che comportano una lunghezza del tracciato superiore a 30 km e



	comunque con un valore di investimento pari o superiore a 400 milioni di euro al netto di IVA del complesso dei contratti previsti.	comunque con un valore di investimento superiore a 500 milioni di euro al netto di IVA del complesso dei contratti previsti.
Aeroporti.	Opere i cui lotti costruttivi o funzionali competano o riguardano nuovi terminali passeggeri o merci, o nuove piste di atterraggio e decollo superiori ai 1.500 metri di lunghezza e comunque con un valore di investimento complessivo superiore a 150 milioni di euro al netto di IVA del complesso dei contratti previsti	Opere che riguardano nuovi terminali passeggeri o merci, o nuove piste di atterraggio e decollo superiori ai 1.500 metri di lunghezza e comunque con un valore di investimento complessivo superiore a 200 milioni di euro al netto di IVA del complesso dei contratti previsti.
Porti marittimi commerciali, nonché vie navigabili e porti per la navigazione interna accessibili a navi di stazza superiore a 1.350 tonnellate. Terminali marittimi, da intendersi quali moli, pontili, boe galleggianti, isole a mare per il carico e lo scarico dei prodotti collegati con la terraferma e l'esterno dei porti, che possono accogliere navi di stazza superiore a 1.350 tonnellate, comprese le attrezzature e le opere funzionalmente connesse.	Opere che comportano una superficie interessata dall'intervento superiore a 150 ha e comunque con un valore di investimento complessivo superiore a 200 milioni di euro al netto di IVA del complesso dei contratti previsti.	Opere che comportano una superficie interessata dall'intervento superiore a 150 ha e comunque con un valore di investimento complessivo superiore a 200 milioni di euro al netto di IVA del complesso dei contratti previsti.
Interventi per la difesa del mare e delle coste.	Opere che comportano un valore di investimento complessivo superiore ai 50 milioni di euro del complesso dei contratti previsti.	Opere che comportano un valore di investimento complessivo superiore ai 50 milioni di euro del complesso dei contratti previsti.



Piattaforme di lavaggio delle acque di zavorra delle navi.	Opere off-shore che comportano un valore di investimento complessivo superiore ai 150 milioni di euro del complesso dei contratti previsti.	Opere off-shore che comportano un valore di investimento complessivo superiore ai 150 milioni di euro del complesso dei contratti previsti.
Interporti finalizzati al trasporto merci e in favore dell'intermodalità di cui alla legge 4 agosto 1990, n. 240 e successive modifiche, comunque comprendenti uno scalo ferroviario idoneo a formare o ricevere treni | completi e in collegamento con porti, aeroporti e viabilità di grande comunicazione.	Opere che comportano costi degli stabilimenti e delle infrastrutture superiori ai 200 milioni di euro al netto di IVA del complesso dei contratti previsti.	Opere che comportano costi degli stabilimenti e delle infrastrutture superiori ai 300 milioni di euro al netto di IVA del complesso dei contratti previsti.
Elettrodotti aerei.	Linee elettriche aeree di tensione pari o superiore a 380 kV e con tracciato di lunghezza superiore a 40 km.	Linee elettriche aeree di tensione pari o superiore a 380 kV e con tracciato di lunghezza superiore a 40 km.
Impianti destinati a trattenere, regolare o accumulare le acque in modo durevole.	Impianti con altezza superiore a 30 metri o che determinano un volume di invaso superiore a 30 milioni di metri cubi.	Impianti con altezza superiore a 30 metri o che determinano un volume di invaso superiore a 40 milioni di metri cubi.
Opere che prevedano o possano prevedere trasferimento d'acqua tra regioni diverse e ciò travalichi i comprensori di riferimento dei bacini idrografici istituiti a norma della legge 18 maggio 1989, n. 183.	Opere che prevedono trasferimenti di portata uguale o superiore a 3 m ³ /s.	Opere che prevedono trasferimenti di portata uguale o superiore a 4 m ³ /s.
Infrastrutture ad uso sociale, culturale, sportivo, scientifico o turistico.	Opere e infrastrutture che comportano investimenti complessivi superiori a 100 milioni di euro al netto di IVA, del complesso dei contratti previsti.	Opere e infrastrutture che comportano investimenti complessivi superiori a 300 milioni di euro al netto di IVA, del complesso dei contratti previsti.
Impianti insediamenti industriali e infrastrutture energetiche.	Opere che comportano investimenti complessivi superiori ai 300 milioni di	Opere che comportano investimenti complessivi superiori ai 300 milioni di



	euro al netto di IVA del complesso dei contratti previsti.	euro al netto di IVA del complesso dei contratti previsti.
--	--	--

Di talché, rispetto a quanto previsto dal citato Presidente del Consiglio dei ministri 10 maggio 2018, n. 76, ai sensi delle intervenute modifiche normative, il novero dei progetti sottoposti a dibattito pubblico risulta ampliato e, pertanto, allo scopo di garantire la funzionalità della Commissione nazionale per il dibattito pubblico, si prevede uno stanziamento aggiuntivo di euro 150.000 per l'anno 2022 e di 300.000 per l'anno 2023.

Si precisa che detto stanziamento aggiuntivo è limitato ai soli anni 2022 e 2023 in quanto il dibattito pubblico si svolge sui progetti di fattibilità tecnico – economica ovvero sui documenti di fattibilità delle alternative progettuali delle opere (giuste le previsioni di cui all'articolo 1 del Presidente del Consiglio dei ministri 10 maggio 2018, n. 76) e, dunque, in una fase antecedente l'approvazione dei progetti sulla cui base individuare, secondo le modalità previste dal decreto legislativo n. 50 del 2016, il soggetto esecutore.

Orbene, tenuto conto di quanto previsto dal regolamento (UE) n. 2021/241 del 12 febbraio 2021 in relazione ai termini di assunzione delle obbligazioni giuridicamente vincolanti, si precisa che, nel corso del corrente anno e dell'anno 2023, si concentrerà l'attività della Commissione nazionale di cui al sopra menzionato articolo 22 e, pertanto, lo stanziamento è stato determinato in coerenza con l'incremento di attività atteso.

Il **comma 5** reca la copertura finanziaria degli oneri derivanti dai commi 2 e 4, pari a complessivi euro 1.750.000 per l'anno 2022 e euro 3.500.000 per l'anno 2023, a cui si provvede mediante corrispondente utilizzo delle risorse di cui al 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.

Articolo 11 (Disposizioni urgenti sull'utilizzo di dispositivi di protezione delle vie respiratorie)

Il **comma 1** estende al 30 settembre 2022 l'obbligo di utilizzo dei dispositivi di protezione delle vie respiratorie di cui all'articolo 10-*quater* del decreto-legge 22 aprile 2021, n. 52, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 giugno 2021, n. 87, su tutti i mezzi di trasporto fatta eccezione per gli aeromobili adibiti a servizi commerciali di trasporto di persone, nonché per i lavoratori, gli utenti e i visitatori delle strutture sanitarie, socio-sanitarie e socio-assistenziali. La disposizione presenta carattere ordinamentale e non comporta, pertanto, nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Al **comma 2**, viene soppresso, per lo svolgimento degli esami di Stato conclusivi del primo e del secondo ciclo di istruzione, nonché per gli esami conclusivi dei percorsi degli istituti tecnici superiori per l'anno scolastico 2021-2022, l'obbligo di utilizzo nelle istituzioni scolastiche dei dispositivi di protezione delle vie respiratorie previsto dall'art. 3, comma 5, lettera a), del decreto-legge n. 52 del



2021, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 87 del 2021. La disposizione ha carattere ordinamentale e non genera, pertanto, nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

ART. 12 (Misure in materia di funzionamento Commissione tecnica VIA e Commissione PNRR-PNIEC)

La disposizione autorizza la spesa di 1,5 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2022, al fine di consentire il corretto funzionamento della Commissione tecnica VIA e Commissione PNRR-PNIEC.

La disposizione comporta un onere pari a 1,5 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2022, cui si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2022-2024, 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 2022, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero della transizione ecologica.

Articolo 13 (Entrata in vigore)

La disposizione disciplina l'entrata in vigore del decreto.

La verifica della presente relazione tecnica, effettuata ai sensi dell'art. 17 comma 3, della Legge 31 dicembre 2009, n. 196 ha avuto esito **positivo** negativo

16/06/2022 Il Ragioniere Generale dello Stato
Firmato digitalmente *Biagio Mazzotta*



Decreto legge n. .../2022 - recante "Disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili."														
Articolo	Comma	Lettera	Descrizione	e/s	natura	Saldo netto da finanziare			Fabbisogno			Indebitamento		
						2022	2023	2024	2022	2023	2024	2022	2023	2024
3	1		Istituzione di un Fondo per l'adeguamento infrastrutturale delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera, dell'Arma dei Carabinieri e della Guardia di Finanza	s	k	1,3	0,5	6,4	1,3	0,5	6,4	1,3	0,5	6,4
3	4	a)	Riduzione tabella B - MIMS	s	k	-0,5		-4,4	-0,5		-4,4	-0,5		-4,4
3	4	b)	Riduzione del Fondo per il riaccertamento dei residui passivi perenti di parte capitale di cui all'articolo 34-ter, comma 5, della legge n. 196/2009- MIMS	s	k	-0,8	-0,5	-2,0	-0,8	-0,5	-2,0	-0,8	-0,5	-2,0
4	1		Ulteriore punto di attracco temporaneo nell'area di Chioggia, destinato anche alle navi adibite al trasporto passeggeri di stazza lorda pari o superiore a 25.000 GT per garantire lo svolgimento dell'attività crocieristica 2022 nella laguna di Venezia	s	k	1,0			1,0			1,0		
4	2		Autorizzazione di spesa a favore dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale per l'adeguamento funzionale e strutturale delle banchine dei porti di Montfalcone e di Trieste	s	k	0,675	0,68		0,68	0,68		0,68	0,68	0,68
4	3	a)	Riduzione tabella B - MIMS	s	k	-1,0			-1,0			-1,0		
4	3	b)	Riduzione del Fondo per il riaccertamento dei residui passivi perenti di parte capitale di cui all'articolo 34-ter, comma 5, della legge n. 196/2009- MIMS	s	k	-0,68	-0,68		-0,68	-0,68		-0,68	-0,68	-0,68
5	1		Modifiche all'articolo 94 bis del DL n. 18/2020- Disposizioni per garantire la funzionalità dell'impianto della Funicola Savona - San Giuseppe di Cairo	s	c	0,7			0,7			0,7		
5	1		Riduzione del Fondo per il riaccertamento dei residui passivi perenti di parte corrente di cui all'articolo 34-ter, comma 5, della legge n. 196/2009- MIMS	s	c	-0,7			-0,7			-0,7		
8	12		Realizzazione di interventi immediatamente canterabili previsti dal programma di ammodernamento delle ferrovie regionali, nonché l'acquisto di materiale rotabile	s	k		40,0	40,0		40,0	40,0		40,0	40,0
8	12		Riduzione Finanziamento infrastrutture stradali sostenibili delle regioni, province e città metropolitane di cui all'articolo 1, comma 405 della legge n. 234/2021	s	k	-40,0		-40,0	-40,0		-40,0	-40,0		-40,0
9	1	a)	Modifica all'articolo 1, comma 393 della legge n. 234/2021- Estensione rete metropolitana e del trasporto rapido di massa delle città di Genova, Milano, Napoli, Roma e Torino	s	k	-10,0	-20,0		-10,0	-20,0		-10,0	-20,0	
9	1	b)	Modifica all'articolo 1, comma 394 della legge n. 234 del 2021- Alta velocità e alta capacità linea ferroviaria Adriatica	s	k	-10,0	-20,0		-10,0	-20,0		-10,0	-20,0	
9	1	c)	Modifica all'articolo 1, comma 395 della legge n. 234 del 2021- Finanziamento del contratto di programma RFI- parte investimenti	s	k	20,0	40,0		20,0	40,0		20,0	40,0	
9	2		Rimodulazione Fondo per il riaccertamento dei residui passivi perenti di parte capitale di cui all'articolo 34-ter, comma 5, della legge n. 196/2009- MIMS	s	k	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7



Articolo	Comma	Lettera	descrizione	e/s	natura	Saldo netto da finanziare			Fabbisogno			Indebitamento		
						2022	2023	2024	2022	2023	2024	2022	2023	2024
9	2		Rimodulazione risorse derivanti dal riparto del Fondo per gli investimenti pubblici, di cui all'articolo 1, comma 1072, lettera c), della legge n.205/2017	s	k	2,7	2,0		2,7	2,0		2,7	2,0	
9	2		Rimodulazione risorse derivanti dal riparto del Fondo investimenti amministrazioni centrali, di cui all'art. 1, comma 95, lettera c), della legge 145/2018	s	k	7,5	7,6	7,9	7,5	7,6	7,9	7,5	7,6	7,9
9	2		Rimodulazione risorse derivanti dal riparto del Fondo per gli investimenti pubblici, di cui all'articolo 1, comma 1072, lettera b), legge n.205/2017	s	k	24,5	64,3	27,2	24,5	64,3	27,2	24,5	64,3	27,2
9	2		Rimodulazione risorse derivanti dal riparto del Fondo investimenti amministrazioni centrali, di cui all'art. 1, comma 95, lettera b), della legge 145/2018	s	k	6,0	46,9	22,8	6,0	46,9	22,8	6,0	46,9	22,8
9	2		Rimodulazione risorse derivanti dal riparto del destinate alla realizzazione di completamenti delle opere in corso di realizzazione, di cui all'art. 1, comma 1016 della legge 296/2006	s	k	6,0	6,0	11,9	6,0	6,0	11,9	6,0	6,0	11,9
9	2		Rimodulazione risorse derivanti dal riparto del Fondo investimenti amministrazioni centrali, di cui all'art. 1, comma 95, lettera a), della legge 145/2018	s	k	-49,2	-129,3	-72,5	-49,2	-129,3	-72,5	-49,2	-129,3	-72,5
9	5		Incremento quota di entrata derivanti delle tariffe applicabili per le operazioni in materia di motorizzazione di cui all'articolo 18 della legge 1° dicembre 1986, n. 870 riassegnate al MIMS	e	ext	-3,6	-3,6	-3,6						
9	5		Maggiore riassegnazione al MIMS derivante dall' incremento quota di entrata derivanti delle tariffe applicabili per le operazioni in materia di motorizzazione di cui all'articolo 18 della legge 1° dicembre 1986, n. 870	s	c				3,6	3,6	3,6	3,6	3,6	3,6
9	4		Abrogazione autorizzazione di spesa di cui all'articolo 5 quinquies del D.l. n. 32/2019- Convenzioni di supporto tecnico-amministrativo in materia di programmi di spesa tra "Italia Infrastrutture s.p.a" e le strutture interessate del Ministero delle Infrastrutture e trasporti	s	c	-3,6	-3,6	-3,6	-3,6	-3,6	-3,6	-3,6	-3,6	-3,6
10	2		Maggiori risorse per garantire la funzionalità del Consiglio superiore dei lavori pubblici	s	c	1,6	3,2		1,6	3,2		1,6	3,2	
10	4		Finanziamento delle attività della Commissione nazionale per il dibattito pubblico di cui al comma 2 dell'articolo 22 del decreto legislativo n. 50 del 2016	s	c	0,2	0,3		0,2	0,3		0,2	0,3	
10	5		Riduzione del Fondo per il risarcimento dei residui passivi perenti di parte corrente di cui all'articolo 34-ter, comma 5, della legge n. 196/2009- MIMS	s	c	-1,8	-3,5		-1,8	-3,5		-1,8	-3,5	
12	1		Integrazione delle risorse di cui all'articolo 8 comma 5 del dlgs n. 152/2006 al fine di consentire il corretto funzionamento della Commissione tecnica VIA e Commissione PNRR-PNIEC	s	c	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5
12	1		Riduzione tabella A. MITE	s	c	-1,5	-1,5	-1,5	-1,5	-1,5	-1,5	-1,5	-1,5	-1,5
			totale entrate	e		-3,6	-3,6	-3,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
			totale spese	s		-3,6	-3,6	-3,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
			Saldo			0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00



Art. 1.

1. È convertito in legge il decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

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

Decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 139 del 16 giugno 2022.

Disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili

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 »;

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

Visto il decreto-legge 8 agosto 1994, n. 507, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 ottobre 1994, n. 584, recante « Misure urgenti in materia di dighe »;

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

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

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-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 22 aprile 2021, n. 52, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 giugno 2021, n. 87, recante « Misure urgenti per la graduale ripresa delle attività economiche e sociali nel rispetto delle esigenze di contenimento della diffusione dell'epidemia da COVID-19 »;

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 »;

Visto il decreto-legge 20 luglio 2021, n. 103, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 settembre 2021, n. 125, recante « Misure urgenti per la tutela delle vie d'acqua di interesse culturale e per la salvaguardia di Venezia, nonché disposizioni urgenti per la tutela del lavoro »;

Considerata la necessità ed urgenza di adottare disposizioni finalizzate al rilancio del settore dei trasporti aerei, terrestri e marittimi, con la primaria finalità di ridurre l'inquinamento e di promuovere una mobilità sostenibile, anche nell'ottica di perseguire la decarbonizzazione dei trasporti e di migliorare la sicurezza della circolazione;

Considerata la necessità di introdurre disposizioni finalizzate alla realizzazione di investimenti relativi a grandi eventi, nonché alla realizzazione e messa in sicurezza delle dighe;

Considerata la necessità ed urgenza di prevedere ulteriori disposizioni sull'utilizzo di dispositivi di protezione delle vie respiratorie;

Vista la deliberazione del Consiglio dei ministri, adottata nella riunione del 15 giugno 2022;

Sulla proposta del Presidente del Consiglio dei ministri, del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e del Ministro dell'economia e delle finanze;

Emana

il seguente decreto-legge:

Art. 1.

(Misure di accelerazione per la realizzazione delle opere per la viabilità della città di Roma e il

Giubileo 2025)

1. Al fine di assicurare la realizzazione dei lavori e delle opere funzionali alle celebrazioni del Giubileo della Chiesa cattolica per il 2025 nella città di Roma, in relazione agli interventi indicati nel programma dettagliato di cui all'articolo 1, comma 422, della legge 30 dicembre 2021, n. 234, ferma restando l'applicazione delle disposizioni in materia di valutazione di impatto ambientale di cui alla Parte seconda del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 e della riduzione dei termini prevista dall'articolo 4, comma 2, del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, le procedure di valutazione di impatto ambientale sono svolte nei tempi e secondo le modalità previsti per i progetti di cui all'articolo 8, comma 2-*bis*, del citato decreto legislativo n. 152 del 2006.

2. Per le finalità di cui al comma 1, ai fini della verifica preventiva dell'interesse archeologico di cui all'articolo 25 del codice dei contratti pubblici di cui al decreto legislativo 18 aprile del 2016, n. 50, in relazione ai progetti di interventi di cui al comma 1, il termine di cui all'articolo 25, comma 3, secondo periodo, del citato codice dei contratti pubblici è ridotto a quarantacinque giorni.

3. All'articolo 1 della legge 30 dicembre 2021, n. 234, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 427, sono aggiunti in fine i seguenti periodi: « In relazione agli interventi per la messa in sicurezza e la manutenzione straordinaria delle strade previsti dal programma dettagliato degli interventi di cui al comma 422, la società "Giubileo 2025" può sottoscrivere, per l'affidamento di tali interventi, apposite convenzioni con la società ANAS S.p.a. in qualità di centrale di committenza. Limitatamente agli affidamenti di importo inferiore alle soglie di cui all'articolo 35 del codice dei contratti pubblici di cui al decreto legislativo n. 50 del 2016, la selezione degli operatori economici da parte della società ANAS S.p.a. può avvenire, nel rispetto del principio di rotazione, anche nell'ambito degli accordi quadro previsti dall'articolo 54 del citato codice dei contratti pubblici, da essa conclusi e ancora efficaci alla data di sottoscrizione delle convenzioni e in relazione ai quali non è intervenuta alla medesima data l'aggiudicazione degli appalti basati sui medesimi accordi quadro ovvero non si è provveduto alla loro esecuzione secondo le modalità previste dal citato articolo 54, commi 2, 3, 4, 5 e 6 del codice dei contratti pubblici. In relazione alle attività affidate ad ANAS S.p.a., la società "Giubileo 2025" è autorizzata a riconoscere, a valere sulle risorse di cui al comma 420 destinate alla realizzazione di interventi di messa in sicurezza e manutenzione straordinaria delle strade oggetto di convenzione, una quota, entro il limite di cui all'articolo 36, comma 3-*bis*, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, sulla base delle risultanze della contabilità analitica afferente alle spese effettivamente sostenute da parte dell'ANAS S.p.a. per le attività di investimento. »;

b) dopo il comma 427, è inserito il seguente:

« 427-*bis*. Agli affidamenti relativi alla realizzazione degli interventi e all'approvvigionamento dei beni e dei servizi utili ad assicurare l'accoglienza e la funzionalità del Giubileo della Chiesa cattolica per il 2025 si applicano le disposizioni di cui all'articolo 48 del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108. Al fine di ridurre i tempi di realizzazione degli interventi del programma di cui al comma 422, la conferenza di servizi prevista dall'articolo 48, comma 5, del citato decreto-legge n. 77 del 2021 fissa il cronoprogramma vincolante da rispettare da parte degli enti preposti alla risoluzione delle interferenze e alla realizzazione delle opere mitigatrici, prevedendo, in caso di ritardo nell'esecuzione delle lavorazioni rispetto al predetto cronoprogramma, l'applicazione nei confronti dei citati enti di sanzioni commisurate alle penali di cui all'articolo 113-*bis*, comma 4, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50. ».

4. Fermo quanto previsto dall'articolo 1, commi 422, 423, 426 e 427 della legge 30 dicembre 2021, n. 234, al fine di assicurare la celere realizzazione degli interventi per la messa in sicurezza e la manutenzione delle strade comunali di Roma Capitale, nonché lo sviluppo e la riqualificazione funzionale delle strade di penetrazione e di grande collegamento di Roma Capitale e della Città metropolitana di Roma Capitale, rimuovendo le situazioni di emergenza connesse al traffico e alla mobilità derivanti dalle condizioni delle strade in vista dei flussi di pellegrinaggio e turistici previsti in

occasione delle celebrazioni per il Giubileo della Chiesa cattolica per l'anno 2025, Roma Capitale e la Città metropolitana di Roma Capitale, anche tenendo conto di quanto previsto nel programma dettagliato degli interventi di cui al citato comma 422, sono autorizzati a sottoscrivere per l'affidamento di tali interventi, nell'ambito dei rapporti di collaborazione con lo Stato di cui all'articolo 24, comma 6, della legge 5 maggio 2009, n. 42, apposite convenzioni con la società ANAS S.p.a. in qualità di centrale di committenza. Per le finalità di cui al primo periodo, limitatamente agli affidamenti di importo inferiore alle soglie di cui all'articolo 35 del codice dei contratti pubblici di cui al decreto legislativo n. 50 del 2016, la selezione degli operatori economici da parte della società ANAS S.p.a. può avvenire, nel rispetto del principio di rotazione, anche nell'ambito degli accordi quadro previsti dall'articolo 54 del citato codice dei contratti pubblici, da essa conclusi e ancora efficaci alla data di sottoscrizione delle convenzioni e in relazione ai quali non è intervenuta alla medesima data l'aggiudicazione degli appalti basati sui medesimi accordi quadro ovvero non si è provveduto alla loro esecuzione secondo le modalità previste dal citato articolo 54, commi 2, 3, 4, 5 e 6 del codice dei contratti pubblici. Agli oneri derivanti dall'attuazione del presente comma si provvede a valere sulle risorse assegnate alla Città metropolitana di Roma Capitale con il decreto di cui all'articolo 1, comma 406, della medesima legge n. 234 del 2021, nonché sulle risorse dei rispettivi bilanci che Roma Capitale e la Città metropolitana di Roma Capitale intendano destinare a tale finalità.

5. In relazione alle attività affidate ad ANAS S.p.a. ai sensi del comma 4, Roma Capitale e la Città metropolitana di Roma Capitale sono autorizzate a riconoscere a detta società, a valere sulle risorse di cui al medesimo comma 4, una quota, entro il limite di cui all'articolo 36, comma 3-bis, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, sulla base delle risultanze della contabilità analitica afferente alle spese effettivamente sostenute da parte della medesima ANAS S.p.a. per le attività di investimento.

6. Al fine di assicurare una celere e coordinata realizzazione degli interventi di viabilità comunale di competenza della Città metropolitana di Roma Capitale, le risorse relative agli interventi di competenza di quest'ultima possono essere utilizzate anche per l'esecuzione di interventi di viabilità comunale in continuità con quelli della medesima Città metropolitana.

Art. 2.

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

1. Al fine di ridurre i tempi di approvazione dei progetti relativi agli interventi afferenti alla costruzione, alla manutenzione e alla messa in sicurezza delle dighe, in coerenza con le previsioni del Piano nazionale di ripresa e resilienza, nonché di rafforzare l'attività di vigilanza sul loro esercizio, all'articolo 2 del decreto-legge 8 agosto 1994, n. 507, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 ottobre 1994, n. 584, il comma 1 è sostituito dal seguente:

« 1. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, è adottato, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, il regolamento per la disciplina del procedimento di approvazione dei progetti e del controllo sulla costruzione, l'esercizio e la dismissione delle dighe, contenente, in particolare, disposizioni relative ai seguenti punti:

- a) modalità e termini per la presentazione dei progetti e della relativa documentazione, per l'istruttoria e l'approvazione tecnica, nonché per l'acquisizione del parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici;
- b) modalità, termini e contenuti dei provvedimenti dell'amministrazione relativamente a costruzione, esercizio sperimentale, collaudo speciale, esercizio ordinario e dismissione;
- c) potere di emanare atti generali contenenti norme tecniche, anche con riferimento alle modalità di esercizio degli invasi, di riqualificazione della sicurezza e di manutenzione delle opere;
- d) potere di prescrivere interventi di manutenzione, miglioramento e adeguamento finalizzati a migliorare le condizioni di sicurezza delle opere;

- e) potere di limitazione dell'esercizio per motivi di sicurezza;
- f) poteri ispettivi relativamente alla esecuzione, alla costruzione, all'esercizio e alla dismissione delle opere, alla conservazione e manutenzione degli impianti di ritenuta;
- g) classificazione degli impianti di ritenuta e delle opere di derivazione funzionalmente connesse all'invaso in classi di attenzione ai fini della vigilanza e del controllo;
- h) modalità e termini per la presentazione di una periodica perizia tecnica sullo stato di conservazione e di manutenzione delle opere;
- i) termini e modalità di coordinamento tra procedimenti di approvazione tecnica di cui alla lettera a) e procedimenti relativi al rilascio delle concessioni di derivazione di acqua pubblica da parte delle regioni e delle province autonome di Trento e di Bolzano. ».

2. A decorrere dall'anno 2022, una quota fino al 15 per cento, e comunque entro il limite massimo di 800.000 euro annui, delle risorse di cui all'articolo 2, comma 172, del decreto-legge 3 ottobre 2006, n. 262, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 novembre 2006, n. 286, confluiscono nel fondo risorse decentrate del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili per essere destinate al riconoscimento di incentivi, con le modalità e i criteri previsti in sede di contrattazione decentrata integrativa e nei limiti delle risorse effettivamente confluite nel medesimo fondo, in favore dei dipendenti di livello non dirigenziale in servizio nelle articolazioni di cui all'articolo 2, comma 171, del citato decreto-legge n. 262 del 2006, per lo svolgimento di specifiche funzioni di vigilanza tecnica sui lavori e sull'esercizio delle dighe e delle opere di derivazione, nonché di istruttoria di progetti e di valutazione della sicurezza. Gli incentivi corrisposti nel corso dell'anno al personale di cui al primo periodo sono comprensivi anche degli oneri previdenziali e assistenziali a carico dell'amministrazione e non possono superare l'importo del 15 per cento del trattamento economico complessivo annuo lordo.

3. Una quota fino al 4 per cento e, comunque, entro il limite massimo di 200.000 euro annui, delle risorse di cui all'articolo 2, comma 172, del decreto-legge 3 ottobre 2006, n. 262, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 novembre 2006, n. 286, sono destinate alle spese di missione del personale di cui al comma 2 impegnato nello svolgimento delle relative funzioni.

Art. 3.

(Adeguamento infrastrutturale delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera, dell'Arma dei carabinieri e della Guardia di finanza)

1. Per assicurare la funzionalità delle Capitanerie di Porto - Guardia costiera anche attraverso la realizzazione di interventi da eseguire in un arco temporale ultradecennale per la costruzione di nuove sedi e infrastrutture, la ristrutturazione, l'ampliamento, il completamento, l'esecuzione di interventi straordinari, l'efficientamento energetico, l'acquisto dei relativi arredi e il miglioramento antisismico di quelle già esistenti, oltre che delle annesse pertinenze, comprese quelle confiscate alla criminalità organizzata, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili è istituito un fondo con una dotazione di 1,3 milioni di euro per l'anno 2022, di 500 mila euro per l'anno 2023, di 6,4 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2024 al 2026 e di 4,4 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2027 al 2036. Sono esclusi dagli interventi di cui al presente comma gli immobili in locazione passiva alle Capitanerie di porto - Guardia costiera. Per l'utilizzo delle risorse del fondo si applicano:

- a) per le opere di edilizia previste dall'elenco di interventi, considerate opere destinate alla difesa militare, le disposizioni di cui all'articolo 33, comma 1, della legge 1° agosto 2002, n. 166;
- b) per le procedure di affidamento, le disposizioni di cui alla parte II, titoli III e IV, del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108;
- c) le disposizioni di cui all'articolo 15 della legge 7 agosto 1990, n. 241, in relazione alla funzione di stazione appaltante, svolta dai competenti Provveditorati interregionali alle opere pubbliche, dall'Agenzia del demanio o dagli enti locali, sulla base di accordi stipulati tra le amministrazioni interessate.

2. L'approvazione dei progetti delle opere previste dal comma 1 equivale a tutti gli effetti a dichiarazione di pubblica utilità nonché di urgenza e indifferibilità delle opere stesse. L'elenco degli interventi, predisposto dal Comando generale delle Capitanerie di porto - Guardia Costiera e relativo, tra l'altro, all'individuazione e alla localizzazione degli interventi da eseguire e ai parametri progettuali da rispettare, è approvato con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sentiti il Ministero della difesa e l'Agenzia del demanio, da adottare entro sei mesi dalla data di entrata in vigore del presente decreto ed è comunicato alle competenti Commissioni parlamentari entro trenta giorni dalla sua approvazione. Il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili riferisce annualmente alle competenti Commissioni parlamentari sullo stato di attuazione degli interventi. Gli interventi sono realizzati ricorrendo preferibilmente a infrastrutture demaniali che possono essere abbattute e ricostruite sullo stesso sedime; alla rifunzionalizzazione degli immobili confiscati alla criminalità organizzata, ai sensi del decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159, anche attraverso il loro abbattimento e la successiva ricostruzione, laddove economicamente più vantaggioso; all'accasermamento nel medesimo stabile di comandi o uffici di diverse organizzazioni funzionali; all'acquisto, tramite l'Agenzia del demanio, di immobili privati tra cui quelli destinati a comandi o reparti delle Capitanerie di porto - guardia costiera in regime di locazione con conseguente adeguamento; ad aree o immobili di proprietà dei comuni interessati, acquisiti anche mediante permuta con aree o fabbricati di proprietà dello Stato.

3. L'elenco di cui al comma 2 riporta il codice unico di progetto (CUP) per ogni intervento. Il monitoraggio avviene attraverso il sistema previsto dal decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229.

4. Agli oneri derivanti dal comma 1, pari a 1,3 milioni di euro per l'anno 2022, a 500 mila euro per l'anno 2023, a 6,4 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2024 al 2026 e a 4,4 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2027 al 2036, si provvede:

a) quanto a 500.000 euro per l'anno 2022 e a 4,4 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2024 al 2036, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2022-2024, 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 parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili;

b) quanto a 800.000 euro per l'anno 2022, a 500.000 euro per l'anno 2023 e a 2 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2024 al 2026, mediante corrispondente utilizzo delle risorse di cui al 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.

5. All'articolo 1 della legge 30 dicembre 2021, n. 234, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 475:

1) all'alinea, primo periodo:

1.1) le parole « dei servizi di istituto dell'organizzazione territoriale e del Comando unità forestali, ambientali e agroalimentari » sono soppresse;

1.2) le parole « di un programma ultradecennale » sono sostituite dalle seguenti: « , in un arco temporale ultradecennale, di interventi »;

1.3) le parole « l'adeguamento » sono sostituite dalle seguenti: « il miglioramento »;

2) alla lettera a), le parole « dal programma » sono sostituite dalle seguenti: « dall'elenco di interventi »;

3) alla lettera e):

3.1) le parole « il programma » sono sostituite dalle seguenti: « l'elenco di interventi »;

3.2) le parole « del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta » sono soppresse;

3.3) le parole « del programma » sono sostituite dalle seguenti: « degli interventi »;

4) alla lettera f):

- 4.1) le parole « del programma » sono soppresse;
- 4.2) dopo le parole « tramite l'Agenzia del demanio, di immobili privati » sono inserite le seguenti: « , tra cui quelli »;
- b) al comma 476:
- 1) all'alinea, primo periodo:
- 1.1) le parole « dei servizi di istituto » sono soppresse;
- 1.2) le parole « di un programma ultradecennale » sono sostituite dalle seguenti: « , in un arco temporale ultradecennale, di interventi »;
- 1.3) le parole « l'adeguamento » sono sostituite dalle seguenti: « il miglioramento »;
- 2) alla lettera a), le parole « dal programma » sono sostituite dalle seguenti: « dall'elenco di interventi »;
- 3) alla lettera e):
- 3.1) le parole « il programma » sono sostituite dalle seguenti: « l'elenco di interventi »;
- 3.2) le parole « del programma » sono sostituite dalle seguenti: « degli interventi »;
- 4) alla lettera f):
- 4.1) le parole « del programma » sono soppresse;
- 4.2) dopo le parole « tramite l'Agenzia del demanio, di immobili privati » sono inserite le seguenti: « , tra cui quelli ».

Art. 4.

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

1. Al fine di garantire lo svolgimento dell'attività crocieristica 2022 nella laguna di Venezia, il Commissario straordinario di cui all'articolo 2 del decreto-legge 20 luglio 2021, n. 103, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 settembre 2021, n. 125, è autorizzato a realizzare, secondo le modalità previste dai commi 1 e 3 del medesimo articolo 2, un ulteriore punto di attracco temporaneo nell'area di Chioggia, destinato anche alle navi adibite al trasporto passeggeri di stazza lorda pari o superiore a 25.000 GT, nel limite di spesa di 1 milione di euro per l'anno 2022. Il Commissario straordinario indica, nella relazione periodica prevista dal comma 2-bis del citato articolo 2 del decreto-legge n. 103 del 2021, lo stato di realizzazione dell'intervento di cui al primo periodo del presente comma e le iniziative adottate e da intraprendere, anche in funzione delle eventuali criticità rilevate nel corso del processo di realizzazione.
2. Al fine di garantire un'organizzazione efficace del traffico delle navi da crociera e migliorare i livelli di servizio ai passeggeri, è autorizzata la spesa, nel limite complessivo di euro 675 mila per ciascuno degli anni 2022 e 2023, in favore dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico orientale per l'adeguamento funzionale e strutturale delle banchine dei porti di Monfalcone e di Trieste. Il trasferimento delle risorse è subordinato alla corretta alimentazione dei sistemi informativi della Ragioneria generale dello Stato e alla comunicazione al Ministero dell'economia e delle finanze del codice unico di progetto (CUP) di ciascun intervento e del relativo cronoprogramma procedurale.
3. Agli oneri derivanti dai commi 1 e 2, quantificati in euro 1.675.000 per l'anno 2022 e in euro 675.000 per l'anno 2023, si provvede:
- a) quanto a 1 milione di euro per l'anno 2022, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2022-2024, 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 parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili;
- b) quanto a 675.000 euro per ciascuno degli anni dal 2022 al 2023, mediante corrispondente utilizzo delle risorse di cui al 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.

4. All'articolo 95 del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, dopo le parole « l'Autorità per la laguna di Venezia » sono inserite le seguenti: « - Nuovo Magistrato alle Acque »;

b) al comma 2:

1) all'alinea, dopo il primo periodo è inserito il seguente: « Per l'esercizio delle funzioni di cui al presente comma, l'Autorità può provvedere alla sottoscrizione di accordi ai sensi dell'articolo 15 della legge 7 agosto 1990, n. 241. »;

2) alla lettera c), le parole « e all'alta sorveglianza su tutti gli » sono sostituite dalle seguenti: « degli »;

3) alla lettera e), la parola « svolge » è sostituita dalle seguenti: « può svolgere »;

4) alla lettera i), dopo le parole « provvede » sono inserite le seguenti: « , in relazione alle attività di propria competenza, »;

5) la lettera l) è sostituita dalla seguente:

« l) provvede al rilascio delle concessioni e autorizzazioni allo scarico delle acque reflue e alla verifica della qualità degli scarichi in relazione ai limiti legali, nonché alla gestione dell'attività amministrativa, contabile e di riscossione dei canoni relativi agli scarichi industriali. Le autorizzazioni degli scarichi civili e di quelli relativi alle aziende artigiane produttive, agli enti assistenziali e alle aziende turistiche ricettive e della ristorazione, sono rilasciate previa approvazione dei progetti da parte del comune di Venezia e i relativi canoni, determinati in base al consumo idrico, sono introitati direttamente dal comune di Venezia; »;

6) alla lettera q), le parole « ed altre materie » sono sostituite dalle seguenti: « ed altri materiali »;

7) alla lettera s), le parole « valuta ed esprime i pareri » sono sostituite dalle seguenti: « esprime pareri obbligatori »;

c) al comma 5, secondo periodo, le parole « , sentiti la Regione Veneto e il Comune di Venezia, » sono sostituite dalle seguenti: « e d'intesa con il sindaco della Città metropolitana di Venezia, »;

d) al comma 6, quinto periodo, dopo le parole « Il Presidente sottopone alla » è inserita la seguente: « preventiva »;

e) al comma 7, primo periodo, dopo le parole « dotati di specifiche e comprovate competenze ed esperienza » è inserita la seguente: « anche »;

f) al comma 9:

1) al primo periodo, dopo le parole « dal Presidente dell'Autorità, » sono inserite le seguenti: « sentiti il Presidente della regione Veneto e il Sindaco della città metropolitana di Venezia, »;

2) al quinto periodo, le parole « può avvalersi » sono sostituite dalle seguenti: « si avvale »;

g) al comma 27-bis, le parole « di mare » sono soppresse;

h) al comma 27-quinquies, secondo periodo, le parole « sessanta giorni » sono sostituite dalle seguenti: « trenta giorni ».

5. All'articolo 4, comma 3, della legge 29 novembre 1984, n. 798, il secondo periodo è sostituito dal seguente: « Esso approva il piano degli interventi nell'ambito della Laguna di Venezia e decide sulla ripartizione delle risorse stanziare per la loro attuazione, nonché l'eventuale rimodulazione delle risorse ripartite. ».

Art. 5.

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

1. All'articolo 94-bis del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 aprile 2020, n. 27, dopo il comma 7 sono aggiunti i seguenti:

« 7-bis. In caso di cessazione entro il 31 dicembre 2022 della concessione Funivia Savona - San

Giuseppe di Cairo e nelle more dell'individuazione di un nuovo concessionario, il Presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare Ligure occidentale, in deroga alle previsioni di cui all'articolo 21, comma 5, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, provvede, per un periodo massimo di ventiquattro mesi ad eseguire gli interventi necessari per il recupero della piena funzionalità tecnica di detta funivia, nonché all'individuazione di un nuovo concessionario secondo le modalità previste dal codice dei contratti pubblici di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50. Il termine di cui al primo periodo è prorogabile con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili non oltre il 31 dicembre 2024, ove strettamente necessario al completamento delle procedure di individuazione del nuovo concessionario. Nelle more dell'individuazione di un nuovo concessionario, il Presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure occidentale provvede, altresì, alla gestione diretta dell'impianto funiviario.

7-ter. Qualora non sia stato possibile individuare un nuovo concessionario all'esito della procedura di cui al comma *7-bis*, la regione Liguria subentra allo Stato, quale titolare e concedente dell'impianto funiviario. Con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, previo accordo di programma tra il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e la regione Liguria, ai sensi dell'articolo 4, comma 4, lettera *a*), della legge 15 marzo 1997, n. 59, si provvede all'attuazione del conferimento e all'attribuzione alla regione Liguria, a decorrere dalla data di effettivo trasferimento dell'impianto funiviario, delle risorse di cui al comma *7-quater*.

7-quater. Per lo svolgimento delle attività di cui ai commi *7-bis* e *7-ter* e per l'eventuale supporto tecnico, il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure occidentale può avvalersi, 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 cui oneri sono posti a carico delle risorse di cui al comma *7-quinquies* nel limite massimo di spesa di 70 mila euro per l'anno 2022 e di 200 mila euro per ciascuno degli anni 2023 e 2024.

7-quinquies. Agli oneri derivanti dai commi *7-bis* e *7-ter*, quantificati nel limite massimo di euro 700.000 per l'anno 2022 e di euro 5.600.000 a decorrere dall'anno 2023, si provvede:

a) quanto ad euro 700.000 per l'anno 2022 mediante corrispondente utilizzo delle risorse di cui al 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;

b) quanto ad euro 5.600.000 a decorrere dall'anno 2023 a valere sulle 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 ai sensi dell'articolo 2 della legge 2 agosto 1952, n. 1221. ».

2. All'articolo 16, comma 3-*sexies*, primo periodo, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, le parole: « 31 agosto 2022 » sono sostituite dalle seguenti: « 31 dicembre 2022 ».

Art. 6.

(Disposizioni in materia di trasporto aereo)

1. Al fine di accelerare lo sviluppo del Sistema nazionale integrato dei trasporti (SNIT) e di aumentare l'accesso ferroviario mediante mezzo pubblico agli aeroporti, nonché di incrementare la rilevanza strategica e lo sviluppo degli aeroporti intercontinentali italiani:

a) le procedure di valutazione di impatto ambientale di cui all'articolo 6, comma 3-*ter*, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, nonché quelle relative alle opere inserite nei piani di sviluppo aeroportuali, ivi inclusi gli interventi di mitigazione e miglioramento ambientale, sono svolte nei tempi previsti per i progetti di cui all'articolo 8, comma 2-*bis*, del decreto legislativo n. 152 del 2006;

b) il dibattito pubblico di cui all'articolo 22 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, si svolge

secondo i termini previsti dall'articolo 46, comma 1, secondo periodo, del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108;

c) sono ridotti della metà i termini per l'accertamento di conformità di cui all'articolo 2 del decreto del Presidente della Repubblica 18 aprile 1994, n. 383, relativamente ai piani di sviluppo aeroportuale e alle opere inserite in detti piani.

2. Le opere di cui al comma 1 che comportano un miglioramento dell'impatto ambientale sulle aree antropizzate sono recepite in via prioritaria all'interno degli strumenti di pianificazione urbanistica, naturalistica e paesaggistica vigenti.

3. In relazione ai piani di sviluppo aeroportuale degli aeroporti di interesse nazionale diversi da quelli di cui al comma 1, nonché alle opere inserite nei medesimi piani di sviluppo, i termini delle procedure di valutazione ambientale di cui alla Parte Seconda del decreto legislativo n. 152 del 2006 sono ridotti della metà. Si applicano, altresì, le disposizioni di cui al comma 1, lettere b) e c).

Art. 7.

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

1. Al fine di ridurre gli oneri amministrativi a carico dell'utenza, di favorire lo sviluppo della mobilità sostenibile, nonché di incrementare la sicurezza della circolazione stradale, al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 24:

1) al comma 4, primo periodo, dopo le parole: « manufatti per il rifornimento » sono inserite le seguenti: « e la ricarica dei veicoli »;

2) al comma 5, dopo le parole: « da aree di servizio » sono inserite le seguenti: « , da aree per la ricarica dei veicoli, »;

3) al comma 5-bis, dopo le parole: « dei servizi di distribuzione di carbolubrificanti » sono inserite le seguenti: « , delle norme che disciplinano l'installazione e la gestione di stazioni di ricarica elettrica »;

b) all'articolo 47, al comma 2, lettera a), i capoversi categoria L1e, categoria L2e, categoria L3e e categoria L4e sono sostituiti dai seguenti:

« - categoria L1e: veicoli a due ruote la cilindrata del cui motore non supera i 50 cc per i motori a combustione interna ad accensione comandata, la cui potenza del motore elettrico non supera i 4 kW e la cui velocità massima di costruzione non supera i 45 km/h;

- categoria L2e: veicoli a tre ruote la cilindrata del cui motore non supera i 50 cc per i motori a combustione interna ad accensione comandata o non supera i 500 cc per i motori a combustione interna ad accensione spontanea, la cui potenza del motore elettrico non supera i 4 kW, la cui massa in ordine di marcia non supera i 270 kg e la cui velocità massima di costruzione non supera i 45 km/h;

- categoria L3e: veicoli a due ruote che non possono essere classificati come appartenenti alla categoria;

- categoria L4e: veicoli a tre ruote asimmetriche rispetto all'asse longitudinale mediano, costituiti da veicoli di categoria L3e dotati di sidecar, con un numero massimo di quattro posti a sedere incluso il conducente e con un numero massimo di due posti per passeggeri nel sidecar; »;

c) all'articolo 50:

1) al comma 1, dopo le parole « potenza nominale continua massima di 0,25 KW » sono inserite le seguenti: « , o di 0,5 KW se adibiti al trasporto di merci, »;

2) al comma 2 è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « I velocipedi adibiti al trasporto di merci devono avere un piano di carico approssimativamente piano e orizzontale, aperto o chiuso, corrispondente al seguente criterio: lunghezza del piano di carico \times larghezza del piano di carico \geq 0,3 \times lunghezza del veicolo \times larghezza massima del veicolo. »;

3) dopo il comma 2 sono aggiunti i seguenti:

« 2-bis. I velocipedi a pedalata assistita non rispondenti ad una o più delle caratteristiche o prescrizioni

indicate nel comma 1 sono considerati ciclomotori ai sensi e per gli effetti dell'articolo 97.

2-ter. Chiunque fabbrica, produce, pone in commercio o vende velocipedi a pedalata assistita che sviluppino una velocità superiore a quella prevista dal comma 1 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 1.084 a euro 4.339. Alla sanzione da euro 845 ad euro 3.382 è soggetto chi effettua sui velocipedi a pedalata assistita modifiche idonee ad aumentare la potenza nominale continua massima del motore ausiliario elettrico o la velocità oltre i limiti previsti dal comma 1. ».

d) all'articolo 97, dopo il comma 3 è inserito il seguente:

« *3-bis.* In caso di trasferimento di residenza delle persone fisiche intestatarie di certificati di circolazione, l'ufficio competente del Dipartimento per la mobilità sostenibile procede all'aggiornamento dell'archivio nazionale dei veicoli (ANV), di cui agli articoli 225 e 226. A tal fine, i comuni danno notizia dell'avvenuto trasferimento di residenza per il tramite dell'archivio nazionale della popolazione residente (ANPR) non appena eseguita la registrazione della variazione anagrafica. In caso di trasferimento della sede delle persone giuridiche intestatarie di certificati di circolazione, l'aggiornamento dell'archivio nazionale dei veicoli è richiesto dalle medesime persone giuridiche all'ufficio competente del Dipartimento per la mobilità sostenibile o a uno dei soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264, abilitati al collegamento telematico con il centro elaborazione dati del Dipartimento stesso entro trenta giorni dal trasferimento. »;

e) all'articolo 116, comma 3, la lettera *f)* è sostituita dalla seguente:

« *f)* B:

1) autoveicoli la cui massa massima autorizzata non supera 3500 kg e progettati e costruiti per il trasporto di non più di otto persone oltre al conducente; ai veicoli di questa categoria può essere agganciato un rimorchio avente una massa massima autorizzata non superiore a 750 kg. Agli autoveicoli di questa categoria può essere agganciato un rimorchio la cui massa massima autorizzata superi 750 kg, purché la massa massima autorizzata di tale combinazione non superi 4250 kg. Qualora tale combinazione superi 3500 chilogrammi, è richiesto il superamento di una prova di capacità e comportamento su veicolo specifico. In caso di esito positivo, è rilasciata una patente di guida che, con un apposito codice comunitario, indica che il titolare può condurre tali complessi di veicoli;

2) veicoli senza rimorchio adibiti al trasporto di merci, alimentati con combustibili alternativi di cui all'articolo 2 della direttiva 96/53/CE del Consiglio del 25 luglio 1996 e con una massa autorizzata massima superiore a 3500 kg ma non superiore a 4250 kg, a condizione che la massa superiore ai 3500 kg non determini aumento della capacità di carico in relazione allo stesso veicolo e sia dovuta esclusivamente all'eccesso di massa del sistema di propulsione in relazione al sistema di propulsione di un veicolo delle stesse dimensioni dotato di un motore convenzionale a combustione interna ad accensione comandata o ad accensione a compressione. In tali casi, la patente di guida deve essere conseguita da almeno due anni; »;

f) all'articolo 117, comma *2-bis*, dopo il secondo periodo è inserito il seguente: « Per le autovetture elettriche o ibride *plug-in*, il limite di potenza specifica è di 65 kW/t compreso il peso della batteria. »;

g) all'articolo 120:

1) la rubrica è sostituita dalla seguente: « Requisiti morali per ottenere il rilascio della patente di guida e disposizioni sull'interdizione alla conduzione di velocipedi a pedalata assistita »;

2) dopo il comma 6 è aggiunto il seguente:

« *6-bis.* Nei confronti dei soggetti indicati dal comma 1, il giudice con la sentenza di condanna o con l'applicazione di una misura di sicurezza o di prevenzione, ovvero il prefetto con l'irrogazione dei divieti di cui agli articoli 75, comma 1, lettera *a)*, e *75-bis*, comma 1, lettera *f)*, del testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 309 del 1990, può disporre l'interdizione dalla conduzione dei velocipedi a pedalata assistita di cui all'articolo 50, comma 1, fatti salvi gli effetti di provvedimenti riabilitativi e, per i soggetti destinatari dei predetti divieti, per tutta la loro durata. Nell'ipotesi di cui al comma 2, il prefetto con il provvedimento di revoca della patente di guida può disporre l'applicazione

dell'ulteriore misura dell'interdizione dalla conduzione dei predetti velocipedi. Avverso il provvedimento interdittivo del prefetto è ammesso ricorso ai sensi del comma 4. La violazione della misura interdittiva di cui al presente comma è punita con la sanzione amministrativa pecuniaria da euro 2.000 a euro 7.000 ed è disposta la confisca del mezzo. »;

h) all'articolo 126:

1) al comma 8, le parole « La validità » sono sostituite dalle seguenti: « Fatto salvo quanto previsto dal comma 8-ter, la validità » e le parole « Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici », ovunque ricorrano, sono sostituite dalle seguenti « Dipartimento per la mobilità sostenibile »;

2) dopo il comma 8-bis è inserito il seguente:

« 8-ter. Qualora una patente di guida sia scaduta da più di cinque anni, la conferma della validità è subordinata anche all'esito positivo di un esperimento di guida finalizzato a comprovare il permanere dell'idoneità tecnica alla guida del titolare. A tal fine, gli uffici periferici del Dipartimento per la mobilità sostenibile rilasciano, previa acquisizione della certificazione medica di cui al comma 8 e su richiesta del conducente, una ricevuta di prenotazione dell'esperimento di guida, valida per condurre il veicolo fino al giorno della prova. L'esperimento di guida consiste nell'esecuzione di almeno una delle manovre e almeno tre dei comportamenti di guida nel traffico previsti per la prova di verifica delle capacità e dei comportamenti per il conseguimento della patente della medesima categoria di quella posseduta. Se, il giorno della prova, il conducente che deve sottoporsi all'esperimento di guida è assente, o nel caso di esito negativo dell'esperimento, la patente è revocata. »;

3) al comma 9 è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « Si applicano le disposizioni di cui al comma 8-ter. »;

4) al comma 10, dopo le parole: « Direzione generale per la motorizzazione » sono inserite le seguenti: « per i servizi ai cittadini ed alle imprese in materia di trasporti e di navigazione » e le parole « Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici » sono sostituite dalle seguenti: « Dipartimento per la mobilità sostenibile »;

5) al comma 10-bis, le parole: « Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici » sono sostituite dalle seguenti: « Dipartimento per la mobilità sostenibile » e le parole « Ministero delle infrastrutture e dei trasporti » sono sostituite dalle seguenti: « Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili »;

i) all'articolo 190, comma 7, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « Le macchine per uso di persone con disabilità possono, altresì, circolare sui percorsi ciclabili e sugli itinerari ciclopedonali, nonché, se asservite da motore, sulle piste ciclabili, sulle corsie ciclabili, sulle corsie ciclabili per doppio senso ciclabile e sulle strade urbane ciclabili. ».

2. Con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da pubblicare nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana, sono definite le modalità di annotazione sul documento unico dell'eccesso di massa connesso al sistema di propulsione installato, nonché di aggiornamento del documento unico già rilasciato. L'efficacia della disposizione di cui al comma 1, lettera e), è subordinata alla definizione della procedura di consultazione della Commissione europea ai sensi della direttiva 96/53/CE del Consiglio del 25 luglio 1996 e la medesima disposizione di cui al comma 1, lettera e), si applica ai veicoli per i quali il documento di circolazione riporta le indicazioni di cui al primo periodo.

3. All'articolo 33-bis, comma 1, primo periodo, del decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8, le parole « di dodici mesi » sono sostituite dalle seguenti: « di ventiquattro mesi ».

4. Al fine di contenere gli oneri finanziari a carico dell'utenza, dal 1° luglio 2022 al 31 dicembre 2022 e comunque non oltre la conclusione della verifica della sussistenza delle condizioni per la prosecuzione dell'attuale rapporto concessorio delle autostrade A24 e A25, ove tale conclusione sia anteriore alla data del 31 dicembre 2022, è sospeso l'incremento delle tariffe di pedaggio delle

autostrade A24 e A25. Per la durata del periodo di sospensione, si applicano le tariffe di pedaggio vigenti alla data del 31 dicembre 2017.

Art. 8.

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

1. Al fine di migliorare la programmazione dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale, nonché della mobilità locale nelle sue diverse modalità, in coerenza con gli obiettivi del Piano nazionale di ripresa e resilienza, all'articolo 1, comma 300, della legge 24 dicembre 2007, n. 244, le parole « Osservatorio nazionale sulle politiche del trasporto pubblico locale » sono sostituite dalle seguenti: « Osservatorio nazionale per il supporto alla programmazione e per il monitoraggio della mobilità pubblica locale sostenibile ».

2. L'Osservatorio di cui all'articolo 1, comma 300, della legge n. 244 del 2007, provvede, altresì:

a) alla predisposizione periodica di modelli di elaborazione dei dati trasportistici, economici e ambientali per la programmazione dei servizi di trasporto pubblico locale integrata, ove possibile, con programmi di mobilità attiva, di soluzioni innovative di mobilità sostenibile nelle aree urbane, ivi compresi i servizi di noleggio senza conducente di cui all'articolo 84, comma 1, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, con la possibilità di effettuare noleggi anche per pochi minuti senza interazione con personale dedicato (*sharing mobility*);

b) all'acquisizione di dati e alla predisposizione di modelli di elaborazione digitale utili ad assicurare un'attività minima uniforme dei *mobility manager* d'area e dei *mobility manager* aziendali e scolastici;

c) all'acquisizione di dati e alla predisposizione di modelli di elaborazione digitale utili a definire gli elementi minimi per la predisposizione dei Piani urbani per la mobilità sostenibile (PUMS);

d) all'acquisizione periodica e alla predisposizione, anche d'intesa con il Ministero dello sviluppo economico, di modelli di elaborazione di dati utili a valutare le proposte di investimento nel settore della mobilità locale coordinandole con gli indirizzi di politica industriale che riguardano le filiere produttive interessate;

e) all'acquisizione di dati statistici e analitici utili a predisporre modelli minimi di integrazione dello sviluppo urbano e metropolitano con lo sviluppo della programmazione della mobilità pubblica.

3. Per lo svolgimento delle attività di cui al comma 2, l'Osservatorio può stipulare apposite convenzioni con le pubbliche amministrazioni di cui all'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, con l'Autorità di regolazione dei trasporti di cui all'articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, con le aziende di trasporto pubblico locale, nonché con i *mobility manager* d'area, i *mobility manager* aziendali e i *mobility manager* scolastici, finalizzate a favorire l'acquisizione e lo scambio dei dati e delle informazioni, anche con modalità automatizzate e mediante l'interoperabilità tra le banche dati esistenti secondo le modalità individuate dall'Agenzia per l'Italia digitale (AgID) con le linee guida in materia.

4. Per le medesime attività di cui al comma 2, l'Osservatorio si può avvalere, oltreché del personale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e di quello messo a disposizione dalle pubbliche amministrazioni e dagli enti di cui al comma 3 mediante le convenzioni ivi previste, anche di esperti di particolare e comprovata specializzazione, nel numero massimo di 8 unità, cui il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile è autorizzato a conferire appositi incarichi ai sensi dell'articolo 7, comma 6, del decreto legislativo n. 165 del 2001, a valere sulle risorse destinate all'Osservatorio ai sensi dell'articolo 27, comma 2, lettera *e-bis*), del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, come modificato dal comma 5 del presente articolo, nel limite massimo di spesa di complessivi euro 200.000 nell'anno 2022 e di euro 400.000 annui a decorrere dall'anno 2023.

5. Per lo svolgimento delle attività di cui al comma 3, per l'implementazione e lo sviluppo della banca dati dell'Osservatorio, nonché per il conferimento degli incarichi di cui al comma 4, all'articolo 27, comma 2, lettera *e-bis*), del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla

legge 21 giugno 2017, n. 96, le parole: « dello 0,025 per cento dell'ammontare del Fondo » sono sostituite dalle seguenti: « dello 0,105 per cento dell'ammontare del Fondo e, comunque, nel limite massimo di euro 5,2 milioni annui ».

6. Per promuovere la sperimentazione di servizi di *sharing mobility*, limitatamente agli anni 2022, 2023 e 2024, lo 0,3 per cento della dotazione del Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, di cui all'articolo 16-*bis* del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135, è destinato al finanziamento di specifici progetti individuati con uno o più decreti adottati dal Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281.

7. Al fine di sostenere il settore del trasporto pubblico locale e regionale di passeggeri sottoposto a obbligo di servizio pubblico anche a seguito degli effetti negativi derivanti dalla crisi internazionale in atto in Ucraina, la ripartizione delle risorse stanziata per l'esercizio 2022 sul Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale di cui all'articolo 16-*bis*, comma 1, del decreto-legge n. 95 del 2012, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 135 del 2012, è effettuata:

a) quanto a euro 4.879.079.381 e fermo restando quanto previsto dall'articolo 27, comma 2-*bis*, del decreto-legge n. 50 del 2017, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 96 del 2017, senza l'applicazione di penalità e applicando le modalità stabilite dal decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 11 marzo 2013, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana n. 148 del 26 giugno 2013;

b) quanto a euro 75.350.957, secondo modalità e criteri che tengono conto dei costi *standard* di cui all'articolo 1, comma 84, della legge 27 dicembre 2013, n. 147 e dei livelli adeguati dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale, definiti con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da adottare di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, entro il 31 ottobre 2022;

c) quanto a euro 14.923.662 per le finalità di cui al comma 6;

d) quanto a euro 5.200.000 per le finalità di cui all'articolo 27, comma 2, lettera e-*bis*, del decreto-legge n. 50 del 2017, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 96 del 2017.

8. Per le medesime finalità di cui al comma 7, l'erogazione alle regioni a statuto ordinario dell'anticipazione prevista dall'articolo 27, comma 4, del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, e relativa all'anno 2022, e da calcolarsi sulle risorse di cui alla lettera a) del predetto comma 7, è effettuata in un'unica soluzione entro la data del 31 luglio 2022, per la parte relativa ai pagamenti non già avvenuti alla data di entrata in vigore del presente decreto.

9. Al fine di garantire la continuità e la regolarità dei servizi di trasporto pubblico locale ad impianti fissi, le aziende esercenti tali servizi e le aziende che gestiscono le infrastrutture dedicate su cui essi sono esercitati, trasmettono entro il 30 settembre 2022 e, successivamente, con cadenza mensile, ai sensi dell'articolo 16-*bis*, comma 7, del decreto-legge n. 95 del 2012, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 135 del 2012, all'Osservatorio di cui all'articolo 1, comma 300, della legge n. 244 del 2007, i dati delle manutenzioni programmate dei sottosistemi dei sistemi di trasporto utilizzati nonché, per ciascun sottosistema, le date di prevista effettuazione dell'attività manutentiva, secondo le modalità indicate dal decreto di cui al comma 10. In caso di mancata o ritardata effettuazione degli interventi manutentivi comunicati ai sensi del presente comma, l'ente concedente ovvero affidante il servizio di trasporto pubblico provvede ad effettuare gli interventi manutentivi in danno dell'azienda inadempiente, nonché ad applicare nei confronti della stessa una sanzione amministrativa di importo complessivo non inferiore a 10.000 euro e non superiore a 500.000 euro, determinata, tenendo conto dei criteri indicati nel decreto di cui al comma 10, nonché dell'entità degli interventi manutentivi non eseguiti, delle conseguenze che l'omessa o ritardata effettuazione degli interventi determina sulla

continuità, nonché delle attività poste in essere al fine di assicurare la tempestiva realizzazione degli interventi. Nei casi di cui al presente comma si applicano in quanto compatibili le disposizioni della legge 24 novembre 1981, n. 689. Le somme derivanti dal pagamento delle sanzioni sono versate all'entrata del bilancio dello Stato per la successiva riassegnazione al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, e sono destinate, nella misura del 50 per cento, all'implementazione e allo sviluppo della banca dati del predetto Osservatorio e, nella misura del 50 per cento, al finanziamento di iniziative dirette al miglioramento dei servizi erogati all'utenza.

10. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili adottato, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, entro il 31 luglio 2022, sono individuati e, successivamente, aggiornati almeno ogni tre anni:

- a) i sottosistemi e i livelli manutentivi per i quali è obbligatoria la trasmissione dei dati ai sensi del comma 9;
- b) la modulistica uniforme per l'acquisizione e la comunicazione dei dati;
- c) ai fini dell'applicazione delle sanzioni di cui al comma 9, le modalità di contestazione dell'inadempimento, nonché i criteri di quantificazione delle sanzioni.

11. Nelle more dell'effettuazione degli interventi manutentivi programmati, nonché durante lo svolgimento degli stessi, al fine di evitare interruzioni o limitazioni nell'erogazione dei servizi di trasporto in ambito metropolitano, l'ente concedente o committente, sulla base delle indicazioni fornite da una Commissione tecnica indipendente, dallo stesso appositamente costituita e composta da soggetti di comprovata esperienza in materia di trasporti e di sicurezza delle relative infrastrutture, all'esito della valutazione dell'effettivo stato di manutenzione del sistema di trasporto interessato dall'intervento ed acquisite le valutazioni dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali e, ove necessario, del costruttore, può autorizzare l'esercizio del predetto sistema di trasporto, prescrivendo le necessarie misure di mitigazione, nonché le modalità di controllo e delle periodiche verifiche di sicurezza. Tale autorizzazione all'esercizio del sistema di trasporto non può comunque superare il periodo di sei mesi, prorogabile, una sola volta, e per non più di sei mesi. Al funzionamento della Commissione tecnica di cui al primo periodo, nonché agli oneri necessari all'acquisizione delle valutazioni in ordine alla possibilità di proseguire l'esercizio del sistema di trasporto, si provvede nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie dell'ente concedente o committente disponibili a legislazione vigente. Le disposizioni di cui al presente comma non si applicano ai sottosistemi delle reti ferroviarie, nonché agli impianti a fune.

12. Al fine di consentire la realizzazione degli interventi immediatamente cantierabili previsti dal programma di ammodernamento delle ferrovie regionali, nonché l'acquisto di materiale rotabile, è autorizzata la spesa di 40 milioni di euro per ciascuno degli anni 2023 e 2024 e di 70 milioni di euro per l'anno 2025. All'assegnazione dei contributi ai singoli interventi si provvede mediante decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da adottare di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze. Gli interventi devono essere identificati dal Codice unico di progetto (CUP) ai sensi dell'articolo 11, comma 1, della legge 16 gennaio 2003, n. 3, e monitorati attraverso il sistema di cui al decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229. Con il decreto di cui al secondo periodo sono definiti altresì l'entità massima dei contributi riconoscibili, tenendo conto di eventuali ulteriori fonti di finanziamento, il cronoprogramma degli interventi, nonché le ipotesi e le modalità di revoca dei contributi riconosciuti. Agli oneri derivanti dal presente comma, pari a 40 milioni di euro per ciascuno degli anni 2023 e 2024 e a 70 milioni di euro per l'anno 2025, si provvede mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 405, della legge 30 dicembre 2021, n. 234.

Art. 9.

(Interventi urgenti per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili)

1. Al fine di realizzare gli investimenti di competenza del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, all'articolo 1, della legge 30 dicembre 2021, n. 234, sono apportate le seguenti

modificazioni:

a) al comma 393, primo periodo, le parole: « è autorizzata la spesa di 50 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022 e 2023, 100 milioni di euro per l'anno 2024, 200 milioni di euro per il 2025, 250 milioni di euro per l'anno 2026 e 300 milioni di euro per l'anno 2027, 350 milioni di euro per l'anno 2028 e 300 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2029 al 2036 » sono sostituite dalle seguenti: « è autorizzata la spesa di 40 milioni di euro per l'anno 2022, 30 milioni di euro per l'anno 2023, 100 milioni di euro per l'anno 2024, 200 milioni di euro per il 2025, 250 milioni di euro per l'anno 2026, 300 milioni di euro per l'anno 2027, 350 milioni di euro per l'anno 2028, 310 milioni di euro per l'anno 2029, 320 milioni di euro per l'anno 2030 e 300 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2031 al 2036 »;

b) al comma 394, primo periodo, le parole: « la spesa complessiva di 5.000 milioni di euro, di cui 50 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022 e 2023, 150 milioni di euro per l'anno 2024, 200 milioni di euro per l'anno 2025, 250 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2026 al 2027, 400 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2028 al 2030, 450 milioni di euro per l'anno 2031, 650 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2032 al 2034, 450 milioni di euro per l'anno 2035 » sono sostituite dalle seguenti: « la spesa complessiva di 5.000 milioni di euro, di cui 40 milioni di euro per l'anno 2022, 30 milioni di euro per l'anno 2023, 150 milioni di euro per l'anno 2024, 200 milioni di euro per l'anno 2025, 250 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2026 al 2027, 400 milioni di euro per l'anno 2028, 410 milioni di euro per l'anno 2029, 420 milioni di euro per l'anno 2030, 450 milioni di euro per l'anno 2031, 650 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2032 al 2034, 450 milioni di euro per l'anno 2035 »;

c) al comma 395, le parole: « la spesa di 20 milioni di euro per l'anno 2024, 230 milioni di euro per l'anno 2025, di 300 milioni di euro per l'anno 2026, 500 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2027 al 2032 e 550 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2033 al 2036 » sono sostituite dalle seguenti: « la spesa di 20 milioni di euro per l'anno 2022, di 40 milioni di euro per l'anno 2023, di 20 milioni di euro per l'anno 2024, di 230 milioni di euro per l'anno 2025, di 300 milioni di euro per l'anno 2026, di 500 milioni di euro per ciascuno degli anni 2027 e 2028, di 480 milioni di euro per l'anno 2029, di 460 milioni di euro per l'anno 2030, di 500 milioni di euro per ciascuno degli anni 2031 e 2032 e di 550 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2033 al 2036 ».

2. Sono autorizzate le variazioni delle dotazioni finanziarie relative alle autorizzazioni di spesa indicate nell'allegato I annesso al presente decreto.

3. All'articolo 5 del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, dopo il terzo periodo è inserito il seguente: « Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili può essere riconosciuta al coordinatore del CISMI un'indennità di funzione nel limite dell'autorizzazione di spesa di cui al comma 3 e a valere sulle risorse ivi previste e comunque non superiore a 25.000 euro. »;

b) dopo il comma 1, è inserito il seguente:

« *I-bis.* In deroga alle previsioni di cui al comma 1, terzo periodo, e fermo restando il limite di spesa di cui al comma 3, l'incarico di coordinatore del CISMI può essere conferito con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili ad un professore universitario di I fascia, che viene collocato in aspettativa per l'intera durata dell'incarico ai sensi dell'articolo 13 del decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980, n. 382, con conservazione del trattamento economico in godimento, che è posto integralmente a carico del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. L'incarico di coordinatore ha una durata non inferiore a tre anni ed è rinnovabile una sola volta. Al fine di assicurare il rispetto del limite di spesa di cui al comma 3, per l'intera durata dell'incarico è reso contestualmente indisponibile all'interno del contingente di cui al comma 1 il posto destinato al dirigente di ricerca. ».

4. L'articolo 5-*quinquies* del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla

legge 14 giugno 2019, n. 55, è abrogato.

5. All'articolo 1, comma 238, terzo periodo, della legge 30 dicembre 2004, n. 311, le parole: « e all'importo di euro 7.309.900 annui a decorrere dall'anno 2021 » sono sostituite dalle seguenti: « , all'importo di 7.309.900 euro per l'anno 2021 e all'importo di 10.883.900 euro a decorrere dall'anno 2022 ».

6. Agli oneri derivanti dal comma 5 si provvede mediante utilizzo delle risorse rinvenienti dall'abrogazione di cui al comma 4.

7. All'articolo 12, comma 5, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, dopo il secondo periodo è inserito il seguente: « Qualora l'importo dei lavori risulti inferiore a 100.000 euro, l'esecuzione degli interventi di manutenzione ordinaria ovvero di manutenzione straordinaria, di cui alle lettere a) e b) del comma 2, può essere curata direttamente dalle Amministrazioni utilizzatrici degli immobili. ».

8. All'articolo 121 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) ai commi 3 e 4, le parole « Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici » sono sostituite dalle seguenti: « Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili »;

b) al comma 5, le parole « Ministro delle infrastrutture e dei trasporti » sono sostituite dalle seguenti: « Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili »;

c) al comma 5-bis, le parole « Ministro delle infrastrutture e dei trasporti » sono sostituite dalle seguenti: « Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili » e l'ultimo periodo è sostituito dal seguente: « La Direzione generale del personale, del bilancio, degli affari generali e della gestione sostenibile del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili provvede a un controllo di qualità sul predetto personale e a una formazione periodica dello stesso, secondo modalità e programmi indicati dal Dipartimento per la mobilità sostenibile. ».

9. Al fine di semplificare le procedure per digitalizzazione e la pubblicità degli atti mediante trascrizione nell'Archivio telematico centrale delle unità da diporto e per l'annotazione sulla licenza di navigazione, al decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 17, comma 2, le parole: « venti giorni » sono sostituite dalle seguenti: « sessanta giorni »;

b) all'articolo 24, comma 2, le parole: « venti giorni », ovunque ricorrano, sono sostituite dalle seguenti: « sessanta giorni »;

c) all'articolo 58, comma 1, le parole: « venti giorni » sono sostituite dalle seguenti: « sessanta giorni ».

10. All'allegato A, punto 10), della legge 28 gennaio 1994, n. 84, le parole « e Monopoli » sono sostituite dalle seguenti: « , Monopoli e Termoli ».

Art. 10.

(Disposizioni urgenti in materia di opere pubbliche di particolare complessità o di rilevante impatto, nonché per la funzionalità del Consiglio superiore dei lavori pubblici)

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

a) all'articolo 44, comma 3, quarto periodo, le parole « degli interventi » sono sostituite dalle seguenti: « di tutti gli interventi » ed è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « In relazione agli interventi di cui all'Allegato IV del presente decreto, per la cui realizzazione è nominato un commissario straordinario ai sensi dell'articolo 4 del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, fermo quanto previsto dal quarto periodo del presente comma, si applica, altresì, la riduzione dei termini prevista dal medesimo articolo 4, comma 2, secondo periodo, del decreto-legge n. 32 del 2019, compatibilmente con i vincoli inderogabili derivanti dall'appartenenza all'Unione europea, ivi inclusi quelli previsti dalla direttiva 2011/92/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 13 dicembre 2011. »;

b) all'articolo 44, al comma 4, secondo periodo, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: « , tenuto conto delle preminenti esigenze di appaltabilità dell'opera e della sua realizzazione entro i termini previsti dal PNRR ovvero, in relazione agli interventi finanziati con le risorse del PNC dal decreto di cui al comma 7 dell'articolo 1 del decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° luglio 2021, n. 101, »;

c) all'articolo 46, comma 1, quinto periodo, dopo le parole « all'articolo 44, comma 4 » sono inserite le seguenti: « , tenuto conto delle preminenti esigenze di appaltabilità dell'opera e della sua realizzazione entro i termini previsti dal PNRR ovvero, in relazione agli interventi finanziati con le risorse del PNC dal decreto di cui al comma 7 dell'articolo 1 del decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° luglio 2021, n. 101. ».

2. In considerazione degli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonché dei carburanti e dei prodotti energetici, in relazione ai progetti di fattibilità tecnica ed economica di lavori pubblici di competenza statale, o comunque finanziati per almeno il 50 per cento dallo Stato, di importo pari o superiore ai 100 milioni di euro da sottoporre obbligatoriamente, in base alle vigenti disposizioni, al parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, non si applica, per gli anni 2022 e 2023, quanto previsto dall'articolo 1, comma 5, secondo periodo, del decreto-legge 30 novembre 2005, n. 245, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 gennaio 2006, n. 21, e, al fine di assicurare la funzionalità del medesimo Consiglio è autorizzata la spesa di euro 1.600.000 per l'anno 2022 e di euro 3.200.000 per l'anno 2023, a valere sulle risorse di cui al comma 5.

3. La disposizione di cui al comma 2 si applica esclusivamente ai progetti sottoposti al parere obbligatorio del Consiglio superiore dei lavori pubblici successivamente alla data di entrata in vigore del presente decreto. È escluso il rimborso delle somme già versate, alla data di entrata in vigore del presente decreto, ai sensi dell'articolo 1, comma 5, secondo periodo, del decreto-legge 30 novembre 2005, n. 245, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 gennaio 2006, n. 21, in relazione ai progetti di cui al comma 2.

4. In considerazione dell'esigenza di garantire che lo svolgimento delle procedure di dibattito pubblico di cui articolo 22 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, risulti coerente con i tempi di realizzazione degli investimenti pubblici di cui all'articolo 46 del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, è autorizzata, per il finanziamento delle attività della Commissione nazionale per il dibattito pubblico di cui al comma 2 dell'articolo 22 del decreto legislativo n. 50 del 2016, la spesa di euro 150.000 per l'anno 2022 e di euro 300.000 per l'anno 2023.

5. Agli oneri derivanti dai commi 2 e 4, quantificati in complessivi euro 1.750.000 per l'anno 2022 e di euro 3.500.000 per l'anno 2023 mediante corrispondente utilizzo delle risorse di cui al 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.

Art. 11.

(Disposizioni urgenti sull'utilizzo di dispositivi di protezione delle vie respiratorie)

1. All'articolo 10-*quater* del decreto-legge 22 aprile 2021, n. 52, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 giugno 2021, n. 87, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, lettera a):

1) all'alinea, le parole « 15 giugno 2022 » sono sostituite dalle seguenti: « 30 settembre 2022 »;

2) il numero 1 è abrogato;

b) al comma 2, secondo periodo, le parole « 15 giugno 2022 » sono sostituite dalle seguenti: « 30 settembre 2022 ».

2. Per lo svolgimento degli esami di Stato conclusivi del primo e del secondo ciclo di istruzione, nonché degli esami conclusivi dei percorsi degli istituti tecnici superiori, per l'anno scolastico 2021-2022, non si applica la misura di sicurezza di cui all'articolo 3, comma 5, lettera a), del decreto-legge n. 52 del 2021, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 87 del 2021.

Art. 12.

(Misure in materia di funzionamento della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS e della Commissione tecnica PNRR-PNIEC)

1. Al fine di consentire il corretto funzionamento della Commissione tecnica VIA e Commissione PNRR-PNIEC, ad integrazione delle risorse di cui all'articolo 8 comma 5 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, è autorizzata la spesa di 1,5 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2022. Agli oneri derivanti dal presente comma, pari a 1,5 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2022 si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2022-2024, 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 2022, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero della transizione ecologica.

Art. 13.

(Entrata in vigore)

1. Il presente decreto entra in vigore il giorno stesso 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 16 giugno 2022

MATTARELLA

Draghi, *Presidente del Consiglio dei ministri*
Giovannini, *Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili*
Franco, *Ministro dell'economia e delle finanze*

Visto, *il Guardasigilli*: Cartabia

Allegato I
(articolo 9, comma 2)

	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
totali	2.680	2.680	2.680	5.360		T2.680	T2.680	T2.680	T2.680	T2.680				
totali	2.720	2.010				T2.720	T2.010							
totali	7.470	7.560	7.910	8.090		T3.470	T3.560	T3.910	T4.020	T4.080	T5.370	T6.670		
di massa	24.460	64.260	27.190	14.540	6.233	6.233	T24.460	T64.260	T27.190	T14.540	T6.233	T6.233		
di massa	5.950	46.850	22.820	32.840	32.843	30.230	T5.950	T46.850	T22.820	T32.840	T32.843	T30.230		
di massa	5.950	5.950	11.880	14.870	17.860	17.860	T5.950	T5.950	T11.880	T14.870	T8.930	T8.930	T8.930	T8.930
	T49.230	T129.310	T72.480	T75.700	T56.936	T45.453	44.610	123.650	68.590	68.960	53.376	52.063	8.930	8.930

1.2.2. Testo approvato 2646 (Bozza provvisoria)

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

Senato della Repubblica XVIII LEGISLATURA

N. 2646

Senato della Repubblica

Attesto che il Senato della Repubblica, il 28 luglio 2022, ha approvato il seguente disegno di legge, d'iniziativa del Governo:

Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili

Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili

Art. 1.

1. Il decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, è convertito in legge con le modificazioni riportate in allegato alla presente legge.

2. Il decreto-legge 7 luglio 2022, n. 85, è abrogato. Restano validi gli atti e i provvedimenti adottati e sono fatti salvi gli effetti prodottisi e i rapporti giuridici sorti sulla base del medesimo decreto-legge n. 85 del 2022.

3. 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 16 GIUGNO 2022, N. 68

All'articolo 1:

al comma 1, le parole: « n. 152 e della » sono sostituite dalle seguenti: « n. 152, e della »;

al comma 3:

alla lettera a) è premessa la seguente:

« 0a) al comma 420 è aggiunto, in fine, il seguente periodo: "Le dotazioni di cui al secondo periodo relative agli anni 2022 e 2023 sono erogate, nei limiti di spesa previsti per i rispettivi anni, quale contributo forfettario per l'avvio delle attività di coordinamento e delle altre attività svolte dalla società di cui al comma 427" »;

alla lettera a), dopo le parole: « commi 2, 3, 4, 5 e 6 » è inserito il seguente segno di interpunzione: « , »;

alla lettera b), capoverso 427-bis:

al primo periodo, dopo le parole: « 29 luglio 2021, n. 108 » sono aggiunte le seguenti: « , e, ai fini di

quanto previsto al comma 3 del suddetto articolo 48, il ricorso alla procedura negoziata è ammesso, nella misura strettamente necessaria, quando l'applicazione dei termini, anche abbreviati, previsti dalle procedure ordinarie può compromettere il rispetto del cronoprogramma procedurale di cui al comma 423 »;

al secondo periodo, le parole: « programma di cui al comma 422 » sono sostituite dalle seguenti: « programma dettagliato di cui al comma 422 del presente articolo » e le parole: « del decreto legislativo 18 aprile » sono sostituite dalle seguenti: « del codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 18 aprile »;

al comma 4, al primo periodo, dopo le parole: « commi 422, 423, 426 e 427 » è inserito il seguente segno di interpunzione: « , » e, al secondo periodo, dopo le parole: « commi 2, 3, 4, 5 e 6 » è inserito il seguente segno di interpunzione: « , »;

al comma 5, le parole: « ad ANAS S.p.a. » sono sostituite dalle seguenti: « all'ANAS S.p.a. ».

All'articolo 2:

al comma 3, le parole: « sono destinate » sono sostituite dalle seguenti: « è destinata ».

All'articolo 3:

al comma 1:

all'alinea, primo periodo, le parole: « 500 mila euro » sono sostituite dalle seguenti: « 500.000 euro »;

alla lettera a), dopo le parole: « elenco di interventi » sono inserite le seguenti: « di cui al comma 2 »;

al comma 2, secondo periodo, dopo le parole: « data di entrata in vigore del presente decreto » è inserito il seguente segno di interpunzione: « , »;

al comma 4:

all'alinea, le parole: « 500 mila euro » sono sostituite dalle seguenti: « 500.000 euro »;

alla lettera b), le parole: « risorse di cui al Fondo » sono sostituite dalle seguenti: « risorse del Fondo »;

al comma 5:

alla lettera a), numero 2), dopo le parole: « elenco di interventi » sono aggiunte le seguenti: « di cui alla lettera e) »;

alla lettera b), numero 2), dopo le parole: « elenco di interventi » sono aggiunte le seguenti: « di cui alla lettera e) »;

dopo il comma 5 è aggiunto il seguente:

« 5-bis. Al fine di assicurare l'adeguamento dell'ordinamento interno alle disposizioni dettate dall'Organizzazione marittima internazionale, dopo l'articolo 7 del decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 164, è inserito il seguente:

"Art. 7-bis - (Adeguamento alle disposizioni dell'IMO) - 1. Con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili si dà attuazione alle disposizioni di ordine tecnico contenute in risoluzioni, circolari, interpretazioni e raccomandazioni dell'IMO aventi carattere non obbligatorio o subordinate alla preventiva valutazione da parte dell'Amministrazione" ».

Dopo l'articolo 3 è inserito il seguente:

« Art. 3-bis. - (Fondo per l'incentivo alla nautica da diporto sostenibile) - 1. Al fine di favorire la transizione ecologica nel settore della nautica da diporto, è istituito nello stato di previsione del Ministero della transizione ecologica un fondo, con una dotazione di 1,5 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022 e 2023, per l'erogazione di contributi finalizzati alla sostituzione di motori endotermici alimentati da carburanti fossili con motori ad alimentazione elettrica.

2. I contributi sono riconosciuti, nei limiti delle risorse del fondo di cui al comma 1, che costituiscono limite di spesa massima, sotto forma di rimborso pari al 40 per cento delle spese sostenute e documentate e fino a un massimo di 3.000 euro, per l'acquisto di un motore ad alimentazione elettrica, ed eventuale pacco batterie, con contestuale rottamazione di un motore endotermico alimentato da

carburanti fossili.

3. I contributi sono riconosciuti nei limiti previsti dal regolamento (UE) n. 1407/2013 della Commissione, del 18 dicembre 2013, relativo all'applicazione degli articoli 107 e 108 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea agli aiuti "de minimis".

4. Con decreto del Ministro dello sviluppo economico, di concerto con il Ministro della transizione ecologica, con il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e 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, sono stabiliti i criteri, le modalità e le procedure per l'erogazione dei contributi di cui al comma 1, anche ai fini del rispetto del limite di spesa autorizzato ai sensi del medesimo comma 1.

5. Agli oneri derivanti dal presente articolo, pari a 1,5 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022 e 2023, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2022-2024, 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 2022, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero della transizione ecologica ».

All'articolo 4:

dopo il comma 1 sono inseriti i seguenti:

« 1-bis. All'articolo 2, comma 4-ter, del decreto-legge 20 luglio 2021, n. 103, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 settembre 2021, n. 125, sono aggiunti, in fine, i seguenti periodi: "In caso di mancata definizione del procedimento di aggiornamento del Piano morfologico e ambientale della Laguna di Venezia entro il termine di cui al primo periodo e nelle more della conclusione di detto procedimento:

a) il Commissario straordinario di cui al comma 1 provvede a realizzare gli interventi previsti dal medesimo comma 1, garantendone la coerenza con i principi di cui all'articolo 1 della legge 16 aprile 1973, n. 171. Di tali interventi si tiene conto nell'aggiornamento del suddetto Piano;

b) il Provveditorato interregionale per le opere pubbliche per il Veneto, il Trentino-Alto Adige ed il Friuli Venezia Giulia provvede a eseguire gli interventi di manutenzione necessari all'attivazione funzionale delle barriere del Sistema MOSE alle bocche di porto lagunari per la salvaguardia di Venezia e della Laguna dalle acque alte, nonché quelli necessari al mantenimento della funzionalità minima dei canali di navigazione lagunare, garantendone la coerenza con i principi di cui all'articolo 1 della legge 16 aprile 1973, n. 171. Per l'individuazione e per la predisposizione di un idoneo sito di conferimento dei sedimenti movimentati a tale scopo, il Provveditorato predispone gli atti progettuali necessari e acquisisce tutte le autorizzazioni, concessioni, licenze, pareri, nulla osta e assensi comunque denominati mediante conferenza di servizi da indire ai sensi dell'articolo 14-bis della legge 7 agosto 1990, n. 241. Di tali interventi si tiene conto nell'aggiornamento del suddetto Piano".

1-ter. Per le finalità di cui all'articolo 1 della legge 16 aprile 1973, n. 171, l'Autorità per la Laguna - Nuovo Magistrato alle Acque di cui all'articolo 95, comma 1, del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126, nel rispetto dei principi di equilibrio e di sostenibilità ambientale, economica e sociale del territorio lagunare, approva il nuovo Piano morfologico della Laguna di Venezia finalizzato al riequilibrio idrogeologico della laguna, all'arresto e all'inversione del processo di *deficit* sedimentario e di degrado del bacino lagunare, mediante la riduzione e il contrasto delle determinanti, sia principali che secondarie, nonché al mantenimento delle morfologie e delle funzionalità idromorfodinamiche ed ecosistemiche del sistema lagunare. Il nuovo Piano morfologico della Laguna di Venezia è aggiornato ogni sei anni e individua:

a) gli interventi necessari finalizzati al controllo dell'evoluzione negativa dell'ambiente lagunare, identificata nei suoi aspetti essenziali, come perdita di velme e barene, appiattimento ed approfondimento dei bassi fondali, interrimento dei canali e impoverimento di flora e fauna, migliorando altresì le capacità di resistenza e resilienza dell'ambiente lagunare, favorendo i processi di

rinaturalizzazione;

b) le misure necessarie al fine di ridurre progressivamente l'inquinamento delle acque lagunari, nonché le attività atte a proteggere i corpi idrici lagunari superficiali e a migliorarne la qualità ambientale;

c) le attività di monitoraggio ambientale dei corpi idrici lagunari in relazione agli interventi di tipo idromorfologico, ecologico e di qualità ambientale.

1-*quater*. Nelle more dell'operatività dell'Autorità per la Laguna-Nuovo Magistrato alle Acque di cui all'articolo 95, comma 1, del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126, il Piano di cui al comma 1-*ter* è approvato dal Provveditorato interregionale per le opere pubbliche per il Veneto, il Trentino-Alto Adige ed il Friuli Venezia Giulia
»;

al comma 2, le parole: « euro 675 mila » sono sostituite dalle seguenti: « euro 675.000 »;

al comma 3, lettera b), le parole: « risorse di cui al fondo » sono sostituite dalle seguenti: « risorse del Fondo »;

al comma 4:

alla lettera b), numero 4), le parole: « dopo le parole » sono sostituite dalle seguenti: « dopo la parola: »;

alla lettera b), numero 5), capoverso 1), dopo le parole: « e della ristorazione » il segno di interpunzione: « , » è soppresso;

dopo il comma 4 è inserito il seguente:

« 4-*bis*. Ai fini della determinazione del compenso da riconoscere al Commissario liquidatore nominato ai sensi dell'articolo 95, comma 18, del decreto- legge 14 agosto 2020, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126, il rinvio alle tabelle allegate al decreto di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 4 febbraio 2010, n. 14, contenuto nel secondo periodo del medesimo comma 18, deve intendersi come riferibile all'applicazione di quanto previsto dall'articolo 3, commi 1, 2, 5, 6, primo periodo, 7, 8 e 9, del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 7 ottobre 2015, n. 177 ».

Dopo l'articolo 4 è inserito il seguente:

« Art. 4-*bis*. - (Disposizioni concernenti le Autorità di sistema portuale) - 1. All'articolo 6 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, dopo il comma 9 sono inseriti i seguenti:

"9-*bis*. Le Autorità di sistema portuale rientrano tra i soggetti passivi dell'imposta sul reddito delle società (IRES) previsti dall'articolo 73, comma 1, lettera c), del testo unico delle imposte sui redditi, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917, nei confronti delle quali il presupposto d'imposta si verifica in modo unitario e autonomo.

9-*ter*. Non costituisce esercizio di attività commerciali, in quanto esercizio di funzioni statali da parte di enti pubblici, l'attività di prelievo autoritativa delle tasse di ancoraggio, delle tasse portuali sulle merci sbarcate e imbarcate e delle tasse per il rilascio delle autorizzazioni di cui all'articolo 16 della presente legge. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sono determinati i limiti minimi e massimi stabiliti per ciascuna tipologia dei prelievi, nonché i criteri per la determinazione degli stessi. Ciascuna Autorità di sistema portuale determina l'importo delle predette tasse all'interno dei limiti previsti, destinando lo stesso alla copertura dei costi per la manutenzione e lo sviluppo delle parti comuni dell'ambito portuale destinate alla difesa del territorio, al controllo e alla tutela della sicurezza del traffico marittimo e del lavoro in ambito portuale, alla viabilità generale e ad attività che si connotino come estrinsecazione di potestà pubbliche, nonché al mantenimento dei fondali, oltre che alla copertura di quota parte dei costi generali. Le Autorità di sistema portuale sono tenute alla rendicontazione dei predetti costi con le modalità stabilite con il decreto di cui al secondo periodo.

9-*quater*. I canoni percepiti dalle Autorità di sistema portuale in relazione alle concessioni demaniali, comprese quelle di cui all'articolo 18 della presente legge e di cui all'articolo 36 del codice della

navigazione, nonché alle autorizzazioni all'uso di zone e pertinenze demaniali di cui all'articolo 39 del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione (Navigazione marittima), di cui al decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328, sono considerati redditi diversi e concorrono a formare il reddito complessivo per l'ammontare percepito nel periodo d'imposta, ridotto del 50 per cento a titolo di deduzione forfettaria delle spese".

2. Le disposizioni di cui al comma 1 hanno effetto per i periodi d'imposta che hanno inizio a decorrere dal 1° gennaio 2022. Sono fatti salvi i comportamenti adottati anteriormente e non si fa luogo al rimborso di quanto già versato ».

All'articolo 5:

al comma 1:

al capoverso 7-bis, primo periodo, le parole: « e nelle more dell'individuazione di un nuovo concessionario » sono sostituite dalle seguenti: « , al fine di eseguire gli interventi necessari per il recupero della piena funzionalità tecnica di detta funivia, di garantire la continuità dell'esercizio dei servizi di trasporto portuale a basso impatto ambientale e di traffico e di mantenere gli attuali livelli occupazionali e nelle more dell'individuazione di un nuovo concessionario, », le parole: « Mare Ligure occidentale » sono sostituite dalle seguenti: « Mar Ligure occidentale » e dopo le parole: « per un periodo massimo di ventiquattro mesi » è inserito il seguente segno di interpunzione: « , »;

al capoverso 7-quater, le parole: « i cui oneri sono posti a carico » sono sostituite dalle seguenti: « con oneri a carico » e le parole: « 70 mila euro » e « 200 mila euro » sono sostituite rispettivamente dalle seguenti: « 70.000 euro » e « 200.000 euro »;

al capoverso 7-quinquies, lettera a), le parole: « risorse di cui al Fondo » sono sostituite dalle seguenti: « risorse del Fondo ».

All'articolo 6:

al comma 1:

alla lettera b), dopo le parole: « articolo 22 del » sono inserite le seguenti: « codice dei contratti pubblici, di cui al »;

alla lettera c), le parole: « di cui all'articolo 2 del decreto » sono sostituite dalle seguenti: « previsto dall'articolo 2 del regolamento di cui al decreto »;

dopo il comma 3 sono aggiunti i seguenti:

« 3-bis. Al fine di conseguire celermente gli obiettivi del Piano nazionale di ripresa e resilienza previsti dalla missione 2 del medesimo Piano, Rivoluzione verde e transizione ecologica, all'articolo 20, comma 8, del decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 199, dopo la lettera c-bis) è inserita la seguente: "c-bis.1) i siti e gli impianti nelle disponibilità delle società di gestione aeroportuale all'interno del perimetro di pertinenza degli aeroporti delle isole minori, di cui all'allegato 1 al decreto del Ministro dello sviluppo economico 14 febbraio 2017, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 114 del 18 maggio 2017, ferme restando le necessarie verifiche tecniche da parte dell'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC)".

3-ter. All'articolo 11-quinquiesdecies, comma 1, del decreto-legge 22 aprile 2021, n. 52, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 giugno 2021, n. 87, le parole: "31 dicembre 2022" sono sostituite dalle seguenti: "31 marzo 2023" ».

Dopo l'articolo 6 è inserito il seguente:

« Art. 6-bis. - (Norme per favorire l'attuazione delle sinergie all'interno del gruppo Ferrovie dello Stato italiane) - 1. L'articolo 2-ter del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, è sostituito dal seguente:

"Art. 2-ter. - (Norme per favorire l'attuazione delle sinergie all'interno del gruppo Ferrovie dello Stato italiane) - 1. Allo scopo di realizzare le sinergie previste dall'articolo 49 del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 luglio 2017, n. 96, anche mediante la razionalizzazione degli acquisti e l'omogeneizzazione dei procedimenti in capo alle società del gruppo

Ferrovie dello Stato, nonché per rilanciare gli investimenti nel settore delle infrastrutture attraverso la programmazione, la progettazione, la realizzazione e la gestione integrata delle reti ferroviarie e stradali di interesse nazionale:

a) l'ANAS S.p.A. e le società da questa controllate sono autorizzate a stipulare, anche in deroga alla disciplina del codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, e ferme restando le norme che costituiscono attuazione delle disposizioni delle direttive 2014/24/UE e 2014/25/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2014, appositi accordi e convenzioni con le altre società del gruppo Ferrovie dello Stato, ivi compresa la Ferservizi S.p.A., anche in qualità di centrale di committenza, al fine di potersi avvalere delle prestazioni di beni e servizi resi dalle altre società del gruppo;

b) l'ANAS S.p.A. e le società da questa controllate possono avvalersi dei contratti, compresi gli accordi quadro, stipulati dalle altre società del gruppo Ferrovie dello Stato per gli acquisti in modo unitario di beni e servizi;

c) l'ANAS S.p.A. e le società da questa controllate possono concedere alle altre società del gruppo Ferrovie dello Stato l'uso di beni immobili in gestione" ».

All'articolo 7:

al comma 1:

all'alinea, le parole: « al decreto legislativo » sono sostituite dalle seguenti: « al codice della strada, di cui al decreto legislativo »;

alla lettera a) è premessa la seguente:

« 0a) all'articolo 7, comma 9, l'ultimo periodo è sostituito dal seguente: « Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili sono individuate le tipologie dei comuni che possono avvalersi di tale facoltà, le modalità di riscossione del pagamento, le categorie dei veicoli esentati, nonché, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, i massimali delle tariffe, da definire tenendo conto delle emissioni inquinanti dei veicoli e delle tipologie dei permessi »;

alla lettera a):

al numero 2), dopo le parole: « ricarica dei veicoli » il segno di interpunzione: « , » è soppresso;

al numero 3), le parole: « dei servizi di distribuzione dei carbolubrificanti » sono sostituite dalle seguenti: « e successive modificazioni, » e le parole: « , delle norme » sono sostituite dalle seguenti: « e delle norme »;

alla lettera b), capoverso categoria « L3e », è aggiunta, in fine, la seguente parola: « L1e »;

alla lettera c), numero 3), capoverso 2-ter, dopo le parole: « Alla sanzione » sono inserite le seguenti: « amministrativa del pagamento di una somma »;

dopo la lettera c) è inserita la seguente:

« c-bis) all'articolo 61, comma 1, lettera c), sono aggiunti, in fine, i seguenti periodi: « I veicoli o complessi di veicoli che sono equipaggiati con cabine allungate o con dispositivi aerodinamici rispondenti ai requisiti di omologazione previsti dalla normativa europea possono superare le lunghezze totali previste dal presente articolo nel rispetto, comunque, di quanto prescritto al comma 5. Tali dispositivi devono essere piegati, ritratti o rimossi, a cura del conducente, ove sia a rischio la sicurezza di altri utenti della strada o del conducente o, su strade urbane ed extraurbane con limite di velocità inferiore o uguale a 50 km/h, in presenza di altri utenti della strada vulnerabili. L'uso dei dispositivi aerodinamici deve essere comunque compatibile con le operazioni di trasporto intermodali e, in ogni caso, allorché ritratti o piegati, i dispositivi non devono superare di oltre 20 cm la lunghezza totale del veicolo o del complesso di veicoli privo di tali dispositivi »;

alla lettera d), capoverso 3-bis, secondo periodo, le parole: « dell'archivio » sono sostituite dalle seguenti: « dell'anagrafe »;

dopo la lettera d) sono inserite le seguenti:

« d-bis) all'articolo 110:

1) al comma 5, le parole: "per gli adempimenti previsti ai commi 2, 3 e 4" sono sostituite dalle seguenti: "di svolgimento, in via esclusivamente telematica, degli adempimenti previsti ai commi 2, 2-bis e 3";

2) dopo il comma 5 è inserito il seguente:

"5-bis. Le operazioni di cui ai commi 2, 2-bis e 3 sono svolte dall'Ufficio della motorizzazione civile anche per il tramite dei soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264, attraverso il collegamento telematico con il centro elaborazione dati del Dipartimento per la mobilità sostenibile secondo le modalità stabilite con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili";

d-ter) all'articolo 114:

1) al comma 6, dopo le parole: "Le modalità per l'immatricolazione" sono inserite le seguenti ", gestite esclusivamente in via telematica,";

2) dopo il comma 6 è inserito il seguente:

"6-bis. Le operazioni di cui al comma 2 sono svolte dall'Ufficio della motorizzazione civile anche per il tramite dei soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264, attraverso il collegamento telematico con il centro elaborazione dati del Dipartimento per la mobilità sostenibile secondo le modalità stabilite con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili" »;

la lettera e) è sostituita dalla seguente:

« e) all'articolo 116:

1) al comma 3, la lettera f) è sostituita dalla seguente:

"f) B:

1) autoveicoli la cui massa massima autorizzata non supera 3500 kg e progettati e costruiti per il trasporto di non più di otto persone oltre al conducente; ai veicoli di questa categoria può essere agganciato un rimorchio avente una massa massima autorizzata non superiore a 750 kg. Agli autoveicoli di questa categoria può essere agganciato un rimorchio la cui massa massima autorizzata superi 750 kg, purché la massa massima autorizzata di tale combinazione non superi 4250 kg. Qualora tale combinazione superi 3500 kg, è richiesto il superamento di una prova di capacità e comportamento su veicolo specifico. In caso di esito positivo, è rilasciata una patente di guida che, con un apposito codice europeo, indica che il titolare può condurre tali complessi di veicoli;

2) veicoli senza rimorchio adibiti al trasporto di merci, alimentati con combustibili alternativi di cui all'articolo 2 della direttiva 96/53/CE del Consiglio, del 25 luglio 1996, e con una massa autorizzata massima superiore a 3500 kg ma non superiore a 4250 kg, a condizione che la massa superiore a 3500 kg non determini aumento della capacità di carico in relazione allo stesso veicolo e sia dovuta esclusivamente all'eccesso di massa del sistema di propulsione in relazione al sistema di propulsione di un veicolo delle stesse dimensioni dotato di un motore convenzionale a combustione interna ad accensione comandata o ad accensione a compressione. In tali casi, la patente di guida deve essere conseguita da almeno due anni";

2) al comma 4, le parole: "C1, C, D1 e D, anche se alla guida di veicoli trainanti un rimorchio" sono sostituite dalle seguenti: "BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE";

3) al comma 11, le parole: "C1 o C, anche speciale, ovvero C1E o CE" sono sostituite dalle seguenti: "C1, C, C1E e CE, anche speciale" e dopo le parole: "D1, D1E, D e DE" sono inserite le seguenti: ", anche speciale," »;

alla lettera g), numero 1), la parola: « morali » è sostituita dalla seguente: « soggettivi »;

dopo la lettera g) è inserita la seguente:

« g-bis) all'articolo 123:

1) al comma 7 è aggiunto, in fine, il seguente periodo: "Il corso di formazione, presso un'autoscuola, frequentato da parte del titolare di patente A1 o A2 e svolto ai sensi dell'articolo 7, paragrafo 1, lettera c), della direttiva 2006/126/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 dicembre 2006,

concernente la patente di guida, nelle condizioni ivi previste, consente il conseguimento, rispettivamente, della patente A2 o A senza il sostenimento di un esame di guida";

2) il comma 7-*bis* è sostituito dal seguente:

"7-*bis*. L'avvio di attività di un'autoscuola avviene tramite segnalazione certificata di inizio di attività ai sensi dell'articolo 19-*bis*, comma 3, della legge 7 agosto 1990, n. 241, trasmessa per via telematica allo Sportello unico delle attività produttive istituito presso il comune territorialmente competente in ragione della sede dell'autoscuola stessa. Ai fini delle verifiche preventive relative alla disponibilità del parco veicolare ai sensi del comma 7, per ciascuno Sportello unico delle attività produttive è assicurata una specifica funzionalità di accesso e consultazione dell'archivio nazionale dei veicoli di cui all'articolo 226, commi 5, 6 e 7" »;

alla lettera h), numero 2) capoverso 8-ter, l'ultimo periodo è sostituito dai seguenti: « In caso di esito negativo dell'esperimento di guida, la patente è revocata con decorrenza dal giorno stesso della prova. In caso di assenza del titolare, la patente è sospesa fino all'esito positivo di un ulteriore esperimento di guida che dovrà essere richiesto dall'interessato. La sospensione decorre dal giorno successivo a quello fissato per la prova senza necessità di emissione di un ulteriore provvedimento da parte degli uffici periferici del Dipartimento per la mobilità sostenibile »;

dopo la lettera h) è inserita la seguente:

« *h-bis*) all'articolo 167:

1) dopo il comma 1 è inserito il seguente:

"1-*bis*. Nel rilevamento della massa dei veicoli effettuato con gli strumenti di cui al comma 12 si applica una riduzione pari al 5 per cento del valore misurato, mentre nel caso di utilizzo di strumenti di cui al comma 12-*bis* si applica una riduzione pari al 10 per cento del valore misurato";

2) il comma 2 è sostituito dal seguente:

"2. Chiunque circola con un veicolo la cui massa complessiva a pieno carico risulta essere superiore a quella indicata nella carta di circolazione, quando detta massa è superiore a 10 t, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma:

- a) da euro 42 a euro 173, se l'eccedenza non supera 1 t;
- b) da euro 87 a euro 345, se l'eccedenza non supera le 2 t;
- c) da euro 173 a euro 695, se l'eccedenza non supera le 3 t;
- d) da euro 431 a euro 1.734, se l'eccedenza supera le 3 t";

3) il comma 2-*bis* è sostituito dal seguente:

"2-*bis*. I veicoli di cui al comma 2, se ad alimentazione esclusiva o doppia a metano, GPL, elettrica e ibrida e dotati di controllo elettronico della stabilità, possono circolare con una massa complessiva a pieno carico che non superi quella indicata nella carta di circolazione più una tonnellata. Si applicano le sanzioni di cui al comma 2";

4) il comma 3 è sostituito dal seguente:

"3. Per i veicoli di massa complessiva a pieno carico non superiore a 10 t, le sanzioni amministrative previste nel comma 2 sono applicabili allorché l'eccedenza non superi rispettivamente il 5, il 15, il 25 per cento, oppure superi il 25 per cento della massa complessiva";

5) al comma 3-*bis*, le parole: "15 per cento" sono sostituite dalle seguenti: "10 per cento";

6) il comma 5 è sostituito dal seguente:

"5. Chiunque circola con un autotreno o con un autoarticolato la cui massa complessiva a pieno carico risulti superiore a quella indicata nella carta di circolazione è soggetto ad un'unica sanzione amministrativa uguale a quella prevista nel comma 2. La medesima sanzione si applica anche nel caso in cui un autotreno o un articolato sia costituito da un veicolo trainante di cui al comma 2-*bis*; in tal caso l'eccedenza di massa è calcolata separatamente tra i veicoli del complesso, applicando le tolleranze di cui al comma 2-*bis* per il veicolo trattore";

- 7) al comma 10, le parole: "10 per cento" sono sostituite dalle seguenti: "5 per cento";
- 8) al comma 10-*bis*, le parole: "valore minimo fra il 20 per cento e il 10 per cento" sono sostituite dalle seguenti: "5 per cento";
- 9) il comma 11 è sostituito dal seguente:
"11. Le sanzioni amministrative previste nel presente articolo sono applicabili anche ai trasporti ed ai veicoli eccezionali, definiti all'articolo 10, quando venga superata la massa complessiva massima indicata nell'autorizzazione. La prosecuzione del viaggio è subordinata al rilascio di una nuova autorizzazione";
- 10) al comma 12, dopo le parole: "strumenti di pesa" sono inserite le seguenti: "di tipo statico";
- 11) dopo il comma 12 è inserito il seguente:
"12-*bis*. Costituiscono altresì fonti di prova per il controllo del carico le risultanze degli strumenti di pesa di tipo dinamico in dotazione agli organi di polizia, omologati o approvati dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. Le spese per l'accertamento sono a carico dei soggetti di cui al comma 9 in solido" »;
- dopo la lettera i) sono aggiunte le seguenti:*
« *i-bis*) dopo l'articolo 198 è inserito il seguente:
- "Art. 198-*bis*. - (*Disposizioni in materia di illeciti reiterati e relative sanzioni*) - 1. La violazione, anche in tempi diversi, della medesima norma relativa alla circolazione di un veicolo non avente i requisiti tecnici o amministrativi richiesti dalla legge è considerata, ove ricorrano le condizioni di cui ai commi 2 e 3 e ai fini dell'applicazione della sanzione prevista dal comma 4, come un'unica infrazione. Resta fermo che le condotte commesse successivamente alla prima notificazione ovvero alla contestazione immediata costituiscono nuove violazioni.
2. Nel caso di accertamento di più violazioni senza contestazione immediata ai sensi dell'articolo 201, l'illecito amministrativo oggetto della prima notifica assorbe quelli accertati nei novanta giorni antecedenti alla medesima notifica e non ancora notificati.
3. Fuori dai casi di cui al comma 2, l'illecito amministrativo oggetto di contestazione immediata assorbe le violazioni accertate, in assenza di contestazione ai sensi dell'articolo 201, nei novanta giorni antecedenti alla predetta contestazione e non ancora notificate. Nel rispetto delle condizioni di sicurezza della circolazione e fatti salvi i divieti posti da altre disposizioni, l'organo accertatore può autorizzare il trasgressore a completare il viaggio o a raggiungere il luogo di destinazione per la via più breve e nel più breve tempo possibile.
4. Nei casi di cui ai commi 2 e 3, fermo restando il pagamento delle spese di accertamento e notificazione relative a ciascuna violazione, ove ricorrano le condizioni per il pagamento in misura ridotta ai sensi dell'articolo 202, si applica la sanzione del pagamento di una somma pari al triplo del minimo edittale previsto per la disposizione violata, se più favorevole.
5. In deroga all'articolo 202, il pagamento della somma di cui al comma 4 può essere effettuato entro cento giorni dalla prima notificazione o dalla contestazione immediata di cui al comma 6. Qualora, nei termini indicati dall'articolo 202, sia stato già effettuato il pagamento in misura ridotta previsto per la specifica violazione, entro il suddetto termine di cento giorni può essere effettuata l'integrazione del pagamento da corrispondere all'organo di polizia stradale che ha effettuato la prima notificazione o la contestazione immediata, secondo le modalità indicate dallo stesso.
6. Il pagamento della somma prevista al comma 4, effettuato all'organo di polizia stradale che ha curato la prima notificazione o la contestazione immediata, con contestuale pagamento delle spese di accertamento e notificazione per la violazione da esso accertata, costituisce il presupposto per l'istanza di archiviazione, di cui al comma 7, delle violazioni assorbite ai sensi dei commi 2 e 3.
7. L'istanza di archiviazione deve essere presentata dall'interessato all'ufficio o comando da cui dipende chi ha accertato ciascuna violazione assorbita ai sensi del comma 6, a pena di decadenza, entro centoventi giorni dalla data della prima notificazione o della contestazione immediata. L'istanza

è corredata da copia dell'attestazione del pagamento di cui al comma 6 e dall'attestazione del pagamento delle spese di accertamento e notificazione relativa alla violazione o alle violazioni accertate dall'ufficio o al comando cui la stessa è presentata. L'archiviazione è disposta dal responsabile dell'ufficio o del comando da cui dipende chi ha accertato la violazione";

i-ter) all'articolo 203, dopo il comma 3 è aggiunto il seguente:

"*3-bis.* Quando il veicolo con cui è stata commessa la violazione è immatricolato all'estero e non è possibile, per difficoltà oggettive, procedere all'iscrizione al ruolo ovvero avviare altre procedure di riscossione coattiva nei confronti del conducente o del proprietario o di altro soggetto obbligato in solido, la riscossione coattiva può essere attivata, nei cinque anni successivi, nei confronti di chi è trovato alla guida del veicolo stesso. In tali casi, si applicano le disposizioni dell'articolo 207. Con provvedimento del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministero dell'interno, sono determinate le procedure di riscossione e di attribuzione delle somme riscosse ai soggetti a cui, secondo l'articolo 208, spettano i proventi delle sanzioni" »;

al comma 2, secondo periodo, le parole: « del 25 luglio 1996 » *sono sostituite dalle seguenti:* « , del 25 luglio 1996, »;

dopo il comma 2 è inserito il seguente:

« *2-bis.* Il decreto di cui all'articolo 7, comma 9, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificato dal comma 1, lettera *0a)*, del presente articolo, è adottato entro centoventi giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto e può essere aggiornato entro il 31 gennaio di ciascun anno »;

il comma 4 è soppresso;

dopo il comma 4 sono aggiunti i seguenti:

« *4-bis.* Al fine di ridurre i tempi di conclusione delle attività liquidatorie delle società di cui all'articolo 2, comma *2-terdecies*, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, in relazione alle quali alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto sia stato già adottato il decreto, previsto dal secondo periodo del medesimo comma *2-terdecies*, di nomina del commissario liquidatore, è autorizzata la spesa in favore di detto commissario liquidatore nel limite massimo di euro 2 milioni per l'anno 2022. Agli oneri derivanti dal presente comma si provvede mediante corrispondente utilizzo delle risorse 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.

4-ter. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, qualora risulti, a seguito di accertamenti successivi al rilascio dell'omologazione, l'uso di impianti di manipolazione che riducono l'efficacia dei sistemi di controllo delle emissioni, vietato ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2007, assegna un termine non superiore a sessanta giorni al soggetto titolare dell'omologazione per l'adozione di misure idonee a rimuovere l'impianto di manipolazione e a garantire il rispetto dei valori limite di emissioni applicabili ai veicoli prodotti e immessi sul mercato o già in circolazione. Il termine di cui al primo periodo decorre dalla data di notifica del provvedimento del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili recante la comunicazione al soggetto titolare dell'omologazione degli esiti degli accertamenti di cui al medesimo primo periodo. Gli oneri derivanti dall'attuazione del presente comma sono a carico del titolare dell'omologazione.

4-quater. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili adotta il provvedimento di revoca dell'omologazione qualora, alla scadenza del termine assegnato ai sensi del comma *4-ter*, il soggetto titolare dell'omologazione non dimostri di aver adottato misure idonee a rimuovere l'impianto di manipolazione il cui uso non è ammesso e a garantire il rispetto dei valori limite di emissioni applicabili ai veicoli prodotti e immessi sul mercato o già in circolazione.

4-quinquies. Nei casi di revoca dell'omologazione ovvero di mancata adozione, entro il termine assegnato ai sensi del comma *4-ter*, delle misure necessarie a rimuovere l'impianto di manipolazione il

cui uso non è ammesso, si applica la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 900 ad euro 3.500 per ciascun veicolo.

4-sexies. Al fine di completare l'asse viario di collegamento tra la Via Aurelia e il casello autostradale della Versilia nel comune di Pietrasanta in provincia di Lucca, è assegnato a detto comune, nell'anno 2022, un contributo di euro 500.000 finalizzato all'elaborazione della progettazione definitiva ed esecutiva e al conferimento degli incarichi previsti dall'articolo 31, comma 8, del codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50.

4-septies. Agli oneri derivanti dal comma *4-sexies*, pari ad euro 500.000 per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 6, del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130.

4-octies. Al fine di accelerare l'effettuazione degli interventi di manutenzione necessari a garantire la viabilità funzionale al superamento del valico del Verghereto ai confini tra la regione Toscana e la regione Emilia-Romagna e di assicurare un'alternativa alla E45 in caso di emergenza e, in particolare, in via prioritaria, la risoluzione della situazione emergenziale di tratti della ex strada stradale *3-bis* "Tiberina" sottesi al Viadotto Puleto ricadente nelle regioni Emilia-Romagna e Toscana, è assegnato ai soggetti gestori, che assumono le funzioni di soggetti attuatori degli interventi, l'importo di 5 milioni di euro per l'anno 2022, per lavori di manutenzione straordinaria, rifunzionalizzazione e messa in sicurezza della strada. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, si provvede, previa presentazione di un Piano degli interventi, identificati dai codici unici di progetto (CUP), da parte dei soggetti attuatori, alla ripartizione e all'assegnazione delle risorse tra gli stessi. Con il medesimo decreto sono individuate le modalità di revoca in caso di mancata alimentazione dei sistemi di monitoraggio o di mancato rispetto dei termini previsti dal cronoprogramma procedurale. Agli oneri derivanti dal presente comma, pari a 5 milioni di euro per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 6, del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130 ».

Dopo l'articolo 7 sono inseriti i seguenti:

« Art. *7-bis.* - (*Disposizioni urgenti in materia di concessioni e infrastrutture autostradali*) - 1. In caso di estinzione di una concessione autostradale per inadempimento del concessionario ai sensi dell'articolo 35 del decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8, l'importo previsto ai sensi del quarto periodo del comma 1 del medesimo articolo 35 è determinato, previa appropriata verifica delle voci di bilancio in coerenza con quanto previsto dall'articolo 176, comma 4, del codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, e a seguito di asseverazione da parte di una primaria società di revisione, con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili adottato, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, entro dodici mesi dall'estinzione della concessione. È fatto salvo il diritto del concedente al risarcimento dei danni cagionati dall'inadempimento del concessionario, determinato tenendo conto anche delle risultanze delle ispezioni effettuate dall'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali, su richiesta del concedente, finalizzate a verificare lo stato dell'infrastruttura autostradale oggetto di concessione.

2. Il concedente è autorizzato a trattenere dall'ammontare determinato ai sensi del comma 1 l'importo corrispondente all'eventuale credito vantato dall'ANAS S.p.a., a titolo di prezzo di concessione, nei confronti del concessionario. Le somme trattenute sono versate all'ANAS S.p.a. nei termini e secondo le modalità definiti con la medesima società e d'intesa con il Ministero dell'economia e delle finanze, anche tenendo conto del flusso di cassa derivante dai proventi della gestione dell'infrastruttura autostradale eventualmente affidata all'ANAS S.p.a. ai sensi dell'articolo 35, comma 1, del decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8. Sulle somme trattenute non decorrono ulteriori interessi.

3. Per le finalità di cui al comma 1, è istituito nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture

e della mobilità sostenibili un fondo con una dotazione di 500 milioni di euro, di cui 100 milioni di euro per l'anno 2022, 150 milioni di euro per l'anno 2023 e 250 milioni di euro per l'anno 2024. Agli oneri derivanti dal presente comma si provvede ai sensi dell'articolo 7-*quater*.

4. Al fine di consentire la realizzazione degli interventi infrastrutturali di cui alle delibere del Comitato interministeriale per la programmazione economica n. 26 del 25 giugno 2020, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 266 del 26 ottobre 2020, e n. 25 del 25 giugno 2020, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 264 del 24 ottobre 2020, nelle more della definizione del procedimento per l'affidamento di detti interventi, sono disposte la proroga di ulteriori due anni, fino al 3 agosto 2024, del termine previsto per l'adozione dei decreti di esproprio di cui alla dichiarazione di pubblica utilità, apposta dal medesimo Comitato interministeriale con la delibera n. 88 del 18 novembre 2010, pubblicata nel supplemento ordinario n. 195 alla *Gazzetta Ufficiale* n. 198 del 26 agosto 2011, nonché la proroga di ulteriori due anni, fino al 10 dicembre 2024, del termine previsto per l'adozione dei decreti di esproprio di cui alla dichiarazione di pubblica utilità, apposta dal medesimo Comitato interministeriale con la delibera n. 51 del 2 agosto 2013, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 2 del 3 gennaio 2014. Agli eventuali oneri aggiuntivi derivanti dai conseguenti provvedimenti di esproprio si provvede a valere sulle risorse di cui all'articolo 2, comma 2-*terdecies*, ultimo periodo, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156.

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

1. La convenzione unica del 18 novembre 2009 sottoscritta tra l'ANAS S.p.a. e la Strada dei Parchi S.p.a. per la gestione in concessione della rete autostradale costituita dalle autostrade A24 e A25 è risolta per grave inadempimento del concessionario, Strada dei Parchi S.p.a., sulla base delle motivazioni di cui al decreto della Direzione generale per le strade e le autostrade, l'alta sorveglianza sulle infrastrutture stradali e la vigilanza sui contratti concessori autostradali del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili n. 29 del 14 giugno 2022, approvato con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, in data 7 luglio 2022. Con la presente disposizione, il citato decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze è reso immediatamente e definitivamente efficace. Fermo quanto previsto dall'articolo 21, comma 2, del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, ai decreti di cui al primo e al secondo periodo del presente comma si applica la disciplina prevista dall'articolo 1, comma 1, quarto periodo, della legge 14 gennaio 1994, n. 20.

2. Fermo quanto previsto dall'articolo 35, comma 1, ultimo periodo, del decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8, in considerazione della retrocessione al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili in qualità di concedente della rete autostradale costituita dalle autostrade A24 e A25 e nelle more del trasferimento della titolarità della concessione di detta rete autostradale alla società *in house* di cui all'articolo 2, comma 2-*sexies*, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, e, comunque, non oltre la data del 31 dicembre 2023, l'ANAS S.p.a. assume a decorrere dall'8 luglio 2022, al fine di assicurare la continuità della circolazione in condizione di sicurezza, la gestione delle autostrade A24 e A25, ai sensi del medesimo comma 1 del citato articolo 35, provvedendo altresì allo svolgimento delle seguenti attività:

a) effettuazione degli interventi di manutenzione ordinaria;

b) completamento degli interventi di cui all'articolo 52-*quinquies* del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, e di cui all'articolo 16-*bis* del decreto-legge 20 giugno 2017, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2017, n. 123, a valere sulle risorse previste dalle citate disposizioni;

c) nei limiti delle risorse allo scopo individuate, effettuazione di ogni ulteriore intervento ritenuto necessario dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili ovvero dal Commissario straordinario di cui all'articolo 206 del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77.

3. Per lo svolgimento delle attività di cui al comma 2, nonché per assicurare la continuità della circolazione lungo le autostrade A24 e A25, l'ANAS S.p.a.:

a) si avvale, con rimborso dei relativi oneri e a valere sulle risorse di cui al comma 8, del personale della società Strada dei Parchi S.p.a., nonché delle società Parchi Global Services S.p.a. e Infraengineering S.r.l., titolare alla data dell'8 luglio 2022 di un contratto di lavoro subordinato alle dipendenze di dette società e assegnato, alla medesima data, allo svolgimento del servizio autostradale, con esclusione del personale inquadrato come dirigente. L'ANAS S.p.a. è altresì autorizzata ad assumere, nella misura necessaria ad assicurare lo svolgimento delle attività di cui al comma 2, il personale di cui al primo periodo, che, a tal fine, non è tenuto ad osservare i termini di preavviso previsti in caso di dimissioni volontarie e che è inquadrato, fatto salvo quanto previsto dal terzo periodo, secondo le previsioni del contratto collettivo nazionale di lavoro applicato dalla medesima ANAS S.p.a., in un livello corrispondente a quello riconosciuto dalla Strada dei Parchi S.p.a., dalla Parchi Global Services S.p.a. o dalla Infraengineering S.r.l., con salvaguardia, ad ogni effetto economico e normativo, dell'anzianità lavorativa maturata presso dette società. Al personale assunto dall'ANAS S.p.a. ai sensi del presente comma continuano ad applicarsi, purché impiegato nello svolgimento del servizio autostradale relativo alle autostrade A24 e A25 e in deroga alle previsioni di cui al secondo periodo, le condizioni economiche e normative previste dal contratto collettivo nazionale di lavoro applicato dalla Strada dei Parchi S.p.a., dalla Parchi Global Services S.p.a. o dalla Infraengineering S.r.l. con salvaguardia, ad ogni effetto economico e normativo, del livello di inquadramento e dell'anzianità lavorativa maturata presso dette società. Il personale assunto dall'ANAS S.p.a. ai sensi del secondo periodo è trasferito, con esclusione del diritto d'opzione e fatta salva la possibilità di detto personale di rassegnare le proprie dimissioni con gli effetti di cui all'articolo 2119, primo comma, del codice civile, alla società di cui all'articolo 2, comma 2-*sexies*, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, entro la data indicata con il decreto di cui al comma 2-*septies* del medesimo articolo 2 ovvero, se posteriore, entro la data dell'effettivo affidamento a detta società della titolarità della concessione relativa alla rete autostradale costituita dalle autostrade A24 e A25;

b) per l'affidamento delle attività necessarie alla realizzazione degli interventi di cui al comma 2, opera in deroga ad ogni disposizione di legge diversa da quella penale, fatto salvo il rispetto delle disposizioni del codice delle leggi antimafia e delle misure di prevenzione, di cui al decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159, nonché dei vincoli inderogabili derivanti dall'appartenenza all'Unione europea, ivi inclusi quelli derivanti dalle direttive 2014/24/UE e 2014/25/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2014, dei principi di cui agli articoli 30, 34 e 42 del codice di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, e delle disposizioni in materia di subappalto;

c) può effettuare la selezione degli operatori economici affidatari della realizzazione degli interventi di cui al comma 2 di importo inferiore alle soglie di cui all'articolo 35 del citato codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo n. 50 del 2016, anche nell'ambito degli accordi quadro previsti dall'articolo 54 del medesimo codice, in relazione ai quali non è ancora intervenuta l'aggiudicazione degli appalti basati sui medesimi accordi quadro ovvero non si è provveduto alla loro esecuzione secondo le modalità previste dal citato articolo 54, commi 2, 3, 4, 5 e 6, dello stesso codice;

d) provvede ad applicare e a riscuotere le tariffe da pedaggio, comprensive del sovrapprezzo di cui all'articolo 1, comma 1021, della legge del 27 dicembre 2006, n. 296, vigenti alla data del 31 dicembre 2017 e i relativi proventi sono destinati alla copertura dei costi di gestione nonché all'effettuazione degli interventi di cui alla lettera *a)* del comma 2 del presente articolo e, per la parte eccedente, a quanto previsto dall'articolo 7-*bis*, comma 2, del presente decreto. È esclusa ogni ulteriore remunerazione in favore dell'ANAS S.p.a. per lo svolgimento delle attività affidate ai sensi del presente articolo.

4. Per le medesime finalità di cui al comma 3, la società Strada dei Parchi S.p.a., la società Parchi Global Services S.p.a., la società Infraengineering S.r.l. e la società Toto Holding S.p.a. provvedono a mettere immediatamente a disposizione dell'ANAS S.p.a. tutta la documentazione, anche tecnica,

relativa allo stato di funzionalità delle infrastrutture autostradali e ai programmi di manutenzione in corso di esecuzione, i beni materiali, ivi compresi i beni immobili, e i beni immateriali necessari per la gestione e la manutenzione ordinaria delle autostrade A24 e A25, nonché a garantire al personale autorizzato dall'ANAS S.p.a. l'accesso a tutta la documentazione pertinente detenuta da dette società ovvero da altre società controllate dalla società Toto Holding S.p.a. La documentazione e i beni messi a disposizione dell'ANAS S.p.a. ai sensi del presente comma sono analiticamente indicati in appositi verbali sottoscritti dai rappresentanti delle parti.

5. In caso di inosservanza degli obblighi di cui al comma 4, fatto salvo quanto previsto dall'articolo 340 del codice penale, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, adottato su proposta del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, è nominato un commissario *ad acta* che si sostituisce agli organi di amministrazione delle società di cui al medesimo comma 4 ai fini della messa a disposizione della documentazione e dei beni indicati nello stesso comma 4. Nello svolgimento della propria attività, il commissario *ad acta* può avvalersi, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, della collaborazione dei militari della Guardia di finanza, che agiscono con i poteri e le facoltà previsti dai decreti del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 633, e 29 settembre 1973, n. 600, e dalle altre disposizioni tributarie, nonché della collaborazione di altri organi dello Stato.

6. Al fine di consentire lo svolgimento da parte dell'ANAS S.p.a. delle attività di cui al comma 2, nonché per assicurare la continuità della circolazione lungo le autostrade A24 e A25, le prestazioni previste dai contratti stipulati dalla Strada dei Parchi S.p.a. per la gestione di dette autostrade ovvero per l'effettuazione degli interventi di cui alle lettere *a)* e *b)* del medesimo comma 2, qualora non già integralmente eseguite alla data dell'8 luglio 2022, sono rese nei confronti dell'ANAS S.p.a. Entro sessanta giorni dalla predetta data, l'ANAS S.p.a. subentra nei contratti di cui al primo periodo che sono dalla stessa ritenuti indispensabili.

7. In relazione alle procedure di affidamento indette dall'ANAS S.p.a. ai fini dello svolgimento delle attività di cui al comma 2, nonché a quelle indette dal Commissario straordinario di cui all'articolo 206 del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, i relativi bandi di gara, avvisi o inviti contengono specifiche clausole sociali finalizzate, ai sensi dell'articolo 50 del codice di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, e nei limiti ivi previsti, a promuovere la stabilità occupazionale del personale della società Toto Costruzioni S.p.a. impiegato alla data dell'8 luglio 2022 nelle attività di manutenzione ordinaria, straordinaria o di ripristino infrastrutturale delle tratte autostradali A24 e A25, garantendo altresì l'applicazione dei contratti collettivi nazionali in essere e con salvaguardia, ad ogni effetto economico e normativo, dell'anzianità lavorativa maturata presso la detta società.

8. Al fine di promuovere un ampio percorso di partecipazione democratica nella programmazione delle attività di cui al comma 2 e di favorire una definizione organica e condivisa delle tariffe da pedaggio, è istituito un Tavolo istituzionale presso il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. Il Tavolo è presieduto dal Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili o da un suo delegato ed è composto da un rappresentante dell'ANAS S.p.a., un rappresentante della regione Abruzzo, un rappresentante della regione Lazio e una rappresentanza dei sindaci dei comuni interessati dalle tratte autostradali A24 e A25 e del Consiglio nazionale dei consumatori e degli utenti (CNCU). Ai componenti del Tavolo non spettano compensi, indennità, gettoni di presenza o altri emolumenti comunque denominati. Dall'istituzione e dal funzionamento del Tavolo non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

9. L'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali provvede, ai sensi dell'articolo 12, comma 4, del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 dicembre 2018, n. 130, ad effettuare ispezioni finalizzate a verificare, entro il 31 dicembre 2022, le condizioni di sicurezza dell'intera infrastruttura autostradale costituita dalle autostrade A24 e A25, informando mensilmente l'ANAS S.p.a., il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e i membri del Tavolo di cui al comma 8 sui risultati

dell'attività ispettiva svolta.

10. Alla copertura degli oneri derivanti dalla lettera *a)* del comma 2, dalle lettere *a)*, *b)* e *c)* del comma 3, nonché dai commi 4 e 6 si provvede a valere sui proventi dei pedaggi riscossi dall'ANAS S.p.a. ai sensi della lettera *d)* del citato comma 3. Per l'anno 2022 è riconosciuta in favore dell'ANAS S.p.a. un'anticipazione di euro 60 milioni, che è restituita dalla medesima società, senza applicazione di interessi, entro sessanta giorni dal trasferimento della titolarità della concessione relativa all'infrastruttura autostradale costituita dalle autostrade A24 e A25 alla società *in house* di cui all'articolo 2, comma 2-*sexies*, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, mediante apposito versamento all'entrata del bilancio dello Stato, effettuato a valere sui ricavi da pedaggio complessivamente riscossi alla data del citato trasferimento, al netto di quelli impiegati per i costi di gestione e di manutenzione ordinaria di cui al comma 2 del presente articolo. Detto importo è riassegnato al fondo di cui all'articolo 7-*bis*, comma 3.

11. Fermo il diritto al risarcimento del danno causato dal grave inadempimento della società Strada dei Parchi S.p.a. agli obblighi previsti dalla convenzione unica di cui al comma 1, l'importo previsto ai sensi dell'articolo 35, comma 1, quarto periodo, del decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8, è determinato secondo le modalità previste dall'articolo 7-*bis*, comma 1, del presente decreto. Agli oneri derivanti dal presente comma si provvede a valere sulle risorse del fondo di cui all'articolo 7-*bis*, comma 3.

12. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili provvede a trattenere sull'importo di cui al comma 11, ai sensi e per gli effetti dell'articolo 7-*bis*, comma 2, una somma corrispondente all'entità delle rate di corrispettivo di cui all'articolo 3, comma 3.0, lettera *c)*, della convenzione unica di cui al comma 1, dovute e non ancora versate dalla Strada dei Parchi S.p.a. all'ANAS S.p.a. alla data dell'8 luglio 2022. Il versamento all'ANAS S.p.a. delle somme trattenute ai sensi del primo periodo del presente comma avviene secondo le modalità previste dall'articolo 7-*bis*, comma 2.

13. Agli oneri derivanti dal secondo periodo del comma 10, pari a 60 milioni di euro per l'anno 2022, si provvede ai sensi dell'articolo 7-*quater*.

*Art. 7-*quater*. - (Disposizioni finanziarie) -* 1. Agli oneri derivanti dall'attuazione degli articoli 7-*bis* e 7-*ter*, pari complessivamente a 160 milioni di euro per l'anno 2022, a 150 milioni di euro per l'anno 2023 e a 250 milioni di euro per l'anno 2024, si provvede:

a) quanto a 100 milioni di euro per l'anno 2022, 150 milioni di euro per l'anno 2023 e 250 milioni di euro per l'anno 2024, mediante corrispondente utilizzo delle somme di cui all'articolo 1, comma 813, della legge 28 dicembre 2015, n. 208, come rifinanziato dalla legge 30 dicembre 2021, n. 234;

b) quanto a 15 milioni di euro per l'anno 2022, mediante corrispondente utilizzo 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;

c) quanto a 15 milioni di euro per l'anno 2022, mediante corrispondente riduzione del fondo di cui all'articolo 13-*duodecies* del decreto-legge 28 ottobre 2020, n. 137, convertito, con modificazioni, dalla legge 18 dicembre 2020, n. 176;

d) quanto a 30 milioni di euro per l'anno 2022, mediante corrispondente riduzione del Fondo per interventi strutturali di politica economica, di cui all'articolo 10, comma 5, del decreto-legge 29 novembre 2004, n. 282, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 dicembre 2004, n. 307.

*Art. 7-*quinquies*. - (Disposizioni in materia di distribuzione automobilistica) -* 1. Le disposizioni di cui al presente articolo si applicano agli accordi verticali tra il costruttore automobilistico o l'importatore e i singoli distributori autorizzati per la commercializzazione di veicoli non ancora immatricolati, nonché di autoveicoli che siano stati immatricolati dai distributori autorizzati da non più di sei mesi e che non abbiano percorso più di 6.000 chilometri.

2. Gli accordi tra il costruttore o l'importatore e il distributore autorizzato hanno durata minima di cinque anni e regolano le modalità di vendita, i limiti del mandato, le rispettive assunzioni di

responsabilità e la ripartizione dei costi connessi alla vendita. Ciascuna parte comunica, con nota in forma scritta trasmessa almeno sei mesi prima della scadenza, l'intenzione di non procedere alla rinnovazione dell'accordo, a pena di inefficacia della medesima comunicazione.

3. Il costruttore o l'importatore, prima della conclusione dell'accordo di cui ai commi 1 e 2, nonché in caso di successive modifiche dello stesso, fornisce al distributore autorizzato tutte le informazioni di cui sia in possesso, che risultino necessarie a valutare consapevolmente l'entità degli impegni da assumere e la sostenibilità degli stessi in termini economici, finanziari e patrimoniali, inclusa la stima dei ricavi marginali attesi dalla commercializzazione dei veicoli.

4. Al costruttore o all'importatore che recede dall'accordo prima della scadenza contrattuale è fatto obbligo di corrispondere un equo indennizzo al distributore autorizzato, parametrato congiuntamente al valore:

a) degli investimenti che questo ha in buona fede effettuato ai fini dell'esecuzione dell'accordo e che non siano stati ammortizzati alla data di cessazione dell'accordo;

b) dell'avviamento per le attività svolte nell'esecuzione degli accordi, commisurato al fatturato del distributore autorizzato negli ultimi cinque anni di vigenza dell'accordo.

5. L'indennizzo di cui al comma 4 non è dovuto nel caso di risoluzione per inadempimento o quando il recesso sia chiesto dal distributore autorizzato.

6. Il termine del 30 giugno 2022 di cui all'articolo 8, comma 2, primo periodo, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, è differito al 30 settembre 2022.

Art. 7-sexies. - (Modifica all'articolo 200 del decreto-legge n. 34 del 2020) - 1. Al fine di favorire lo sviluppo degli investimenti e il perseguimento più rapido ed efficace degli obiettivi di rinnovo dei mezzi di trasporto destinati ai servizi di trasporto pubblico locale e regionale, all'articolo 200, comma 7, primo periodo, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, le parole: "fino al 31 dicembre 2024" sono soppresse ».

All'articolo 8:

al comma 1, le parole: « Osservatorio nazionale per il supporto alla programmazione e per il monitoraggio della mobilità pubblica locale sostenibile » sono sostituite dalle seguenti: « Osservatorio nazionale per il supporto alla programmazione e per il monitoraggio del trasporto pubblico locale e della mobilità locale sostenibile »;

al comma 2:

all'alinea, la parola: « , provvede, » è sostituita dalla seguente: « provvede »;

alla lettera a), dopo le parole: « articolo 84, comma 1, del » sono inserite le seguenti: « codice della strada, di cui al »;

al comma 3, dopo le parole: « può stipulare » sono inserite le seguenti: « , senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, »;

al comma 4, le parole: « e della mobilità sostenibile » sono sostituite dalle seguenti: « e della mobilità sostenibili »;

al comma 7, alinea, le parole: « di cui all'articolo 16-bis » sono sostituite dalle seguenti: « , di cui all'articolo 16-bis »;

al comma 8, le parole: « e relativa all'anno 2022, e da calcolarsi » sono sostituite dalle seguenti: « relativa all'anno 2022, da calcolare »;

al comma 9:

al primo periodo, dopo le parole: « sono eserciti » il segno di interpunzione: « , » è soppresso e la parola: « mensile » è sostituita dalla seguente: « trimestrale »;

il secondo periodo è sostituito dai seguenti: « In caso di mancata o ritardata effettuazione degli interventi manutentivi comunicati ai sensi del presente comma, l'ente concedente ovvero affidante il servizio di trasporto pubblico assegna all'azienda inadempiente un termine non superiore a novanta

giorni per l'esecuzione degli interventi manutentivi comunicati. Qualora l'azienda non effettui gli interventi manutentivi entro il termine assegnato ai sensi del secondo periodo, l'ente concedente ovvero affidante il servizio di trasporto pubblico provvede ad effettuare gli interventi manutentivi in danno dell'azienda inadempiente, nonché ad applicare nei confronti della stessa una sanzione amministrativa di importo complessivo non inferiore a 10.000 euro e non superiore a 500.000 euro, determinata tenendo conto dei criteri indicati nel decreto di cui al comma 10, dell'entità degli interventi manutentivi non eseguiti, delle conseguenze che l'omessa o ritardata effettuazione degli interventi determina sulla continuità nonché delle attività poste in essere al fine di assicurare la tempestiva realizzazione degli interventi »;

al quarto periodo, le parole: « , e sono destinate » sono sostituite dalle seguenti: « e sono destinate »;

al comma 11, al primo periodo, le parole: « prescrivendo le necessarie misure di mitigazione, nonché » sono sostituite dalle seguenti: « prescrivendo le necessarie misure di mitigazione e » e, al secondo periodo, le parole: « prorogabile, una sola volta, » sono sostituite dalle seguenti: « prorogabile una sola volta »;

dopo il comma 11 è inserito il seguente:

« 11-bis. Sono fatte salve le competenze delle regioni a statuto speciale e delle province autonome di Trento e di Bolzano, che provvedono alle finalità di cui ai commi da 9 a 11 ai sensi dei rispettivi statuti e delle relative norme di attuazione, nell'ambito dei rispettivi ordinamenti »;

dopo il comma 12 sono aggiunti i seguenti:

« 12-bis. Al fine di migliorare l'organizzazione della mobilità nelle aree urbane, all'articolo 5 della legge 28 dicembre 2015, n. 221, il comma 6 è sostituito dai seguenti:

"6. Al fine di assicurare l'abbattimento dei livelli di inquinamento atmosferico ed acustico, la riduzione dei consumi energetici, l'aumento dei livelli di sicurezza del trasporto e della circolazione stradale, la riduzione al minimo dell'uso individuale dell'automobile e il contenimento del traffico, l'educazione della comunità scolastica alla mobilità sostenibile e il miglioramento dell'accessibilità scolastica, fatta salva l'autonomia delle istituzioni scolastiche, il Ministro dell'istruzione, sentiti il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e il Ministro della transizione ecologica, tenendo conto del piano 'Rigenerazione Scuola' di cui all'articolo 10, comma 3, del decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 196, adotta specifiche linee guida per l'istituzione in tutti gli istituti scolastici di ogni ordine e grado del *mobility manager* scolastico finalizzate alla promozione della funzione educativa della scuola e dello sviluppo sostenibile.

6-bis. Le istituzioni scolastiche, singolarmente o in rete, individuano il *mobility manager* scolastico tra il personale docente, senza esonero dall'insegnamento, ovvero ricorrendo a figure professionali esterne, in coerenza con il piano dell'offerta formativa.

6-ter. Il *mobility manager* scolastico ha il compito di:

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

6-quater. Il Ministero dell'istruzione può mettere a disposizione delle istituzioni scolastiche un'infrastruttura digitale al fine di agevolare lo svolgimento dei compiti del *mobility manager* scolastico.

6-quinquies. Le amministrazioni interessate provvedono all'attuazione dei commi da *6-bis* a *6-quater* nei limiti delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente, senza nuovi

o maggiori oneri a carico della finanza pubblica".

12-ter. All'articolo 229, comma 4, primo periodo, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, dopo le parole: "le pubbliche amministrazioni di cui all'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165," sono inserite le seguenti: "ad eccezione delle istituzioni scolastiche,".

12-quater. Al fine di garantire la continuità dei servizi di collegamento marittimo in regime di servizio pubblico con le isole minori siciliane oggetto della convenzione stipulata ai sensi dell'articolo 1, comma 998, della legge 27 dicembre 2006, n. 296, dell'articolo 19-ter del decreto-legge 25 settembre 2009, n. 135, convertito, con modificazioni, dalla legge 20 novembre 2009, n. 166, nonché del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135, e del decreto-legge 21 giugno 2013, n. 69, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 agosto 2013, n. 98, al soggetto incaricato della gestione dei servizi è riconosciuto un contributo straordinario, nella misura massima di 8 milioni di euro, destinato a compensare gli effetti economici dell'aumento eccezionale dei costi del carburante nell'anno 2022 rispetto alla media di tali costi registrata nel medesimo periodo del precedente biennio.

12-quinquies. Con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da adottare entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono stabiliti i criteri e le modalità per la determinazione della compensazione di cui al comma 12-quater, nei limiti di quanto strettamente necessario a compensare la maggiore spesa derivante dall'aumento eccezionale del costo del carburante e comunque in misura non superiore all'importo massimo stabilito al comma 12-quater. Tali criteri, al fine di evitare eventuali sovracompensazioni, sono definiti tenendo conto degli aumenti delle tariffe già praticati dal gestore dei servizi nel primo semestre 2022 sulla base degli strumenti previsti a legislazione vigente o della convenzione in essere.

12-sexies. Agli oneri derivanti dall'attuazione del comma 12-quater, pari a 8 milioni di euro per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 3, comma 33, della legge 24 dicembre 2007, n. 244.

12-septies. Al fine di assicurare l'efficienza e l'economicità gestionale della linea metropolitana di Catania, elevando, al contempo, la qualità dei servizi erogati, è autorizzata la spesa di 5 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2022. Agli oneri derivanti dal presente comma si provvede:

- a) quanto a 5 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022 e 2023, mediante corrispondente utilizzo delle risorse 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;
- b) quanto a 5 milioni di euro a decorrere dall'anno 2024, mediante corrispondente riduzione delle proiezioni dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2022-2024, 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 2022, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili ».

All'articolo 9:

al comma 1:

all'alinea, dopo le parole: « all'articolo 1 » il segno di interpunzione: « , » è soppresso;

alla lettera a), le parole: « per il 2025 », ovunque ricorrono, sono sostituite dalle seguenti: « per l'anno 2025 » e le parole: « per l'anno 2026 e 300 milioni » sono sostituite dalle seguenti: « per l'anno 2026, 300 milioni »;

alla lettera b), le parole: « ciascuno degli anni dal 2026 al 2027 », ovunque ricorrono, sono sostituite dalle seguenti: « ciascuno degli anni 2026 e 2027 » e le parole: « dal 2032 al 2034, », ovunque ricorrono, sono sostituite dalle seguenti: « dal 2032 al 2034 e »;

alla lettera c), le parole: « di 300 milioni di euro per l'anno 2026, 500 milioni » sono sostituite dalle

seguenti: « 300 milioni di euro per l'anno 2026, 500 milioni »;

al comma 6, le parole: « risorse rinvenienti dall'abrogazione » sono sostituite dalle seguenti: « risorse rivenienti dall'abrogazione della disposizione »;

dopo il comma 6 è inserito il seguente:

« 6-bis. All'articolo 33 del decreto-legge 30 aprile 2022, n. 36, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 giugno 2022, n. 79, dopo il comma 4 è inserito il seguente:

"4-bis. Fermo restando quanto previsto, in relazione agli interventi finanziati in tutto o in parte con le risorse del Piano nazionale di ripresa e resilienza 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 n. 77 del 2021, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, nei limiti delle risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente e senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, effettua il monitoraggio dell'osservanza dei termini procedurali di cui al comma 3, segnalando alla regione competente eventuali ritardi, proponendo eventuali interventi correttivi ed assegnando alla regione un termine non superiore a trenta giorni per la conclusione del procedimento. In caso di inosservanza del termine assegnato ai sensi del primo periodo, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili propone l'esercizio dei poteri sostitutivi di cui all'articolo 8 della legge 5 giugno 2003, n. 131" »;

il comma 7 è sostituito dai seguenti:

« 7. All'articolo 12 del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 2, la lettera d) è sostituita dalla seguente:

"d) gli interventi di piccola manutenzione nonché quelli atti ad assicurare l'adeguamento alle disposizioni di cui al decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81, sono curati direttamente dalle amministrazioni utilizzatrici degli immobili, anche se di proprietà di terzi. Fermo restando quanto previsto dal periodo precedente, nell'ambito del Sistema accentrato delle manutenzioni è fatta salva la possibilità di finanziare e realizzare l'esecuzione anche di interventi relativi alla messa a norma degli impianti o correlati alle norme in materia di prevenzione incendi, al fine di favorire il coordinamento degli stessi con altri interventi di manutenzione ordinaria o straordinaria da eseguire ai sensi delle lettere a) e b) del presente comma e del comma 5. Sempre al fine di promuovere forme di razionalizzazione tra gli interventi, favorendo economie di scala e contribuendo al contenimento dei relativi costi, l'Agenzia del demanio o i Provveditorati interregionali per le opere pubbliche possono curare, previo atto di intesa e senza nuovi o maggiori oneri, l'esecuzione degli interventi di cui al periodo precedente, nei casi in cui interessino immobili già oggetto di finanziamenti per lavori nell'ambito di piani di investimento approvati dalla medesima Agenzia. Parimenti i Provveditorati interregionali per le opere pubbliche possono gestire, previo atto di intesa con l'Agenzia del demanio, l'esecuzione degli interventi ascritti ai piani di intervento dell'Agenzia del demanio nei casi in cui questi riguardino immobili già oggetto di finanziamento nell'ambito del Sistema accentrato delle manutenzioni. Tutti gli interventi curati direttamente dalle amministrazioni utilizzatrici sono comunicati all'Agenzia del demanio preventivamente, al fine del necessario coordinamento con le attività poste in essere ai sensi delle lettere a), b) e c) e, nel caso di immobili in locazione passiva, al fine di verificare le previsioni contrattuali in materia";

b) al comma 5, dopo il secondo periodo è inserito il seguente: "L'esecuzione degli interventi di manutenzione ordinaria ovvero di manutenzione straordinaria dei lavori di importo in ogni caso inferiore a 100.000 euro, di cui al comma 2, lettere a) e b), è curata, senza nuovi o maggiori oneri, direttamente dalle amministrazioni utilizzatrici degli immobili".

7-bis. Le disposizioni di cui all'articolo 23, commi 11-bis e 11-ter, del codice di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, trovano applicazione anche nel periodo intercorrente tra la data

dell'abrogazione dell'articolo 92, comma 7-*bis*, del codice di cui al decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, per effetto dell'articolo 217 del codice di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, e la data di entrata in vigore della legge 14 giugno 2019, n. 55.

7-*ter*. All'articolo 16-*sexies* del decreto-legge 21 ottobre 2021, n. 146, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2021, n. 215, dopo il comma 1 è inserito il seguente:

"1-*bis*. Resta ferma la possibilità per le amministrazioni, le Autorità indipendenti, la Commissione e gli enti indicati al comma 1, per motivate esigenze, previo accordo con la proprietà, di entrare nel possesso anticipato anche di porzioni di immobili, corrispondendo, nei limiti delle risorse disponibili, una somma a titolo di anticipata occupazione, commisurata ai metri quadri delle porzioni occupate e alla durata della predetta anticipata occupazione e comunque non superiore a tre dodicesimi del canone annuo congruito; il possesso anticipato non ha effetti sulla durata del contratto di locazione come prevista dalle vigenti disposizioni e dagli specifici accordi contrattuali tra le parti" »;

al comma 8, *alinea*, dopo le parole: « All'articolo 121 del » sono inserite le seguenti: « codice della strada, di cui al »;

dopo il comma 8 sono inseriti i seguenti:

« 8-*bis*. Per le finalità di cui all'articolo 121, comma 3, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificato dal comma 8 del presente articolo, si considerano validi ad ogni effetto di legge le qualifiche, le abilitazioni e gli attestati di formazione periodica, previsti dal medesimo comma 3 del citato articolo 121, conseguiti dal personale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili anteriormente alla data del 16 giugno 2022.

8-*ter*. Al fine di consentire lo svolgimento in sicurezza dei percorsi per le competenze trasversali e l'orientamento (PCTO) degli studenti degli istituti nautici e professionali della pesca commerciale e delle produzioni ittiche, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministero dell'istruzione, entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, procede a definirne le modalità di svolgimento a bordo di imbarcazioni nautiche a decorrere dall'anno scolastico 2022/2023, con proprio provvedimento che deve tenere conto di un percorso formativo, facendo riferimento alle norme IMO STCW 1995, e successive modifiche, prevedendo per gli studenti la frequenza del corso di sicurezza personale e responsabilità sociali (*Personal Safety and Social Responsibilities - PSSR*) con oneri a carico degli stessi »;

al comma 9, *alinea*, le parole: « procedure per digitalizzazione » sono sostituite dalle seguenti: « procedure per la digitalizzazione » e le parole: « al decreto legislativo » sono sostituite dalle seguenti: « al codice della nautica da diporto, di cui al decreto legislativo »;

dopo il comma 9 è inserito il seguente:

« 9-*bis*. All'articolo 59, comma 1, lettera *aa*), del decreto legislativo 3 novembre 2017, n. 229, dopo la parola: "adozione" sono inserite le seguenti "dei principi" »;

il comma 10 è sostituito dal seguente:

« 10. All'allegato A della legge 28 gennaio 1994, n. 84, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al punto 8), le parole: "nonché Porto di Licata" sono sostituite dalle seguenti: ", Porto di Licata nonché Porto di Sciacca";

b) al punto 9), le parole: "Porti di Augusta e Catania" sono sostituite dalle seguenti: "Porti di Augusta, Catania e Pozzallo";

c) al punto 10), le parole: "e Monopoli" sono sostituite dalle seguenti: ", Monopoli e Termoli";

d) al punto 12), le parole: "e Ortona" sono sostituite dalle seguenti: ", Ortona e Vasto" »;

dopo il comma 10 sono aggiunti i seguenti:

« 10-*bis*. Al decreto legislativo 1° dicembre 2009, n. 178, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 3 sono aggiunti, in fine, i seguenti commi:

"3-*bis*. Al fine di sviluppare ulteriori percorsi di formazione che favoriscano l'integrazione interdisciplinare fra il mondo accademico, la formazione e la ricerca nel settore della pubblica

amministrazione, nonché di integrare il sistema della formazione universitaria, postuniversitaria, della ricerca e quello dell'accesso sempre più qualificato nella pubblica amministrazione, la Scuola può prevedere nella propria offerta formativa l'erogazione anche di corsi di alta formazione e di perfezionamento *post lauream* nei limiti delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

3-ter. La Scuola, previo accreditamento ai sensi del regolamento di cui al decreto del Ministro dell'università e della ricerca 14 dicembre 2021, n. 226, anche in deroga al requisito di cui all'articolo 4, comma 1, lettera *a*), del predetto regolamento relativamente al numero minimo di docenti per la formazione del collegio del dottorato, comunque non inferiore a sei, individuati anche tra professori universitari sulla base di una convenzione con l'ateneo di appartenenza secondo le modalità di cui all'articolo 6, comma 11, della legge 30 dicembre 2010, n. 240, in quanto compatibili, può altresì emanare bandi per corsi di dottorato in Scienze della pubblica amministrazione, in favore di un massimo di otto candidati, fino al raggiungimento, a regime, di un numero di frequentatori non superiore a trentadue unità, nei limiti delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente";

b) all'articolo 11, comma *2-bis*, primo periodo, dopo le parole: "possono essere" è inserita la seguente: "prioritariamente".

10-ter. Le strutture finanziate con risorse assegnate dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili ai comuni per interventi straordinari sul patrimonio residenziale pubblico, ai sensi dell'articolo 3, primo comma, lettera *q*), della legge 5 agosto 1978, n. 457, non ancora del tutto completate, possono essere riutilizzate dai medesimi comuni beneficiari, anche eventualmente cambiando la destinazione d'uso, a condizione che sia garantita una finalità di interesse pubblico generale. Le amministrazioni interessate provvedono all'attuazione delle disposizioni di cui al presente comma con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente e comunque senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

10-quater. All'articolo 5, comma *2-ter*, del decreto-legge 28 maggio 2004, n. 136, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 luglio 2004, n. 186, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al terzo periodo, dopo le parole: "sono depositati" sono inserite le seguenti: "ai soli fini informativi";

b) al quarto periodo, dopo le parole: "Con la stessa modalità" sono inserite le seguenti: "e per le medesime finalità".

10-quinquies. Al fine di realizzare gli interventi di cui all'articolo 1, comma 26, della legge 27 dicembre 2019, n. 160, di competenza del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, al medesimo articolo 1, comma 26, della citata legge n. 160 del 2019, le parole da: "come previsto" fino a: "legge 28 giugno 2019, n. 58," sono soppresse e le parole: "è assegnata al soggetto attuatore degli interventi" sono sostituite dalle seguenti: "è trasferita alla medesima provincia" »;

alla rubrica sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: « e della Scuola nazionale dell'amministrazione ».

All'articolo 10:

al comma 1:

alla lettera a), le parole: « quarto periodo » *sono sostituite dalle seguenti:* « al quarto periodo » *e le parole:* « del 13 dicembre 2011. » *sono sostituite dalle seguenti:* « , del 13 dicembre 2011 »;

alla lettera b), dopo le parole: « risorse del PNC » *è inserito il seguente segno di interpunzione:* « , » *e dopo le parole:* « n. 101 » *il segno di interpunzione:* « , » *è soppresso;*

alla lettera c), le parole: « sono inserite » *sono sostituite dalle seguenti:* « sono aggiunte », *dopo le parole:* « risorse del PNC » *è inserito il seguente segno di interpunzione:* « , » *e dopo le parole:* « n. 101 » *il segno di interpunzione:* « . » *è soppresso;*

al comma 2, le parole: « dei materiali da costruzione, nonché dei carburanti » *sono sostituite dalle seguenti:* « dei materiali da costruzione, dei carburanti » *e le parole:* « e, al fine » *sono sostituite dalle seguenti:* « e al fine »;

dopo il comma 3 è inserito il seguente:

« 3-bis. All'articolo 1, comma 136, primo periodo, della legge 30 dicembre 2018, n. 145, le parole: "entro otto mesi" sono sostituite dalle seguenti: "entro dodici mesi" »;

al comma 4, le parole: « di cui articolo 22 del decreto » *sono sostituite dalle seguenti:* « di cui all'articolo 22 del codice dei contratti pubblici, di cui al decreto » *e dopo le parole:* « dell'articolo 22 del » *sono inserite le seguenti:* « citato codice di cui al »;

al comma 5, le parole: « e di euro 3.500.000 » *sono sostituite dalle seguenti:* « ed euro 3.500.000 » *e le parole:* « mediante corrispondente utilizzo delle risorse di cui al Fondo » *sono sostituite dalle seguenti:* « , si provvede mediante corrispondente utilizzo delle risorse del Fondo »;

dopo il comma 5 sono aggiunti i seguenti:

« 5-bis. Al fine di favorire lo sviluppo psico-fisico dei minori, il conseguimento degli obiettivi di rigenerazione del tessuto socio-economico delle città, nonché il miglioramento dell'accessibilità e della sicurezza e la rifunzionalizzazione di spazi pubblici, anche periferici, secondo il modello urbano della città intelligente, inclusiva e sostenibile (*Smart City*), per la realizzazione di parchi gioco innovativi è istituito nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili un fondo, con una dotazione pari a complessivi 5 milioni di euro per l'anno 2023, per l'attuazione di un programma sperimentale denominato "Dateci spazio" destinato ai comuni con popolazione superiore a 300.000 abitanti. Le relative proposte sono trasmesse, anche per via telematica, entro centoventi giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto e devono indicare l'area oggetto di intervento, le finalità ludico-didattiche perseguite, i profili di accessibilità, sicurezza e risparmio energetico, il cronoprogramma per la realizzazione dell'intervento, la parte destinata ai lavori e quella relativa alle forniture, le modalità e i costi di gestione ed eventuali ulteriori contribuzioni alla realizzazione dell'intervento. Sono ammissibili a finanziamento, nel limite massimo di 500.000 euro, esclusivamente interventi che non risultino già destinatari di contributi e risorse sulla base di altra normativa regionale, nazionale o europea.

5-ter. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, adottato di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono definiti:

- a) i tempi e le relative modalità di erogazione del finanziamento;
- b) i criteri per la valutazione delle proposte;
- c) le modalità di monitoraggio del programma e le ipotesi di revoca del finanziamento.

5-quater. La valutazione delle proposte di cui al comma *5-ter* è svolta dall'Alta Commissione di cui all'articolo 1, comma 439, della legge 27 dicembre 2019, n. 160, che, a tal fine, può avvalersi del supporto tecnico delle strutture del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, nonché del Consiglio superiore dei lavori pubblici e della Struttura tecnica di missione di cui all'articolo 214 del codice di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50. L'Alta Commissione opera con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente e l'avvalimento avviene senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

5-quinquies. L'Alta Commissione di cui al comma *5-quater*, all'esito dell'esame delle proposte presentate, predispose un apposito elenco, contenente le proposte ammissibili a finanziamento e il codice unico di progetto (CUP) di ciascun intervento, che è approvato con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. Con il medesimo decreto di cui al primo periodo sono altresì definiti i termini per la stipulazione delle convenzioni o degli accordi di programma per l'attuazione delle proposte.

5-sexies. Agli oneri derivanti dai commi da *5-bis* a *5-quinquies*, pari a 5 milioni di euro per l'anno 2023, si provvede mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 241, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.

5-septies. In ottemperanza alla direttiva del Presidente del Consiglio dei ministri del 7 dicembre 2021

per l'adeguamento delle decisioni di investimento pubblico ai principi di coerenza e compatibilità con il raggiungimento degli obiettivi di sviluppo sostenibile, il 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, promuove, d'intesa con il comune di Genova, la regione Liguria, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e la Rete ferroviaria italiana s.p.a., nell'ambito del Progetto unico previsto dal comma 12-*septies* del medesimo articolo 4, la realizzazione di un progetto integrato di riqualificazione e rigenerazione urbana delle aree del comune di Genova, interessate dal progetto ferroviario "Potenziamento Genova-Campasso" di cui al medesimo comma 12-*septies*, denominato "Progetto di riqualificazione e rigenerazione urbana per Genova", finalizzato ad una maggiore sostenibilità ambientale, sociale ed economica dell'intervento infrastrutturale ferroviario e a realizzare un miglioramento del contesto urbano.

5-octies. Per le finalità di cui al comma 5-*septies* è autorizzata in favore della Rete ferroviaria italiana s.p.a. la spesa di 3 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022, 2023 e 2024, di 10 milioni di euro per ciascuno degli anni 2025 e 2026 e di 20 milioni di euro per ciascuno degli anni 2027, 2028 e 2029.

5-novies. Entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, il Commissario straordinario nominato ai sensi dell'articolo 4, comma 12-*octies*, del citato decreto-legge n. 32 del 2019, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 55 del 2019, il comune di Genova, la regione Liguria, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e la Rete ferroviaria italiana s.p.a. provvedono a definire, mediante la sottoscrizione di un'apposita convenzione e senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, le attività necessarie per assicurare la tempestiva realizzazione degli interventi e delle opere del Progetto di riqualificazione e rigenerazione urbana per Genova di cui al comma 5-*septies*, ferma restando l'attribuzione al comune di Genova delle funzioni di soggetto attuatore delle opere e degli interventi inseriti nel predetto Progetto di riqualificazione.

5-decies. Agli oneri derivanti dai commi da 5-*septies* a 5-*novies*, pari a complessivi 89 milioni di euro, si provvede:

a) quanto a 3 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2022 al 2024, mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 47, della legge 27 dicembre 2019, n. 160;

b) quanto a 10 milioni di euro per ciascuno degli anni 2025 e 2026 e a 20 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2027 al 2029, mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 6, del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130 »;

alla rubrica, le parole: « di particolare complessità o » *sono soppresse.*

All'articolo 12:

al comma 1:

al primo periodo, le parole: « della Commissione tecnica VIA e Commissione PNRR-PNIEC » *sono sostituite dalle seguenti:* « della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS e della Commissione tecnica PNRR-PNIEC » *e le parole:* « 1,5 milioni di euro annui » *sono sostituite dalle seguenti:* « 8 milioni di euro annui »;

al secondo periodo, le parole: « 1,5 milioni di euro annui » *sono sostituite dalle seguenti:* « 8 milioni di euro annui » *e dopo le parole:* « a decorrere dall'anno 2022 » *è inserito il seguente segno di interpunzione:* « , »;

dopo il comma 1 sono aggiunti i seguenti:

« 1-*bis.* Nell'ambito delle esigenze connesse ai complessivi adempimenti riferiti al PNRR e al fine di accelerare le procedure di individuazione degli aventi diritto, di assegnazione e di erogazione delle risorse del Fondo di cui all'articolo 26, comma 7, del decreto-legge 17 maggio 2022, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2022, n. 91, assicurando altresì il necessario supporto alle amministrazioni centrali e locali e una costante verifica sullo stato di attuazione delle procedure di gara

per gli interventi ammissibili a finanziamento ai sensi del citato articolo 26, comma 7, il Ministero dell'economia e delle finanze è autorizzato ad istituire, per le esigenze del Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato, due posizioni dirigenziali di livello non generale. Alla copertura delle predette due posizioni dirigenziali di livello non generale si provvede attraverso l'indizione di concorsi pubblici o anche, per il triennio 2022-2024, in deroga alle percentuali stabilite dall'articolo 19, comma 6, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165.

1-ter. Per le medesime finalità di cui al comma *1-bis*, il Ministero dell'economia e delle finanze è autorizzato ad assumere, con contratto di lavoro subordinato a tempo indeterminato, in aggiunta alle vigenti facoltà assunzionali e nei limiti della vigente dotazione organica, un contingente di personale non dirigenziale pari a 10 unità, da inquadrare nell'Area III, posizione economica F1. Il reclutamento del suddetto contingente di personale è effettuato, senza il previo svolgimento delle previste procedure di mobilità, attraverso l'indizione di procedure concorsuali pubbliche o mediante scorrimento di vigenti graduatorie di concorsi pubblici.

1-quater. Agli oneri derivanti dall'attuazione dei commi *1-bis* e *1-ter*, pari ad euro 320.557 per l'anno 2022 e ad euro 769.336 a decorrere dall'anno 2023, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2022-2024, 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 2022, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al medesimo Ministero.

1-quinquies. All'articolo 8, comma 2, ultimo periodo, e comma 5, secondo periodo, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, la parola: "provvedimento" è sostituita dalla seguente: "parere".

1-sexies. Anche al fine di garantire il supporto alle amministrazioni locali titolari di interventi del PNRR per gli adempimenti di monitoraggio, controllo e rendicontazione dei finanziamenti destinati all'attuazione degli stessi, con particolare riferimento al controllo sul divieto di doppio finanziamento e sui conflitti d'interesse nonché all'espletamento dei controlli antimafia previsti dalla normativa vigente, il Ministero dell'interno e il Ministero dell'economia e delle finanze in relazione alle rispettive competenze sono autorizzati, per il biennio 2022-2023, a reclutare con contratto di lavoro subordinato a tempo indeterminato, in aggiunta alle vigenti facoltà assunzionali, nei limiti della vigente dotazione organica, un contingente di 700 unità di personale da inquadrare nell'Area III, posizione economica F1, di cui 400 unità per le esigenze del Ministero dell'interno, e in particolare delle Prefetture-uffici territoriali del Governo, e 300 unità per le esigenze del Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato, e in particolare delle Ragionerie territoriali dello Stato, senza il previo svolgimento delle procedure di mobilità, mediante l'indizione di apposite procedure concorsuali pubbliche o lo scorrimento delle vigenti graduatorie di concorsi pubblici. A tal fine è autorizzata la spesa di euro 2.624.475 per l'anno 2022 e di euro 31.493.700 a decorrere dall'anno 2023.

1-septies. Il Ministero dell'interno e il Ministero dell'economia e delle finanze - Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato stipulano un apposito protocollo d'intesa per definire l'attività di collaborazione destinata alle finalità di cui al comma *1-sexies*, anche attraverso la costituzione di presidi territoriali unitari tra le Prefetture-uffici territoriali del Governo e le Ragionerie territoriali dello Stato.

1-octies. Per la corresponsione al personale non dirigenziale da reclutare ai sensi del comma *1-sexies* dei compensi dovuti per le prestazioni di lavoro straordinario, è autorizzata la spesa di euro 1.000.000 a decorrere dall'anno 2023, di cui euro 500.000 per le esigenze del Ministero dell'interno ed euro 500.000 per le esigenze del Ministero dell'economia e delle finanze - Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato.

1-novies. Agli oneri di cui ai commi *1-sexies* e *1-octies*, pari a euro 2.624.475 per l'anno 2022 e a euro 32.493.700 annui a decorrere dall'anno 2023, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2022-2024, 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 2022, allo scopo parzialmente

utilizzando, quanto a 1.449.364 euro per l'anno 2022 e a 17.892.368 euro annui a decorrere dall'anno 2023, l'accantonamento relativo al Ministero dell'interno e, quanto a 1.175.111 euro per l'anno 2022 e a 14.601.332 euro annui a decorrere dall'anno 2023, l'accantonamento relativo al Ministero dell'economia e delle finanze.

1-*decies*. All'articolo 6 del decreto-legge 30 aprile 2022, n. 36, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 giugno 2022, n. 79, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 2, dopo le parole: "I comandi o distacchi" sono inserite le seguenti: "del personale non dirigenziale";

b) al comma 3, primo periodo, le parole: "per il personale non dirigenziale" sono soppresse ».

Dopo l'articolo 12 sono inseriti i seguenti:

« Art. 12-bis. - (*Accelerazione dei giudizi amministrativi in materia di PNRR*) - 1. Al fine di consentire il rispetto dei termini previsti dal Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR), qualora risulti, anche sulla base di quanto rappresentato dalle amministrazioni o dalle altre parti del giudizio, che il ricorso ha ad oggetto qualsiasi procedura amministrativa che riguardi interventi finanziati in tutto o in parte con le risorse previste dal PNRR, in caso di accoglimento dell'istanza cautelare, il tribunale amministrativo regionale, con la medesima ordinanza, fissa la data di discussione del merito alla prima udienza successiva alla scadenza del termine di trenta giorni dalla data di deposito dell'ordinanza, disponendo altresì il deposito dei documenti necessari e l'acquisizione delle eventuali altre prove occorrenti. In caso di rigetto dell'istanza cautelare da parte del tribunale amministrativo regionale, ove il Consiglio di Stato riformi l'ordinanza di primo grado, la pronuncia di appello è trasmessa al tribunale amministrativo regionale per la fissazione dell'udienza di merito. In tale ipotesi, si applica il primo periodo del presente comma e il termine di trenta giorni decorre dalla data di ricevimento dell'ordinanza da parte della segreteria del tribunale amministrativo regionale, che ne dà avviso alle parti. Nel caso in cui l'udienza di merito non si svolga entro i termini previsti dal presente comma, la misura cautelare perde efficacia, anche qualora sia diretta a determinare un nuovo esercizio del potere da parte della pubblica amministrazione.

2. Nella decisione cautelare e nel provvedimento di fissazione dell'udienza di merito, il giudice motiva espressamente sulla compatibilità della misura e della data dell'udienza con il rispetto dei termini previsti dal PNRR.

3. Le pubbliche amministrazioni sono tenute a rappresentare che il ricorso ha ad oggetto una procedura amministrativa che riguarda interventi finanziati in tutto o in parte con le risorse previste dal PNRR.

4. Sono parti necessarie dei giudizi disciplinati dal presente articolo le amministrazioni centrali titolari degli interventi previsti nel PNRR, ai sensi dell'articolo 1, comma 4, lettera l), del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, per le quali si osservano le disposizioni delle leggi speciali che prescrivono la notificazione presso gli uffici dell'Avvocatura dello Stato. Si applica l'articolo 49 del codice del processo amministrativo, di cui all'allegato 1 al decreto legislativo 2 luglio 2010, n. 104.

5. Ai procedimenti disciplinati dal presente articolo si applicano, in ogni caso, gli articoli 119, comma 2, e 120, comma 9, del codice del processo amministrativo, di cui all'allegato 1 al decreto legislativo 2 luglio 2010, n. 104.

6. Le disposizioni del presente articolo si applicano anche nei giudizi di appello, revocazione e opposizione di terzo.

7. All'articolo 48, comma 4, del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) dopo le parole: "di cui al comma 1" sono inserite le seguenti: "e nei giudizi che riguardano le procedure di progettazione, autorizzazione, approvazione e realizzazione delle opere finanziate in tutto o in parte con le risorse previste dal PNRR e le relative attività di espropriazione, occupazione e asservimento, nonché in qualsiasi procedura amministrativa che riguardi interventi finanziati in tutto o in parte con le risorse previste dal PNRR";

b) dopo le parole: "al decreto legislativo 2 luglio 2010, n. 104." sono aggiunte le seguenti: "In sede di pronuncia del provvedimento cautelare si tiene conto della coerenza della misura adottata con la realizzazione degli obiettivi e il rispetto dei tempi di attuazione del PNRR".

8. Nelle ipotesi in cui, prima della data dell'8 luglio 2022, la misura cautelare sia già stata concessa, qualora il ricorso abbia ad oggetto qualsiasi procedura amministrativa che riguardi opere o interventi finanziati in tutto o in parte con le risorse previste dal PNRR, l'udienza per la discussione del merito è anticipata d'ufficio entro il termine di cui al comma 1. In tale ipotesi si applicano le ulteriori disposizioni contenute nel presente articolo.

Art. 12-ter. - (*Disposizioni urgenti in materia di funzionamento del comitato di monitoraggio di cui all'articolo 1-bis, comma 7, del decreto-legge 15 marzo 2012, n. 21, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 maggio 2012, n. 56*) - 1. All'articolo 1-bis, comma 7, del decreto-legge 15 marzo 2012, n. 21, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 maggio 2012, n. 56, dopo le parole: "Ministero della difesa," sono inserite le seguenti: "del Ministero dell'interno,".

Art. 12-quater. - (*Misure urgenti per le infrastrutture culturali*) - 1. L'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 183, comma 3, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, è incrementata, per l'anno 2022, di 15 milioni di euro. Alla copertura degli oneri si provvede mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 183, comma 2, del medesimo decreto-legge.

Art. 12-quinquies. - (*Clausola di salvaguardia*) - 1. Le disposizioni del presente decreto si applicano nelle regioni a statuto speciale e nelle province autonome di Trento e di Bolzano compatibilmente con i rispettivi statuti e le relative norme di attuazione ».

All'allegato 1, dopo le parole: « (Articolo 9, comma 2) » sono inserite le seguenti: « Importi in milioni di euro ».

1.2.3. Testo 1

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

BOZZE DI STAMPA

7 luglio 2022

N. 1

SENATO DELLA REPUBBLICA

XVIII LEGISLATURA

**Conversione in legge del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68,
recante disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle
infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché
in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero
delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (2646)**

EMENDAMENTI
(al testo del decreto-legge)

Art. 1

1.1

DE PETRIS, BUCCARELLA, ERRANI, GRASSO, LAFORGIA, RUOTOLO

Sopprimere il comma 1.

1.2

MONTEVECCHI, VANIN

Sopprimere il comma 2.

1.3

PAVANELLI, VANIN

Sopprimere il comma 2.

ORDINE DEL GIORNO

G1.1

MONTEVECCHI, VANIN

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante "Disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili" (A.S. 2646),

premesso che:

il provvedimento in esame, all'articolo 1, comma 2, nell'ambito della realizzazione dei lavori e delle opere funzionali alle celebrazioni del Giubileo della Chiesa cattolica per il 2025 nella città di Roma, dispone, per i progetti di tali opere e lavori, la riduzione da 60 a 45 giorni del termine previsto dall'art. 25, comma 3, del decreto legislativo n. 50 del 2016 della richiesta per la procedura di verifica preventiva dell'interesse archeologico;

considerato che:

sono note le problematiche relative agli esigui numeri del personale assunto dal Ministero della Cultura, in particolare per le carenze legate alla figura dell'archeologo;

il problema della carenza di personale non è legato ad una particolare emergenza, ma è piuttosto radicato a causa della mancanza di una strategia pluriennale per l'assunzione e la valorizzazione delle competenze legate alla cura e protezione dei beni culturali. Una problematica strutturale tamponata con rimedi temporanei e palliativi come il ricorso all'esternalizzazione dei servizi e al volontariato;

anche il Consiglio Superiore dei beni culturali, a fronte di una crescita delle posizioni apicali, ha denunciato l'aumentare della carenza di personale nelle soprintendenze del 10 % rispetto a cinque anni fa;

considerato inoltre che:

la medesima situazione si riscontra a Roma, la cui carenza e gravità della situazione è amplificata dalla particolarità del territorio in cui le testimonianze storiche e archeologiche sono facilmente rinvenibili in tutto il territorio comunale;

con l'aumentare dei cantieri, il personale, già insufficiente, non riuscirà probabilmente a gestire le valutazioni di tutti i progetti stante anche la riduzione dei termini previsti nei provvedimenti che si sono succeduti negli ultimi due anni,

impegna il Governo:

a adottare ogni opportuna iniziativa finalizzata a dotare la Soprintendenza di Roma di personale stabile e qualificato, in particolare di archeologi, per le attività di verifica preventiva dell'interesse archeologico;

a intraprendere ogni iniziativa utile volta a dotare il ministero e i suoi uffici periferici di una dotazione organica numericamente adeguata a far fronte alle necessarie attività di tutela e conservazione del patrimonio.

EMENDAMENTI

1.0.1

EVANGELISTA, FARAONE

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 1-bis

(Collegio consultivo tecnico)

1. All'articolo 51, comma 1, lett. e), del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, 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";

— 4 —

- "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.»

1.0.2

MALLEGNI

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 1-bis

1. All'articolo 51, comma 1, lettera 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), è inserito il seguente:

"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";

b) dopo il punto 3) è inserito il seguente:

"3-bis) il comma 4 è soppresso".»

1.0.3

MARGIOTTA

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 1-bis

(Collegio consultivo tecnico)

1. All'articolo 51, comma 1, lettera 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 numero 1), è inserito il seguente: "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";

b) dopo il numero 3) è inserito il seguente: "3-*bis*) il comma 4 è soppresso".»

1.0.4

BERUTTI

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 1-*bis*

1. All'articolo 51, comma 1, lettera e), del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, con modificazioni dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, sono apportate le seguenti modifiche:

a) dopo il punto 1), è inserito il seguente punto:

"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";

b) dopo il punto 3) è inserito il seguente punto:

"3-*bis*) il comma 4 è soppresso".»

1.0.5

RUSPANDINI, TOTARO

Dopo l'articolo, inserire il seguente:

«Art. 1-*bis*

1. All'articolo 51, comma 1, lettera e), del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, con modificazioni dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, sono apportate le seguenti modifiche:

a) dopo il punto 1), è inserito il seguente punto:

"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";

b) dopo il punto 3) è inserito il seguente punto:

"3-*bis*) il comma 4 è soppresso".»

1.0.6

PERGREFFI, ARRIGONI, CAMPARI, CORTI, RUFA, RIPAMONTI

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 1-bis

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 cccc), 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.»

1.0.7

MALLEGNI

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 1-bis

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 cccc), 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.»

1.0.8

MARGIOTTA

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 1-bis

(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 cccc), 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.»

1.0.9

BERUTTI

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 1-bis

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 cccc), 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.»

1.0.10

RUSPANDINI, TOTARO

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 1-bis

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 cccc), 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.»

1.0.11

EVANGELISTA

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 1-bis

(Affidamento di opere e lavori a rete)

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 legge di conversione del presente decreto, 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 c), 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.»

1.0.12

MALLEGNI

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 1-bis

1. All'articolo 48, comma 3, del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108 il secondo ed il terzo periodo sono sostituiti con il seguente: "Gli operatori economici da invitare alle procedure di cui al periodo precedente sono individuati, nel rispetto di un criterio di rotazione, sulla base di indagini di mercato, previa pubblicazione dell'avviso per la manifestazione di interesse nei rispettivi siti istituzionali, o tramite elenchi, previa pubblicazione di analogo avviso.»

1.0.13

MARGIOTTA

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 1-bis

(Avvisi procedure negoziate PNRR)

1. All'articolo 48, comma 3, del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, il secondo ed il terzo periodo sono sostituiti con il seguente: "Gli operatori economici da invitare alle procedure di cui al periodo precedente sono individuati, nel rispetto di un criterio di rotazione, sulla base di indagini di mercato, previa pubblicazione dell'avviso per la manifestazione di interesse nei rispettivi siti istituzionali, o tramite elenchi, previa pubblicazione di analogo avviso."»

1.0.14

EVANGELISTA

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 1-bis

(Norma per l'affidamento dei contratti pubblici PNRR e PNC)

1. All'articolo 48, comma 3, del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108 il secondo ed il terzo periodo sono sostituiti con il seguente: "Gli operatori economici da invitare alle procedure di cui al periodo precedente sono individuati, nel rispetto di un criterio di rotazione, sulla base di indagini di mercato, previa pubblicazione dell'avviso per la manifestazione di interesse nei rispettivi siti istituzionali, o tramite elenchi, previa pubblicazione di analogo avviso."»

1.0.15

BERUTTI

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art.1-bis

1. All'articolo 48, comma 3, del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108 il secondo ed il terzo periodo sono sostituiti con il seguente: "Gli operatori economici da invitare alle procedure di cui al periodo precedente sono individuati, nel rispetto di un criterio di rotazione, sulla base di indagini di mercato, previa pubblicazione dell'avviso per la manifestazione di interesse nei rispettivi siti istituzionali, o tramite elenchi, previa pubblicazione di analogo avviso."»

1.0.16

RUSPANDINI, TOTARO

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 1-bis

1. All'articolo 48, comma 3, del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108 il secondo ed il terzo periodo sono sostituiti con il seguente: "Gli operatori economici da invitare alle procedure di cui al periodo precedente sono individuati, nel

rispetto di un criterio di rotazione, sulla base di indagini di mercato, previa pubblicazione dell'avviso per la manifestazione di interesse nei rispettivi siti istituzionali, o tramite elenchi, previa pubblicazione di analogo avviso."»

1.0.17

BERNINI, GALLONE, VONO, MALLEGGNI, BARACHINI, GALLIANI, GIAMMANCO, MANGIALAVORI, RIZZOTTI, RONZULLI, AIMI, ALDERISI, BARBONI, BERARDI, BINETTI, BOCCARDI, CALIENDO, CALIGIURI, CANGINI, CESARO, CRAXI, DAL MAS, DAMIANI, DE BONIS, DE POLI, DE SIANO, FAZZONE, FERRO, FLORIS, GASPARRI, GHEDINI, GIRO, Alfredo MESSINA, MODENA, PAGANO, PAPTATHEU, PEROSINO, SACCONI, SCHIFANI, SCIASCIA, SERAFINI, SICLARI, STABILE, TIRABOSCHI, TOFFANIN, VITALI

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 1-bis

1. Al fine di accelerare la realizzazione delle opere pubbliche indispensabili per la crescita del Paese, in caso di realizzazione di un'opera o di un intervento pubblico o di interesse pubblico, che abbia impatto ambientale, per il quale sia stata indetta una conferenza di servizi, il parere della Soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio, in deroga al Codice dei beni culturali e del paesaggio, di cui al decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, è obbligatorio ma non vincolante.»

1.0.18

VONO

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 1-bis

(Semplificazioni procedurali in materia di installazioni di infrastrutture per impianti temporanei di telefonia mobile)

1. All'articolo 47, comma 1, del decreto legislativo 1° agosto 2003, n. 259, come modificato dal decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 207, che istituisce il Codice delle Comunicazioni Elettroniche è aggiunto in fine, il seguente periodo: "Gli impianti temporanei di comunicazione elettronica di cui al presente comma rientrano tra gli interventi non soggetti ad autorizzazione paesaggistica, di cui all'articolo 2, Allegato A, punto A.16 del decreto del Pre-

sidente della Repubblica 13 febbraio 2017, n. 31 (Regolamento recante individuazione degli interventi esclusi dall'autorizzazione paesaggistica o sottoposti a procedura autorizzatoria semplificata)"».

1.0.19

MARGIOTTA

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 1-bis

(Semplificazioni procedurali in materia di installazione di infrastrutture per impianti temporanei di telefonia mobile)

1. All'articolo 47, comma 1, del decreto legislativo 1 agosto 2003, n. 259, come modificato dal decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 207, che istituisce il Codice delle Comunicazioni Elettroniche è aggiunto in fine, il seguente periodo: "Gli impianti temporanei di comunicazione elettronica di cui al presente comma rientrano tra gli interventi non soggetti ad autorizzazione paesaggistica, di cui all'articolo 2, Allegato A, punto A.16 del decreto del Presidente della Repubblica 13 febbraio 2017, n. 31 (Regolamento recante individuazione degli interventi esclusi dall'autorizzazione paesaggistica o sottoposti a procedura autorizzatoria semplificata)".»

Art. 2

2.1

Marco PELLEGRINI

Al comma 1, dopo la parola: «costruzione,», inserire le seguenti: «alla gestione,».

2.2

QUARTO

Al comma 1, dopo le parole: «in coerenza con le previsioni del Piano Nazionale di ripresa e resilienza,» inserire le seguenti: «di garantire la salvaguardia dello stato ecologico dei corpi idrici e la tutela della biodiversità dell'ecosistema delle acque di alveo e sub alveo, la plurifunzionalità dei paesaggi e delle componenti e dei sistemi naturali fragili o delicati,».

2.3

QUARTO

Al comma 1, dopo le parole: «in coerenza con le previsioni del Piano Nazionale di ripresa e resilienza,» inserire le seguenti: «di garantire una migliore tutela delle funzioni ecosistemiche delle sorgenti vulnerabili, dei sistemi acquatici naturali fragili e caratterizzati da processi morfodinamici veloci e complessi,».

2.4

QUARTO

Al comma 1, capoverso «1.», lettera c), aggiungere, in fine, le seguenti parole: «, anche in considerazione del mantenimento di standard elevati di qualità delle acque, preservandole da inquinanti chimici, quali sostanze polie perfluoroalchiliche (PFAS), nitrati, fitofarmaci, nutrienti, geni di resistenza ad antibiotici sintetici e semisintetici, interferenti endocrini, metalli pesanti e contaminanti emergenti quali microplastiche».

2.5

QUARTO

Al comma 1, capoverso «1.», lettera c), aggiungere, in fine, le seguenti parole: «, anche in considerazione dell'equilibrio delle funzioni ecosistemiche delle sorgenti vulnerabili, dei sistemi acquatici naturali fragili e caratterizzati da processi morfodinamici veloci e complessi, nonché dello stato ecologico dei corpi idrici».

2.6

MARGIOTTA

Apportare le seguenti modificazioni:

a) al comma 2:

1) al primo periodo, sostituire le parole: «una quota fino al 15 per cento, e comunque entro il limite massimo di 800.000 euro annui, delle risorse di cui all'articolo 2, comma 172, del decreto-legge 3 ottobre 2006, n. 262, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 novembre 2006, n. 286» con le seguenti: «una quota entro il limite massimo di 1.000.000 euro annui delle risorse di cui all'articolo 2, comma 172, del decreto-legge 3 ottobre 2006, n. 262, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 novembre 2006, n. 286»;

2) sostituire il secondo periodo con il seguente: «Gli incentivi corrisposti nel corso dell'anno al personale di cui al primo periodo sono comprensivi anche degli oneri previdenziali e assistenziali a carico dell'amministrazione e non possono superare, cumulativamente agli incentivi previsti dal comma 2 dell'articolo 113 del decreto legislativo del 18 aprile 2016, n. 50, il limite stabilito dal comma 3 del medesimo articolo.»

b) sopprimere il comma 3.

2.7

FERRARI, MARCUCCI, MANCA, COLLINA

Dopo il comma 3, aggiungere i seguenti:

«3-bis. Presso il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, è istituito un Fondo, con dotazione pari a 1 milione di euro per ciascuno degli anni 2022 e 2023, da destinare: a) ad attività di mappatura, ad opera di centri di competenza del Dipartimento della Protezione civile, delle opere di sbarramento, dighe di ritenuta o traverse, che non superano i 15 metri di altezza o che determinano un volume d'invaso non superiore a 1.000.000 di metri cubi, non utilizzate o parzialmente sfruttate, al fine di individuarne la capacità teorica e di utilizzo in sicurezza e il possibile uso per scopi di approvvigionamento idrico; b) allo sviluppo di un Piano mirato al progressivo massimo sfruttamento economicamente sostenibile delle predette opere di sbarramento, dighe di ritenuta o traverse utilizzabili per scopi di approvvigionamento idrico.

3-ter. Ai maggiori oneri di cui al comma 3-bis, pari ad 1 milione di euro per ciascuno degli anni 2022 e 2023, si provvede mediante corrisponden-

te riduzione del Fondo per le esigenze indifferibili di cui all'articolo 1, comma 199, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.»

2.8

SAPONARA, CAMPARI, BERGESIO, PERGREFFI, CORTI, RIPAMONTI, RUFA

Dopo il comma 3, aggiungere il seguente:

«3-bis. Al fine di incrementare la produzione di energia da fonte idroelettrica, è autorizzata la spesa di 5 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022 e 2023 per l'effettuazione del progetto di fattibilità tecnica ed economica comprensivo delle indagini geologiche e delle opere da eseguire per la realizzazione delle dighe nella Pianura Padana e dei relativi invasi. Agli oneri derivanti dal presente articolo, pari a 5 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022 e 2023 si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per far fronte ad esigenze indifferibili che si manifestano nel corso della gestione di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.»

2.9

CAMPARI, SAPONARA, PERGREFFI, CORTI, RUFA, RIPAMONTI

Dopo il comma 3, aggiungere il seguente:

«3-bis. Per il progetto di fattibilità tecnica ed economica, comprensivo delle indagini geologiche, delle opere da eseguire per la realizzazione della diga in località Armorano e del relativo invaso; nel comune di Calestano in provincia di Parma, è autorizzata la spesa di 1 milione di euro per l'anno 2022 e 1 milione di euro per l'anno 2023 cui si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per interventi strutturali di politica economica di cui all'articolo 10, comma 5, del decreto-legge 29 novembre 2004, n. 282, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 dicembre 2004, n. 307.»

2.10

AUGUSSORI, PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RIPAMONTI, RUFA

Dopo il comma 3, aggiungere il seguente:

«3-bis. Al fine di consentire e velocizzare l'opera di sistemazione e di pulizia del Lago artificiale di Posina (VI) dai detriti causati dalla tempesta

Vaia, è stanziato, a favore della regione Veneto e degli enti locali interessati, quale contributo statale, 1 milione di euro per l'anno 2022. Agli oneri derivanti dalla presente disposizione, pari a 1 milione di euro per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per far fronte ad esigenze indifferibili che si manifestano nel corso della gestione di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190. ».

2.11

FENU

Dopo il comma 3, aggiungere, in fine, il seguente:

«3-bis. All'articolo 16, comma 6, del decreto-legge 6 novembre 2021, n. 152, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 dicembre 2021, n. 233, l'ultimo periodo è soppresso.»

ORDINE DEL GIORNO

G2.1

BERNINI, GALLONE, CALIGIURI, Alfredo MESSINA, PAPTAEU, DE BONIS, MANGIALAVORI, MALLEGGNI, BARACHINI, VONO, GALLIANI, GIAMMANCO, RIZZOTTI, RONZULLI, AIMI, ALDERISI, BARBONI, BERARDI, BINETTI, BOCCARDI, CALIENDO, CANGINI, CESARO, CRAXI, DAL MAS, DAMIANI, DE POLI, DE SIANO, FAZZONE, FERRO, FLORIS, GASPARRI, GHEDINI, GIRO, MODENA, PAGANO, PEROSINO, SACCONE, SCHIFANI, SCIASCIA, SERAFINI, SICLARI, STABILE, TIRABOSCHI, TOFFANIN, VITALI

Il Senato,

in sede di discussione del disegno di legge di conversione del decreto-legge 16 giugno 2022, n.68, recante "Disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili" (A.S. 2646),

premesso che:

l'ONU, con risoluzione dell'Assemblea Generale del 28 luglio 2010, GA/10967, dichiara il diritto all'acqua un diritto umano universale e fonda-

mentale e tale risoluzione sottolinea ripetutamente che l'acqua potabile e per uso igienico, oltre ad essere un diritto di ogni uomo, concerne la dignità della persona, è essenziale al pieno godimento della vita, ed è fondamentale per tutti gli altri diritti umani e raccomanda agli Stati di attuare iniziative per garantire a tutti un'acqua potabile di qualità, accessibile, a prezzi economici;

il numero di donne e uomini privi di accesso sostenibile ad una fonte sicura di acqua potabile per qualsiasi ragione, da molti anni supera in tutto il mondo il miliardo;

l'articolo 144 (tutela e uso delle risorse idriche) del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante "Norme in materia ambientale" (Codice dell'ambiente), ai commi 1 e 2, stabilisce rispettivamente che "Tutte le acque superficiali e sotterranee, ancorché non estratte dal sottosuolo, appartengono al demanio dello Stato. Le acque costituiscono una risorsa che va tutelata ed utilizzata secondo criteri di solidarietà; qualsiasi loro uso è effettuato salvaguardando le aspettative ed i diritti delle generazioni future a fruire di un integro patrimonio ambientale";

il comma 3 dello stesso articolo reca la disciplina degli usi delle acque finalizzata alla loro razionalizzazione, allo scopo di evitare gli sprechi e di favorire il rinnovo delle risorse;

in Italia un terzo dell'acqua viene sprecata nelle reti di distribuzione e solo il 50% dell'erogazione idrica arriva nelle case dei cittadini. Secondo l'ultimo report di Istat sulle infrastrutture idriche in Italia per il periodo 2019-2021, elaborato in occasione della Giornata mondiale dell'acqua del 22 marzo u.s., nelle reti di distribuzione dell'acqua potabile dei comuni capoluogo di provincia e di città metropolitana, dove si convoglia circa il 33% dell'acqua complessivamente movimentata in Italia, nel 2020 a fronte dei 2,4 miliardi di metri cubi di acqua (370 litri per abitante al giorno) ne sono stati erogati agli utenti finali soltanto 1,5 miliardi di metri cubi (236 per gli usi autorizzati (fatturati o ad uso gratuito), con una perdita totale in distribuzione di 0,9 miliardi di metri cubi, pari al 36,2% dell'acqua immessa in rete (erano del 37,3% nel 2018);

secondo l'ultimo rapporto ISTAT sui cambiamenti climatici, nelle reti dei capoluoghi si disperdono giornalmente circa 2,4 milioni di metri cubi, pari a 41 metri cubi per chilometro di rete (44 nel 2018). Un volume cospicuo che riuscirebbe a soddisfare le esigenze idriche di circa 10 milioni di persone;

le cause principali sono da ricondurre alla vetustà degli impianti di distribuzione (circa il 60 per cento delle infrastrutture della rete idrica italiana ha più di 30 anni), a problemi di misurazione e agli allacci abusivi;

secondo i dati della Community Valore Acqua per l'Italia di The European House - Ambrosetti, che in occasione della Giornata mondiale dell'acqua ha pubblicato la terza edizione del Libro Bianco "Valore acqua per l'Italia", con 46 euro per abitante all'anno (36 euro in meno per abitante rispetto alla media europea), il nostro Paese è in fondo alla classifica europea per investimenti nel settore idrico, davanti solo a Malta e Romania, della metà di Germania (92 euro per abitante) e Francia (90 euro per abitante);

secondo i dati di Community Valore Acqua per l'Italia, l'Italia è il Paese più idrovoro in Europa con 152 metri cubi di acqua prelevata per uso potabile per ogni abitante all'anno (2° Paese dell'Unione Europea, dopo la Grecia);

l'evoluzione demografica, la crescente urbanizzazione e i cambiamenti climatici sono fattori che concorrono a sottoporre la risorsa idrica a uno *stress* senza precedenti, nel mondo, in Europa e in Italia. L'intervento su tali problematiche è tanto più urgente in quanto il periodo di eccezionalità impone di considerare l'acqua quale vera e propria risorsa strategica per il mondo, ma anche e soprattutto in ambito nazionale;

i temi relativi al territorio, ambiente, difesa del suolo, cultura dell'acqua e progettazione paesistica impongono un confronto anche con la complessità dell'elemento "acqua" e la necessità di affrontare la questione della sostenibilità in termini ecologico-ambientali, economici ed etici al fine di perseguire l'obiettivo di un cambiamento culturale capace di incidere sulla modalità di consumo e di vita dei cittadini allineandoci alla visione europea e mondiale dell'acqua come risorsa sempre più da valorizzare;

come dimostrato dalle analisi della Community Valore Acqua per l'Italia, oggi più che mai, una filiera dell'acqua efficiente e sostenibile è una questione vitale per il sistema economico e produttivo nazionale, con ricadute sullo sviluppo del Paese e sulla quotidianità di cittadini e imprese. È fondamentale avere una visione e una strategia capace di mettere a sistema i contributi di tutti gli attori della filiera estesa dell'acqua,

impegna il Governo:

1) a varare una strategia nazionale per la gestione efficiente e sostenibile della risorsa acqua e l'utilizzo responsabile, finalizzata a:

1.a) dare un indirizzo di medio-lungo termine, condividendone gli obiettivi con gli *stakeholders* interessati (*industry*, Istituzioni, consumatori);

1.b) attivare le competenze interdisciplinari (normative, tecnologiche, eccetera) necessarie a governare la transizione verso modelli di produzione e consumo sostenibili;

1.c) dare inizio come obiettivo primario per la pubblica amministrazione, ai fini della tutela e risanamento idrogeologico del territorio, all'azione di prevenzione della fonte idrica in termini qualitativi e quantitativi;

2) a rilanciare gli investimenti per lo sviluppo della filiera estesa dell'acqua in Italia attraverso:

2.a) l'adeguamento dell'attuale livello tariffario, per continuare a garantire una costante crescita degli investimenti nel settore idrico;

2.b) il detassamento degli utili reinvestiti a carico della fiscalità generale;

2.c) la semplificazione normativa del codice degli appalti per scongiurare ulteriori ritardi e giungere a un assestamento della disciplina;

2.d) la semplificazione da parte degli enti preposti in materia al rilascio delle autorizzazioni di concessione idrica per scongiurare ulteriori ritardi e giungere a un assestamento della disciplina e unificare ad un solo e unico ente preposto alla gestione del ciclo integrato delle acque;

2.e) il lancio di uno strumento finanziario con l'obiettivo di sviluppare a livello territoriale l'implementazione di *best practice* tecnologiche legate al mondo dell'acqua lungo tutta la filiera e valutarne l'impatto socio-economico (ad esempio "Water Bond");

2.f) la promozione di meccanismi di collaborazione virtuosa tra grandi e piccole imprese all'avanguardia nel settore;

2.g) l'assestamento di investimenti di *Corporate Venture Capital* volti al finanziamento e alla conseguente crescita di *start-up* nazionali all'avanguardia nel settore delle tecnologie a supporto della filiera estesa dell'acqua (ad esempio monitoraggio delle perdite, salvaguardia dei pozzi perdenti e dispersione nel sottosuolo, efficientamento nell'utilizzo, irrigazione a goccia, protezione dalla corrosione interna delle tubazioni di acqua potabili e impianti anticorrosivi, mappature di carte geotermiche, idrogeologiche e idrogeochimiche, eccetera);

2.h) il rilancio a livello nazionale delle aree termali a livello pubblico (acque minerali pregiate, termali, turismo, divulgazione scientifica della storia delle acque, eccetera);

2.i) l'aggiornamento del citato decreto legislativo n. 152 del 2006 riguardo il "ciclo integrato delle acque" al fine di colmare, attraverso un sistema integrato, il divario nell'efficientamento delle risorse idriche tra il sud Italia ed il resto del Paese;

3) ad incentivare la circolarità lungo tutta la filiera estesa dell'acqua in Italia attraverso:

3.a) l'ammodernamento delle infrastrutture di raccolta e distribuzione della risorsa e la valorizzazione dei fanghi di depurazione come fonte di energia primaria e secondaria;

3.b) la creazione di un sistema di incentivi fiscali per l'installazione di bacini di raccolta dell'acqua piovana per usi non domestici e negli stabilimenti produttivi delle aziende manifatturiere;

3.c) la creazione di un sistema di incentivi fiscali per l'installazione di sistemi di recupero delle acque da reflue industriali ad uso potabile mediante certificazione dell'Ente ASL o ATS nelle aziende manifatturiere (filiera alimentare);

3.d) l'istituzione di un sistema di sicurezza degli impianti con l'applicazione di un sistema integrato tra la combinazione di più tecnologie e digitalizzazione dell'azienda che permetta al personale, agli impianti ed ai sistemi informativi di interagire e dialogare tra di loro per migliorare gli *standard* dei servizi e la qualità della vita dei cittadini;

3.e) l'istituzione di un sistema di monitoraggio della qualità dell'acqua una volta depurata e re-immessa in circolo nelle fonti naturali, al fine di

tutelare quegli operatori che prelevano direttamente la risorsa per le proprie attività produttive (ad esempio agricoltori per attività di irrigazione) e se ne assumono quindi la responsabilità;

3.f) la creazione di un sistema di incentivi per innovare le *partnership* tra società di ricerca tra pubblico e privato e incentivo agli studenti per approfondire i propri studi presso società organizzate e certificate (tirocini durante gli anni scolastici presso aziende);

3.g) la promozione della cultura dell'acqua all'interno delle istituzioni scolastiche;

3.h) un programma di prevenzione e di governo dei processi di degrado del territorio, badando alla relazione tra sistema acqua e presenza antropica;

3.i) l'introduzione attenta e dettagliata di un piano di manutenzione informatizzata delle infrastrutture del "Ciclo Integrato delle Acque", gestita in parte anche dall'utente medesimo che ha fatto richiesta al fine di sgravare un costo alla pubblica amministrazione, potendo al tempo stesso avvalersi di tecnologie innovative ed efficaci per l'esecuzione delle opere e la manutenzione, ma capaci al contempo di mitigare l'impatto ambientale, implementando anche norme tecniche, codici per la progettazione e gli interventi, metodologie per la verifica, linee guida e tipologiche delle opere, revisione dei prezziari, formazione, percorsi progettuali ed esecutivi premianti e validati;

3.l) l'impegno a certificare i bacini idrici, insediamenti produttivi, enti gestori della risorsa acqua, ciclo integrato delle acque secondo uno *standard* credibile e riconosciuto per la sostenibilità idrica, per comprendere il loro uso e impatto sull'acqua e per lavorare in modo collaborativo e trasparente per la gestione sostenibile delle risorse idriche all'interno di un contesto di raccolta attraverso 4 fondamentali principi: bilancio idrico sostenibile; buona qualità dell'acqua; aree sane importanti legate all'acqua (siti e valori); buon governo dell'acqua;

4) a favorire la riqualificazione degli edifici anche dal punto di vista idrico attraverso:

4.a) l'incentivazione alla sostituzione e/o all'ammodernamento degli impianti idraulici;

4.b) la creazione di sistemi di incentivazione fiscale per la costruzione di "tetti verdi", ovvero soluzioni rientranti nella categoria di sistemi di drenaggio sostenibile (SUDS), per ridurre fino al 90 per cento la dispersione idrica delle piogge, calmierando il loro potenziale impatto nei luoghi altamente urbanizzati, e per contenere gli sbalzi termici e le emissioni inquinanti dell'edificio;

4.c) la formazione di pompe di calore con estrazione e restituzione completa delle acque nel sottosuolo al fine di creare energia nell'edificio;

5) favorire il dragaggio dei laghi e sbarramenti fluviali idroelettrici che risultano interriti attraverso:

5.a) la trasformazione delle cave dismesse in bacini di accumulo;

- 5.b) le trasformazioni dei sistemi irrigazione da scorrimento a plu-
virrigazione e goccia;
- 5.c) la riduzione delle perdite d'alveo sulle principali rogge deriva-
torie.

EMENDAMENTI

2.0.1

BERNINI, GALLONE, MALLEGGNI, CALIGIURI, DE BONIS, MANGIALAVORI,
Alfredo MESSINA, PAPTUEU, GALLIANI, GIAMMANCO, RIZZOTTI,
RONZULLI, AIMI, ALDERISI, BARACHINI, BARBONI, BERARDI, BINETTI,
BOCCARDI, CALIENDO, CANGINI, CESARO, CRAXI, DAL MAS, DAMIANI, DE
POLI, DE SIANO, FAZZONE, FERRO, FLORIS, GASPARRI, GHEDINI, GIRO,
MODENA, PAGANO, PEROSINO, SACCONI, SCHIFANI, SCIASCIA, SERAFINI,
SICLARI, STABILE, TIRABOSCHI, TOFFANIN, VITALI, VONO

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 2-bis

(Piano nazionale di contrasto alla siccità)

1. Al fine di contrastare l'emergenza siccità, è istituito presso la Presi-
denza del Consiglio dei Ministri, un Fondo, con una dotazione di 3,5 miliardi
di euro per il triennio 2022-2024, per l'adozione del Piano nazionale di con-
trasto alla siccità che preveda l'avvio immediato della costruzione di nuovi
invasi per raccogliere le acque piovane, recependo le proposte progettuali in
stato di avanzata definizione già in possesso dei consorzi di bonifica italiani, e
la creazione di impianti galleggianti per la produzione di energia idroelettrica
e fotovoltaica.

2. Agli oneri derivanti dalla presente articolo, pari a 3,5 miliardi di
euro per il triennio 2022-2024, si provvede mediante corrispondente riduzione
dello stanziamento del fondo per il reddito di cittadinanza di cui all'articolo 1,
comma 255, della legge 30 dicembre 2018, n. 145.

3. Il Ministro dell'economia e delle finanze provvede a rideterminare
destinatari ed importi dei benefici del reddito di cittadinanza per garantire il
rispetto del nuovo limite di spesa. Il Ministro dell'Economia e delle Finanze
è autorizzato con propri decreti a modificare i criteri di accesso e gli importi
delle prestazioni previste a valere sul predetto fondo per consentire in ogni

caso il rispetto del limite di spesa complessivo ed è altresì autorizzato ad apportare le occorrenti variazioni di bilancio.»

2.0.2

FERRARI, MARGIOTTA, MANCA, COLLINA

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 2-bis

(Misure per l'efficientamento delle infrastrutture idriche e la riduzione delle perdite di acqua immesse in rete)

1. Al fine di rendere più efficienti le infrastrutture idriche nazionali e ridurre le perdite di acqua immessa in rete, sono stanziati 200 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2023 al 2027 da destinare, fino a concorrenza delle predette risorse, al finanziamento, con scorrimento della graduatoria, dei progetti di cui al bando reso noto tramite Avviso pubblico del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili pubblicato in Gazzetta Ufficiale, 5° Serie Speciale, n. 29, del 9 marzo 2022, risultati ammissibili ma non finanziati per esaurimento delle risorse del Piano nazionale di ripresa e resilienza, Missione 2, Componente 4, Misura 4, Investimento 4.2.

2. Con decreto del Ministro dell'Economia e delle Finanze, di concerto con il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili e con il Ministro dell'Interno, da adottarsi entro 180 giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono definiti i criteri e le modalità di ripartizione delle risorse di cui al comma 1.

3. Agli oneri derivanti dal comma 1, pari a 200 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2023 al 2027, si provvede mediante corrispondente riduzione delle risorse del Fondo per il finanziamento di esigenze indifferibili del Ministero dell'economia e delle finanze, di cui all'articolo 1, comma 199, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.»

2.0.3

FERRARI, MARCUCCI, D'ARIENZO, COLLINA

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 2-bis

(Fondo per la realizzazione di impianti di potabilizzazione delle acque mediante dissalazione di acque marine e salmastre)

1. Presso il Ministero dell'economia e delle finanze, è istituito un Fondo, con dotazione pari a 10 milioni di euro per l'anno 2022 e a 20 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2023 al 2027, destinato al finanziamento di progetti di interesse strategico regionale riguardanti la realizzazione di impianti, alimentati esclusivamente da fonti rinnovabili, di desalinizzazione delle acque marine e salmastre finalizzati alla produzione di acqua dolce da destinare ad potabile ed irriguo da realizzare nell'ambito delle aree territoriali più esposte al fenomeno della siccità e alla carenza di fonti idriche potabili.

2. Con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, da emanare, di concerto con i Ministri della transizione ecologica e delle infrastrutture e della mobilità sostenibile, entro 90 giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto legge, sono definiti i criteri e le modalità di accesso al finanziamento di cui al comma 1 e di ripartizione delle medesime risorse.

3. Ai maggiori oneri di cui al comma 1, pari a 10 milioni di euro per l'anno 2022 e a 20 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2023 al 2027, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2022-2024, nell'ambito del programma "Fondi di riserva e speciali" della missione "Fondi da ripartire" dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2022, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al medesimo Ministero.»

2.0.4

CALIGIURI, GALLONE

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 2-bis

(Disposizioni per la mitigazione degli effetti della crisi idrica nel settore agricolo e contrasto al dissesto idrogeologico)

1. Al fine di mitigare gli effetti della crisi idrica nel settore agricolo è autorizzato l'utilizzo delle cave in disuso esistenti come invasi di acque per usi umani per il contrasto alla siccità e come vasche di laminazione per il contrasto al dissesto idrogeologico.

2. Entro trenta giorni dall'entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, con decreto del Ministro delle politiche agricole, alimentari e forestali, di concerto con le Regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, sono adottate le modalità per l'individuazione dei siti da riconvertire in bacini per l'accumulo di acqua e in vasche di laminazione.».

2.0.5

GALLONE, CALIGIURI

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 2-bis

(Disposizioni per il risparmio idrico al fine ottimizzarne l'approvvigionamento - Modifiche al decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152)

1. All'articolo 146 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, al comma 1, sono apportate le seguenti modifiche:

a) alla lettera d), dopo la parola "agricolo" aggiungere le seguenti: "in quest'ultimo promuovendo l'utilizzo di sistemi di irrigazione a goccia.";

b) aggiungere la seguente lettera:

"i) ridurre le perdite degli alvei sulle principali rogge derivatorie."».

2.0.6

BERGESIO, CAMPARI, PERGREFFI, CORTI, RUFA, RIPAMONTI

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 2-bis

(Misure urgenti per la realizzazione di infrastrutture funzionali alla produzione di energia da fonti rinnovabili)

1. Nelle more dell'attuazione del sistema di approvvigionamento a lungo termine di cui all'articolo 18 del decreto legislativo 8 novembre 2021,

n. 210, al fine di accelerare lo sviluppo di nuova capacità di stoccaggio funzionale alle esigenze di gestione efficiente e sicura del sistema elettrico nazionale, necessaria al raggiungimento degli obiettivi nazionali e internazionali di decarbonizzazione, nonché alla riduzione del consumo di gas naturale e all'incremento delle fonti rinnovabili, è consentito al gestore della rete di trasmissione nazionale, in via transitoria, di realizzare ed esercire impianti di stoccaggio, con capacità di accumulo di almeno sei ore, in misura non superiore al venti per cento del fabbisogno di stoccaggio di cui ai commi 1 e 2 del citato articolo 18, fermo restando il divieto di gestione da parte del medesimo gestore della relativa capacità sui mercati elettrici.

2. La capacità di stoccaggio che il gestore della rete di trasmissione nazionale può realizzare ai sensi del comma 1 è individuata nella proposta di progressione temporale del fabbisogno di cui all'articolo 18, commi 1 e 2, del decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 210, evidenziando in particolare la localizzazione e le tempistiche per il relativo completamento. In relazione alla capacità di stoccaggio da realizzare da parte del gestore della rete di trasmissione nazionale, il Ministero della transizione ecologica individua le condizioni di realizzazione e adotta indirizzi in merito al monitoraggio dello stato di realizzazione delle relative opere e degli effetti sul sistema elettrico.

3. Fermo restando quanto previsto al comma 6, entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente articolo, l'Autorità di regolazione per energia reti e ambiente definisce:

a) i criteri, le modalità e le condizioni con cui il gestore della rete di trasmissione nazionale alloca la capacità di stoccaggio di cui al comma 1 a operatori di mercato secondo criteri trasparenti e non discriminatori, attraverso la piattaforma centralizzata, organizzata e gestita dal Gestore dei mercati energetici S.p.A. di cui all'articolo 18, comma 5, del decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 210;

b) le modalità di copertura dei costi sostenuti dal gestore della rete di trasmissione nazionale per la realizzazione e l'esercizio della nuova capacità di accumulo.

4. I proventi derivanti dall'allocazione della capacità di stoccaggio sono impiegati per la riduzione dei corrispettivi a copertura dei costi di realizzazione ed esercizio della capacità di stoccaggio medesima.

5. La realizzazione e l'esercizio degli impianti di stoccaggio di cui al comma 1 e le relative opere connesse e infrastrutture indispensabili, nonché le modifiche sostanziali degli impianti stessi, ad eccezione degli impianti idroelettrici di accumulo mediante pompaggio, sono soggetti all'autorizzazione unica di cui all'articolo 1-*sexies* del decreto-legge 29 agosto 2003 n. 239, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 ottobre 2003, n. 290.

6. Entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore del presente articolo, l'Autorità di regolazione per energia reti e ambiente si esprime ai sensi

di quanto previsto dall'articolo 54, paragrafo 2, della direttiva 2019/944/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 5 giugno 2019. Ai sensi dell'articolo 54, paragrafo 3, della direttiva 2019/944/UE, della presente disposizione è data comunicazione alla Commissione e all'Agenzia per la cooperazione fra i regolatori nazionali dell'energia.»

2.0.7

PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RUFA, RIPAMONTI

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 2-bis

1. All'articolo 4 del decreto-legge 1° marzo 2022 n. 17, convertito in legge 27 aprile 2022 n. 34 è aggiunto il seguente:

"1-bis. Tra le imprese considerate dal decreto del Ministro dello sviluppo economico 21 dicembre 2017 di cui al comma 1 sono inserite anche le aziende di trasporto pubblico locale".

2. All'articolo 5 del decreto-legge 1° marzo 2022 n. 17, convertito in legge 27 aprile 2022 n. 34 è aggiunto il seguente:

"2-bis. Tra le imprese considerate al comma 2, di cui all'allegato 1 al decreto del Ministro della transizione ecologica 21 dicembre 2021, n.541, sono inserite anche le aziende di trasporto pubblico locale".

2.0.8

VONO

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 2-bis.

1. Al fine di realizzare un collegamento viario, ferroviario e infrastrutturale stabile tra la Sicilia e il continente, il Ponte sullo Stretto di Messina è inserito nell'elenco degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese, come opera di preminente interesse nazionale in deroga al Codice dei contratti pubblici di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50.»

Art. 3

3.1

DI GIROLAMO, FEDE, COLTORTI, VANIN

Al comma 1, primo periodo, dopo le parole: «interventi da eseguire» inserire la seguente: «anche» e dopo le parole: «l'efficientamento energetico,» inserire le seguenti: «l'esecuzione di interventi di potenziamento o di nuovi impianti tecnologici analogico-digitali di carattere radio-telefonico di primaria finalità emergenziale, su territori di complessa conformazione e geolocalizzati in aree di confine territoriale nazionale,».

3.2

COLTORTI, DI GIROLAMO

Al comma 1, dopo le parole: «l'efficientamento energetico,» inserire le seguenti: «l'esecuzione di interventi di sviluppo in senso polifunzionale in relazione alla prevenzione degli incendi, tutela ambientale o interventi di carattere emergenziale o contro la lotta alla criminalità organizzata, che siano comprensivi dell'esecuzione di interventi di potenziamento della comunicazione Radio telefonica e di rete internet che garantisca la più ampia copertura del territorio ed ancora, interventi per l'installazione di nuovi impianti tecnologici di carattere Radio Telefonico di primaria finalità emergenziale su territori di complessa conformazione e geolocalizzati nelle aree isolate e montane, anche utilizzando manufatti idonei preesistenti,».

3.3

QUARTO

Al comma 1, dopo le parole: «comprese quelle confiscate alla criminalità organizzata,» inserire le seguenti: «nonché per la realizzazione di nuovi porti turistici e l'ammodernamento di quelli esistenti ubicati nelle zone costiere a maggior valenza storico-culturale e paesaggistica,»

3.4

MARGIOTTA

Dopo il comma 4 inserire il seguente:

«4-bis. Al fine di non compromettere la continuità dei servizi di avvisatore marittimo, all'articolo 14 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, dopo il comma 1-*quinquies* è aggiunto il seguente comma: "1-*sexies*. Gli avvisatori marittimi di cui al comma 1 dell'articolo 48-*quater* del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, svolgono il servizio di avvistamento navi e l'attività di tracciabilità telematica delle unità navali nei porti attraverso lo svolgimento del complesso di attività finalizzate all'acquisizione, validazione, registrazione, notifica e archiviazione dei dati necessari a definire la certa cronologia e tipologia delle fasi di movimentazione delle unità navali nei porti nonché in ausilio alle determinazioni di cui all'articolo 62 del Regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione (Navigazione marittima) di cui al decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328. Tali attività vengono svolte dagli avvisatori marittimi anche attraverso l'immissione di dati nella piattaforma PMIS. Il servizio svolto dagli avvisatori marittimi è soggetto alla vigilanza e alla disciplina dall'autorità marittima che ne determina le tariffe, concordate tra avvisatore marittimo e l'organismo rappresentativo degli agenti marittimi raccomandatari locali, e concorre all'innalzamento del gradiente e della percezione di sicurezza del porto nonché alla tutela della sicurezza della navigazione."»

3.5

MALLEGNI

Dopo il comma 5 inserire i seguenti:

«5-bis. Per la ristrutturazione e l'esecuzione di interventi straordinari delle caserme dell'Arma dei carabinieri di proprietà del demanio dislocate sul territorio nazionale in prossimità della costa marina, sottoposte agli agenti atmosferici tipici delle località di mare, il Fondo di cui all'articolo 1, comma 475, della legge 30 dicembre 2021, n. 234, è incrementato di 10 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022 e 2023.

5-ter. Agli oneri derivanti dal comma 5-bis, pari a 10 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022 e 2023, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.»

3.6

GALLONE

Dopo il comma 5 inserire i seguenti:

«5-bis. Per la ristrutturazione e l'esecuzione di interventi straordinari delle caserme dell'Arma dei carabinieri situate all'interno dei territori dei piccoli comuni, così come definiti ai sensi dell'articolo 1, comma 2, della legge 6 ottobre 2017, n. 158, il Fondo di cui all'articolo 1, comma 475, della legge 30 dicembre 2021, n. 234, è incrementato di 5 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022 e 2023.

5-ter. Agli oneri derivanti dal comma 5-bis, pari a 5 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022 e 2023, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.»

3.7

MARIN, PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RUFA, RIPAMONTI

Dopo il comma 5, inserire il seguente:

«5-bis. Per assicurare la funzionalità della struttura che ospita il presidio permanente dei Vigili del Fuoco nel Comune di Grado, attraverso opere di ristrutturazione, ampliamento, esecuzione di interventi straordinari, l'efficientamento energetico, acquisto dei relativi arredi, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili è istituito un fondo con una dotazione di 100 mila euro per ciascuno degli anni 2022 e 2023, di 300 mila euro per ciascuno degli anni dal 2024 al 2026.»

Conseguentemente, a copertura degli oneri derivanti dalla presente disposizione, valutati in 100 mila euro per ciascuno degli anni 2022 e 2023 e di 300 mila euro per ciascuno degli anni dal 2024 al 2026, sostituire il comma 4 del medesimo articolo, con il seguente:

«4. Agli oneri derivanti dai commi 1 e 5-bis, pari a 1,4 milioni di euro per l'anno 2022, a 600 mila euro per l'anno 2023, a 6,7 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2024 al 2026 e a 4,4 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2027 al 2036, si provvede:

a) quanto a 600.000 euro per l'anno 2022 e a 4,7 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2024 al 2026 e 4,4 dal 2027 al 2036, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2022-2024, 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 parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili;

b) quanto a 800.000 euro per l'anno 2022, a 600.000 euro per l'anno 2023 e a 2 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2024 al 2026, mediante corrispondente utilizzo delle risorse di cui al 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.»

3.8

DI GIROLAMO

Dopo il comma 5, aggiungere, in fine, il seguente:

«5-bis. All'articolo 1 del decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 164, dopo il comma 1, è inserito il seguente: "1-bis. Per garantire l'adeguamento delle disposizioni vigenti alle previsioni tecniche discendenti dalle risoluzioni, dalle circolari, dalle interpretazioni e dalle raccomandazioni, aventi carattere non obbligatorio o subordinate alla soddisfazione dell'Amministrazione, adottate dagli organismi internazionali, l'Amministrazione di cui all'articolo 2, lettera b), provvede, volta per volta e previa valutazione, a darvi attuazione con decreto dirigenziale a firma del Comandante Generale del Corpo delle capitanerie di porto."»

3.9

PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RUFA, RIPAMONTI

Dopo il comma 5, aggiungere il seguente:

«5-bis. Nello svolgimento delle attività istituzionali, limitatamente all'esercizio delle funzioni previste per il ruolo di appartenenza, il personale dell'Agenzia Nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali, che espleta compiti ispettivi e di vigilanza, svolge funzioni di polizia giudiziaria. Al personale che appartiene al profilo di operatore sono attribuite le funzioni di agente di polizia giudiziaria; i collaboratori e funzionari, i professionisti e i dirigenti non generali, rivestono la qualifica di ufficiale di polizia giudiziaria.»

3.10

DI GIROLAMO

Dopo il comma 5, aggiungere, in fine, il seguente:

«5-bis. All'articolo 81 del Codice della navigazione, di cui al Regio decreto 30 marzo 1942, n. 327, le parole: "in generale la sicurezza" sono sostituite dalle seguenti: "la sicurezza della navigazione"».

3.0.1

FEDE

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 3-bis

(Modifiche al codice della navigazione)

1. Al codice della navigazione, di cui al Regio decreto 30 marzo 1942, n. 327, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) dopo l'articolo 152 è inserito il seguente:

"Art. 152-bis.

1. Dopo il rilascio del passavanti provvisorio ai sensi di quanto previsto dall'articolo 152 del presente codice e dal regolamento, l'ufficio marittimo competente, su richiesta del proprietario, iscrive la nave in via provvisoria, previa consegna della seguente documentazione:

- a) copia del titolo di proprietà;
- b) copia del passavanti provvisorio;
- c) copia del certificato di stazza;
- d) copia del certificato di attestazione di assenza di vincoli e di gravami;
- e) copia del certificato di cancellazione, definitiva o provvisoria, dal registro straniero;
- f) impegno a presentare entro sei mesi gli originali o le copie autentiche dei documenti di cui alle lettere a), b), c) e d), nonché l'originale o la copia autenticata del certificato di cancellazione definitiva, al fine di conseguire la definitiva iscrizione della nave.

2. Nel caso in cui il proprietario non adempia a tale impegno, l'iscrizione provvisoria perde ogni efficacia.

3. Il carattere provvisorio dell'iscrizione e l'avvenuto deposito dei documenti di cui alla lettera f) del comma 1 sono annotati nelle matricole o nei registri dall'ufficio marittimo di iscrizione.";

b) all'articolo 153, terzo comma, le parole: «dell'articolo precedente» sono sostituite dalle seguenti: «dell'articolo 152»;

c) all'articolo 156:

1) al comma 5, primo periodo, le parole: «bancaria a garanzia di eventuali diritti non trascritti» sono sostituite dalle seguenti: «rilasciata da aziende di credito o da imprese autorizzate all'esercizio del ramo cauzioni ai sensi dell'articolo 13 del codice delle assicurazioni private, di cui al decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, a garanzia di eventuali diritti non trascritti anche di natura previdenziale»;

2) al comma 6 sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: «, entro il termine stabilito dall'articolo 67-*bis* del decreto legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, in relazione al quale si applica quanto previsto dall'articolo 17-*bis*, comma 2, della legge 7 agosto 1990, n. 241»;

3) al comma 8, dopo le parole: «qualora la nave venga iscritta nel registro di uno Stato» sono inserite le seguenti: «non appartenente all'Unione europea»;

4) dopo il comma 8 è inserito il seguente: «8-*bis*. Nei casi di locazione della nave a scafo nudo a straniero, qualora la nave sia iscritta nel registro di un altro Paese appartenente all'Unione europea che consente la temporanea iscrizione di nave straniera limitatamente al periodo di locazione, la sospensione dell'abilitazione alla navigazione di cui all'articolo 149 è consentita previa autorizzazione, data dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, ai sensi delle disposizioni dell'articolo 145 e della lettera d) del primo comma dell'articolo 163 del presente codice, nonché dell'articolo 29 della legge 14 giugno 1989, n. 234, e delle relative norme applicative. L'ufficio marittimo di iscrizione della nave, constatato che sono state soddisfatte le condizioni di cui al citato articolo 29 della legge n. 234 del 1989 e alle relative norme applicative, procede alla cancellazione della nave previo ritiro dei documenti di bordo e dismissione della bandiera. Dell'avvenuta cancellazione devono essere date immediata comunicazione all'Istituto nazionale della previdenza sociale, nonché pubblicità mediante affissione negli uffici del porto»;

d) all'articolo 172-*bis*:

1) al comma 1, le parole: «l'autorità marittima può» sono sostituite dalle seguenti: «le autorità marittime possono, anche congiuntamente,» ed è aggiunto, in fine, il seguente periodo: «L'autorizzazione è valida in tutti i porti nazionali compresi nell'area di competenza delle autorità marittime che l'hanno rilasciata»;

2) al comma 2, le parole: «all'autorità marittima» sono sostituite dalle seguenti: «alle autorità marittime interessate»;

3) al comma 4, le parole: «all'autorità marittima» sono sostituite dalle seguenti: «alle autorità marittime interessate»;

e) all'articolo 174:

1) al secondo comma, le parole: «sono annotate le entrate e le spese riguardanti la nave e l'equipaggio, gli adempimenti prescritti dalle leggi e dai regolamenti per la sicurezza della navigazione, i prestiti contratti» sono sostituite dalle seguenti: «sono annotati gli adempimenti prescritti dalle leggi e dai regolamenti per la sicurezza della navigazione»;

2) dopo il quarto comma è inserito il seguente: «Le navi adibite al trasporto esclusivo di passeggeri non sono soggette all'obbligo della tenuta del giornale di carico»;

f) all'articolo 175, il secondo comma è sostituito dal seguente: «Le navi munite di impianto radiotelegrafico devono essere provviste del giornale radiotelegrafico o, laddove previsto, del giornale del sistema mondiale di soccorso e sicurezza in mare (GMDSS)»;

g) all'articolo 179:

1) al terzo comma, dopo le parole: «il comandante della nave» sono inserite le seguenti: «o il raccomandatario marittimo o un altro funzionario o persona autorizzata dal comandante»;

2) al quarto comma, dopo le parole: «il comandante della nave» sono inserite le seguenti: «o il raccomandatario marittimo o un altro funzionario o persona autorizzata dal comandante»;

3) al quinto comma, dopo le parole: «il comandante della nave» sono inserite le seguenti: «o il raccomandatario marittimo o un altro funzionario o persona autorizzata dal comandante»;

4) al sesto comma, dopo le parole: «Il comandante» sono inserite le seguenti: «o il raccomandatario marittimo o un altro funzionario o persona autorizzata dal comandante»;

h) all'articolo 569:

1) al comma 2, lettera d), dopo le parole: «l'importo» sono inserite le seguenti: «e la valuta»;

2) al comma 2, la lettera f) sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: «del credito, direttamente o mediante richiamo al titolo»;

i) alla parte I, libro III, titolo VI, capo II, dopo l'articolo 577 è aggiunto il seguente: «Art. 577-bis. - (Consolidamento dell'ipoteca) - 1. Qualora, a seguito del cambio di registro di una nave, sia iscritta nel nuovo registro un'ipoteca volta a garantire le medesime obbligazioni originariamente garantite da un'ipoteca trascritta nel registro di provenienza e cancellata ai fini del cambio di registro di iscrizione della nave, i termini di cui all'articolo 67 del regio decreto 16 marzo 1942, n. 267, decorrono dalla data di costituzione dell'ipoteca originaria.».

2. All'articolo 18 del decreto legislativo 27 luglio 1999, n. 271, è aggiunto, in fine, il seguente comma: «4-bis. Le navi rientranti nel campo di applicazione del decreto legislativo 15 febbraio 2016, n. 32, non sono sottoposte alle visite di cui al presente articolo e alle visite di cui agli articoli 83 e 84 della legge 16 giugno 1939, n. 1045. Le navi che non rientrano nel campo di applicazione del citato decreto legislativo n. 32 del 2016 sono sottoposte alle visite di cui al comma 1 del presente articolo in occasione delle quali è effettuata anche la vigilanza sul rispetto della citata legge n. 1045 del 1939.».

3. All'articolo 176 del codice delle comunicazioni elettroniche, di cui al decreto legislativo 1° agosto 2003, n. 259, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) il comma 1 è abrogato;

b) al comma 2:

1) all'alinea, le parole: «Il collaudo, salvo diverse indicazioni della normativa vigente in materia, è necessario» sono sostituite dalle seguenti: «Il Ministero dello sviluppo economico effettua, a mezzo di propri funzionari, la sorveglianza sugli apparati radioelettrici di bordo mediante collaudi e ispezioni ai fini dei servizi di sicurezza e di corrispondenza pubblica»;

2) alla lettera a) sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: «ai fini del rilascio della licenza di cui agli articoli 160 e 183»;

3) dopo la lettera d) è aggiunta la seguente: «d-bis) ispezioni straordinarie in caso di necessità»;

c) i commi 3 e 5 sono abrogati;

d) al comma 6, dopo le parole: «ordinarie e straordinarie» sono inserite le seguenti: «di cui al comma 2»;

e) il comma 7 è abrogato.

4. All'articolo 5 del decreto legislativo 14 giugno 2011, n. 104, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, le parole: «Fatto salvo quanto disposto dal comma 2,» sono soppresse;

b) il comma 2 è abrogato.

5. Al primo periodo del comma 913 dell'articolo 1 della legge 27 dicembre 2017, n. 205, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: «, né ai rapporti di lavoro stipulati nel settore marittimo, limitatamente alla possibilità di ricevere anticipi relativi alla propria retribuzione, fino a un massimo di 500 euro per ogni contratto, solo per i periodi di navigazione, qualora risulti impossibile o comunque difficoltoso utilizzare forme di pagamento elettronico come certificato dal comandante dell'imbarcazione ».

6. I percorsi per le competenze trasversali e per l'orientamento di cui all'articolo 1, commi 784 e seguenti, della legge 30 dicembre 2018, n. 145, nell'ambito delle istituzioni scolastiche che erogano i percorsi di istruzione

tecnica del settore tecnologico, indirizzo «trasporti e logistica», articolazione «conduzione del mezzo», opzioni «conduzione del mezzo navale» e «condizioni di apparati e impianti marittimi», possono prevedere l'inserimento, nel piano dell'offerta formativa, della formazione di base di cui alla sezione A-VI/1 del codice di addestramento, certificazione e tenuta della guardia della gente di mare, adottato con la risoluzione n. 2 dalla Conferenza dei Paesi aderenti all'Organizzazione marittima internazionale, tenutasi a Londra il 7 luglio 1995, nella sua versione aggiornata, di seguito denominato «codice STCW». Ai fini del computo dei mesi di servizio utili per il rinnovo dei certificati di addestramento cui all'articolo 6, comma 5, del decreto legislativo 12 maggio 2015, n. 71, sono computati anche i periodi di servizio non continuativo, nell'ambito del periodo complessivo di riferimento, compresi i periodi di servizio su unità da diporto, anche adibite a diporto privato. Entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, con proprio decreto, provvede ad adeguare le modalità e le procedure di rinnovo dei citati certificati di addestramento.

7. A decorrere dall'anno 2022, alle persone con un valore dell'indicatore della situazione economica equivalente in corso di validità, ordinario o corrente, ai sensi dell'articolo 9 del regolamento di cui al decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 5 dicembre 2013, n. 159, non superiore a 20.000 euro, ai fini dell'imposta sul reddito delle persone fisiche, spetta una detrazione dall'imposta lorda e fino a capienza della stessa nella misura del 100 per cento delle spese documentate sostenute ed effettivamente rimaste a carico, fino a un importo massimo pari a 500 euro annui, per la partecipazione ai corsi e alle attività di formazione obbligatori volti all'ottenimento o al rinnovo dei certificati di competenza e di addestramento di cui agli articoli 5 e 6 del decreto legislativo 12 maggio 2015, n. 71, nonché dei certificati di formazione di base di cui alla sezione A-VI/1 del codice STCW. Agli oneri derivanti dall'attuazione del presente comma, pari a 15 milioni di euro a decorrere dall'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo per il finanziamento di esigenze indifferibili, di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.»

3.0.2

RUFA, PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RIPAMONTI

Dopo l'articolo, inserire il seguente:

«Art. 3-bis

(Semplificazione delle procedure in materia di trasporto marittimo)

1. Al fine di semplificare le procedure in materia di trasporto marittimo, al Codice della navigazione di cui al regio decreto 30 marzo 1942, n. 327 sono apportate le seguenti modificazioni:

a) dopo l'articolo 152, è inserito il seguente:

"Art. 152-bis - *Iscrizione provvisoria*. 1. Su richiesta del proprietario, l'Autorità marittima iscrive la nave in via provvisoria per il periodo strettamente necessario all'adozione del provvedimento di iscrizione definitiva e, comunque, per un periodo non superiore a sei mesi, previa consegna della seguente documentazione in originale o copia semplice:

- a) titolo di proprietà;
- b) passavanti provvisorio;
- c) certificato di stazza provvisorio o definitivo;
- d) certificato di attestazione di assenza di vincoli e gravami;
- e) certificato di cancellazione, provvisoria o definitiva, dal registro straniero.

2. Entro il termine di validità dell'iscrizione provvisoria, il proprietario è tenuto alla presentazione del certificato di cancellazione definitiva dal registro straniero nonché degli originali o copia autentica dei documenti presentati in copia semplice.

3. La provvisorietà della iscrizione e l'avvenuto deposito dei documenti sono annotati dall'ufficio di iscrizione nelle matricole o nei registri.";

b) all'articolo 156:

1) al comma 5, la parola: "bancaria" è sostituita dalle seguenti: "rilasciata da aziende di credito o da imprese debitamente autorizzate all'esercizio del ramo cauzioni di cui all'articolo 13 del decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209";

2) al comma 6, dopo le parole: "previste dall'articolo 15 della legge 26 luglio 1984, n. 413" sono inserite le seguenti: "entro il termine stabilito dall'articolo 67-bis del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, per il quale si applica quanto previsto dall'articolo 17-bis, comma 2, della legge 7 agosto 1990, n. 241";

3) al comma 8, dopo le parole: "qualora la nave venga iscritta nel registro di uno Stato" sono inserite le seguenti: "non comunitario";

4) dopo il comma 8 è inserito il seguente: "Nei casi di locazione della nave a scafo nudo a straniero, qualora la nave venga iscritta nel registro di un altro Paese dell'Unione europea che consente la temporanea iscrizione di nave straniera limitatamente al periodo di locazione, la sospensione dell'abilitazione alla navigazione di cui all'articolo 149 è consentita, previa autorizzazione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, rilasciata secondo le disposizioni dell'articolo 145 e dell'articolo 163, primo comma, lettera d), nonché dell'articolo 29 della legge 14 giugno 1989, n.234, e delle relative norme applicative. L'ufficio di iscrizione della nave, constatato che sono state soddisfatte le condizioni di cui all'articolo 29 della legge 14 giugno 1989, n. 234, e delle relative norme applicative, procede alla cancellazione della nave previo ritiro dei documenti di bordo e dismissione della bandiera. Della avvenuta cancellazione deve essere data immediata comunicazione all'Istituto nazionale della previdenza sociale, nonché pubblicità mediante affissione negli uffici del porto.";

c) all'articolo 172-*bis*:

1) al comma 1, le parole: "l'autorità marittima può" sono sostituite dalle seguenti: "e nazionale, l'autorità marittima competente per il porto di partenza o di svolgimento del servizio può autorizzare" e dopo l'ultimo periodo è inserito il seguente: "Tale autorizzazione è valida nell'ambito dei porti e delle rade nazionali oggetto dei servizi sopra indicati anche se ricompresi nella competenza di altre autorità marittime";

2) al comma 2, le parole: "all'autorità marittima" sono sostituite dalle seguenti: "alla autorità marittima che ha rilasciato l'autorizzazione";

3) al comma 4, le parole: "anche tramite telefax, all'autorità marittima" sono sostituite dalle seguenti: "anche in via digitale, alla autorità marittima che ha rilasciato l'autorizzazione";

d) all'articolo 174:

1) al secondo comma, le parole: "sono annotate le entrate e le spese riguardanti la nave e l'equipaggio, gli adempimenti prescritti dalle leggi e dai regolamenti per la sicurezza della navigazione, i prestiti contratti" sono sostituite dalle seguenti: "sono annotati gli adempimenti prescritti dalle leggi e dai regolamenti per la sicurezza della navigazione";

2) dopo il quarto comma, è inserito il seguente: "Le navi adibite al trasporto esclusivo di passeggeri non sono soggette all'obbligo della tenuta del giornale di carico.";

e) all'articolo 175, il secondo comma è sostituito dal seguente: "Le navi munite di impianto radiotelegrafico devono essere provviste del giornale Global Maritime Distress Safety System.";

f) all'articolo 179:

1) al quarto comma, dopo le parole: "il comandante della nave" sono inserite le seguenti: "o il raccomandatario marittimo o altro soggetto formalmente delegato dal comandante con atto scritto";

2) al quinto comma, dopo le parole: "il comandante della nave" sono inserite le seguenti: "o il raccomandatario marittimo o altro soggetto formalmente delegato dal comandante con atto scritto";

3) al sesto comma, dopo le parole: "il comandante della nave", sono inserite le seguenti: "o il raccomandatario marittimo o altro soggetto formalmente delegato dal comandante con atto scritto";

4) dopo il comma 6, è inserito il seguente: "6-*bis*. In caso di violazione degli obblighi previsti dai commi quarto, quinto e sesto le sanzioni di cui di cui all'articolo 1195 si applicano anche al raccomandatario marittimo e agli altri soggetti formalmente delegati dal comandante ai sensi dei medesimi commi.";

g) all'articolo 328:

1) il primo comma è sostituito dal seguente: "Salvo quanto è disposto nei successivi articoli, i contratti d'arruolamento dei membri dell'equipaggio e del personale addetto ai servizi complementari di bordo devono, a pena di nullità, essere stipulati per iscritto dal comandante della nave ovvero dall'armatore o da un suo procuratore, alla presenza di due testimoni, i quali vi appongono la propria sottoscrizione, fermo restando l'obbligo di procedere alle annotazioni ed alle convalide previste dall'articolo 357, comma 3, del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione (Navigazione marittima), di cui al decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328. Il contratto è conservato fra i documenti di bordo.";

2) al secondo comma, le parole: "dalle autorità predette" sono sostituite dalle seguenti: "dal comandante della nave";

h) all'articolo 331:

1) al secondo comma, la parola: "telegraficamente" è sostituita dalle seguenti: "in via digitale";

2) al terzo comma, dopo le parole: "porto d'imbarco" sono inserite le seguenti: "anche in via digitale".

2. Per le medesime finalità di cui al comma 1, sono apportate al Regolamento per l'esecuzione del Codice della navigazione (navigazione marittima), approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328, le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 315:

1) al primo comma, il punto 5) è soppresso;

2) al terzo comma, le parole: "versare la somma e" sono soppresse;

3) al quarto comma, le parole: "e nei casi previsti dagli articoli 143 e 144 del codice il certificato di iscrizione nell'apposito elenco o il decreto ministeriale di equiparazione, di cui agli articoli stessi" sono soppresse;

b) all'articolo 357, terzo comma, le parole: "stipulati in località estera dove non sia autorità consolare" sono sostituite dalle seguenti: "stipulati ai sensi dell'articolo 328 del codice della navigazione" e dopo il primo periodo è

aggiunto il seguente: "La convalida del contratto di arruolamento può essere effettuata anche in via digitale.";

c) all'articolo 365:

1) al primo comma, le parole: "l'autorità marittima mercantile o quella consolare del luogo in cui si trova la nave ritira e trasmette i libri di bordo, per la custodia, all'ufficio di iscrizione della nave" sono sostituite dalle seguenti: "l'armatore assume l'incarico di custodire i libri di bordo compilati per un periodo di cinque anni, inviando all'ufficio di iscrizione della nave l'elenco dei libri di bordo custoditi";

2) il secondo comma è sostituito dal seguente: "Quando i libri sono esauriti o resi inservibili, il comandante della nave li consegna all'armatore, redigendo un verbale di consegna che è inviato in copia all'ufficio di iscrizione della nave. Decorsi cinque anni dalla data di consegna, l'armatore può distruggere i libri inviando una comunicazione all'ufficio di iscrizione della nave.".

3. Al fine di aggiornare e semplificare la disciplina in materia di formazione del personale marittimo, all'Allegato al decreto del Presidente della Repubblica 18 aprile 2006, n. 231, paragrafo "PERSONALE DI CUCINA E FAMIGLIA", le parole: "Cuoco equipaggio: essere in possesso dell'abilitazione ad imbarcare quale cuoco di bordo ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 14 luglio 1957, n. 1065." sono sostituite dalle seguenti: "Cuoco equipaggio: per conseguire il certificato di cuoco equipaggio è necessario essere in possesso dei seguenti requisiti:

a) aver compiuto diciotto anni di età;

b) essere iscritto alla gente di mare di seconda categoria e aver frequentato, con esito favorevole, il corso di addestramento di base e il corso di indottrinamento all'attività di security;

c) aver frequentato, con esito favorevole, il corso professionale in materia di igiene e manipolazione degli alimenti, HACCP;

d) aver frequentato, con esito favorevole, il corso di formazione per cuoco equipaggio, dimostrato dall'attestazione di "cuoco equipaggio".

E' altresì, necessario il possesso di uno dei seguenti requisiti:

a) aver svolto un periodo di navigazione di almeno un mese da allievo cuoco o in servizio di cucina ed aver conseguito il diploma professionale in servizi per l'enogastronomia e l'ospitalità alberghiera;

b) aver effettuato un'esperienza lavorativa a terra di almeno dodici mesi in servizio di cucina presso ristoranti, alberghi o mense aziendali e aver svolto un periodo di navigazione di almeno un mese da allievo cuoco o da allievo cuoco o in servizio di cucina;

c) aver svolto un periodo di navigazione di almeno dodici mesi da allievo cuoco o in servizio di cucina.".

4. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da adottarsi di concerto con il Ministro dell'istruzione, entro novanta giorni dall'entrata in vigore della presente disposizione, è disciplinato il corso di formazione per cuoco equipaggio di cui al comma 3 da svolgersi presso un istituto o ente, anche costituito in forma societaria, autorizzato dall'autorità di cui all'articolo 3, comma 2, secondo periodo, del decreto legislativo 12 maggio 2015, n. 71.

5. Sono abrogati la legge 4 agosto 1955, n. 727 e il decreto del Presidente della Repubblica 14 luglio 1957, n. 1065.

6. Al fine di consentire al personale marittimo imbarcato a bordo di navi impiegate in traffico internazionale di effettuare pagamenti anche nei porti ove non sono utilizzabili mezzi di pagamento elettronici, all'articolo 1, comma 913, della legge 27 dicembre 2017, n. 205, dopo il primo periodo è inserito il seguente: "Le disposizioni di cui ai commi 910 e 911 non si applicano altresì agli anticipi della retribuzione corrisposti al personale marittimo imbarcato a bordo di navi impiegate in traffico internazionale, secondo quanto previsto dai contratti collettivi nazionali di lavoro per il settore privato dell'industria armatoriale stipulati dalle organizzazioni sindacali comparativamente più rappresentative a livello nazionale e, in ogni caso, in misura non superiore a 500 euro mensili."»

3.0.3

PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RUFA, RIPAMONTI

Dopo l'articolo, inserire il seguente:

«Art. 3-bis.

(Disposizioni in materia di rilascio dei visti per lavoratori marittimi stranieri)

1. All'articolo 13-ter del decreto-legge 21 marzo 2022, n. 21, convertito con modificazioni dalla legge 20 maggio 2022, n. 51, al comma 1, capoverso 1-septies, dopo il primo periodo è aggiunto il seguente: "alla richiesta del suddetto visto e all'eventuale rilascio si provvede in modalità telematica, per il tramite dello Sportello Unico dell'Immigrazione. Sono delegate alla successiva materiale apposizione di tale visto la polizia di frontiera o l'ufficio competente della questura del luogo nel quale è situato il richiedente.»

3.0.4

PESCO, FEDE

Dopo l'articolo, inserire il seguente:

«Art. 3-bis.

(Fondo per l'incentivo alla nautica da diporto sostenibile)

1. Al fine di favorire la transizione ecologica del settore della nautica da diporto, è istituito nello stato di previsione del Ministero della transizione ecologica un Fondo, con una dotazione di 1 milione di euro per l'anno 2022 e di 2 milioni di euro per l'anno 2023, per l'erogazione di contributi finalizzati alla sostituzione di motori endotermici alimentati da carburanti fossili con motori ad alimentazione elettrica.

2. I contributi sono riconosciuti, nei limiti delle risorse del fondo di cui al comma 1, sotto forma di rimborso pari al 40 per cento delle spese sostenute e documentate, e fino a un massimo di 2.000 euro, per l'acquisto di un motore ad alimentazione elettrica, ed eventuale pacco batterie, con contestuale rottamazione di un motore endotermico alimentato da carburanti fossili.

3. I contributi sono riconosciuti nei limiti previsti dal regolamento (UE) n. 1407/2013, relativo all'applicazione degli articoli 107 e 108 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea agli aiuti « de minimis ».

4. Con decreto del Ministro della transizione ecologica, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e delle mobilità sostenibili e 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, sono stabiliti i criteri, le modalità e le procedure per l'erogazione dei contributi di cui al comma 1.

5. Agli oneri derivanti dal presente articolo, pari a 1 milione di euro per l'anno 2022 e 2 milioni di euro per l'anno 2023, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2022-2024, 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 2022, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero della transizione ecologica.».

3.0.5

D'ANGELO

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 3-bis.

(Istituzione della "Zona Economica Speciale dello Stretto")

1. Al fine di favorire la creazione di condizioni favorevoli in termini economici, finanziari e amministrativi, che consentano, nell'area di riferimento di cui al comma 2, lo sviluppo delle imprese già operanti, nonché l'insediamento di nuove imprese, ai sensi dell'articolo 4 del decreto-legge 20 giugno 2017, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2017, n. 123, entro novanta giorni dall'entrata in vigore della presente legge è istituita, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, da adottarsi su proposta del Ministro per il Sud e la coesione territoriale, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e con il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, una Zona Economica Speciale (ZES) interregionale, denominata "Zona Economica Speciale dello Stretto".

2. La Zona Economica Speciale interregionale di cui al comma 1 comprende le aree dei porti di Messina, Tremestieri, Milazzo, Villa San Giovanni e Reggio Calabria, rientranti nell'Autorità di sistema portuale dello Stretto di cui all'articolo 22-bis, commi 1 e 2, del decreto-legge 23 ottobre 2018, n. 119, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2018, n. 136.

3. Le nuove imprese e quelle già esistenti, che avviano un programma di attività economiche imprenditoriali o di investimenti di natura incrementale nella Zona Economica Speciale interregionale di cui al comma 1, possono usufruire delle agevolazioni di cui all'articolo 5 del decreto-legge 20 giugno 2017, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2017, n. 123. I soggetti di cui al periodo precedente possono altresì usufruire delle agevolazioni di cui all'articolo 1, comma 173, della legge 30 dicembre 2020, n. 178, nel rispetto delle condizioni e dei limiti di cui all'articolo 1, commi 174, 175 e 176, della citata legge.

4. Entro centottanta giorni dall'entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, mediante accordo tra il Governo e le giunte regionali territorialmente interessate, sono definite le modalità per la compensazione delle eventuali minori entrate di competenza regionale e di competenza degli enti locali, derivanti dall'applicazione delle agevolazioni di cui al comma 3.

5. L'efficacia delle misure di cui al presente articolo è subordinata, ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 3, del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea, all'autorizzazione della Commissione europea.

6. Agli oneri derivanti dall'attuazione del presente articolo, nell'ambito della compartecipazione con gli enti locali interessati, nel limite di 5 milioni di euro a decorrere dall'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo di cui all'articolo 1, comma 178, lettera *d*), della legge 30 dicembre 2020, n. 178.».

3.0.6

VONO, ANASTASI, GALLONE

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 3-bis.

*(Disposizioni in materia di esenzione
IMU per edilizia popolare ed alloggi sociali)*

1. All'articolo 1 della legge 27 dicembre 2019, n. 160, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 741, lettera c), dopo il numero 6 è aggiunto il seguente:

"7) i fabbricati di civile abitazione, e relative pertinenze, posseduti dagli istituti autonomi per le case popolari (IACP) o degli enti di edilizia residenziale pubblica, comunque denominati, aventi le stesse finalità degli IACP, istituiti in attuazione dell'articolo 93 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, indipendentemente dall'effettiva assegnazione o locazione";

b) il comma 749, ultimo periodo, è abrogato.

2. Ai sensi e per gli effetti dell'articolo 1, comma 2, della legge 27 luglio 2000, n. 212:

a) il comma 2, lettera b), dell'articolo 13 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, come modificato dal comma 707 dell'articolo 1 della legge 27 dicembre 2013, n. 147, si interpreta nel senso che l'imposta municipale propria non si applica ai fabbricati di civile abitazione destinati ad alloggi sociali come definiti dall'articolo 1 del decreto del Ministro delle infrastrutture 22 aprile 2008, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 146 del 24 giugno 2008, compresi gli alloggi di proprietà degli Istituti autonomi per le case popolari (IACP) o degli enti di edilizia residenziale pubblica, comunque denominati, aventi le stesse finalità degli IACP, indipendentemente dall'effettiva locazione;

b) il comma 10, ultimo periodo, dell'articolo 13 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, come modificato dal comma 707 dell'articolo 1 della legge

27 dicembre 2013, n. 147, si interpreta nel senso che la detrazione ivi prevista si applica agli alloggi regolarmente assegnati dagli istituti autonomi per le case popolari (IACP) o dagli enti di edilizia residenziale pubblica, comunque denominati, aventi le stesse finalità degli IACP, istituiti in attuazione dell'articolo 93 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, quando non rientrano nella definizione di alloggio sociale di cui all'articolo 1 del decreto del Ministro delle infrastrutture 22 aprile 2008, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 146 del 24 giugno 2008.

3. Ai sensi e per gli effetti dell'articolo 1, comma 2, della legge 27 luglio 2000, n. 212:

a) il comma 749, lettera c), numero 3), della legge 27 dicembre 2019, n. 160, si interpreta nel senso che sono altresì considerate abitazioni principali, ai fini dell'esclusione dall'imposta municipale propria, i fabbricati di civile abitazione destinati ad alloggi sociali come definiti dall'articolo 1 del decreto del Ministro delle infrastrutture 22 aprile 2008, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 146 del 24 giugno 2008, adibiti ad abitazione principale, compresi gli alloggi di proprietà degli Istituti autonomi per le case popolari (IACP) o degli enti di edilizia residenziale pubblica, comunque denominati, aventi le stesse finalità degli IACP;

b) il comma 749, ultimo periodo, dell'articolo 1 della legge 27 dicembre 2019, n. 160, si interpreta nel senso che la detrazione ivi prevista si applica agli alloggi regolarmente assegnati dagli istituti autonomi per le case popolari (IACP) o dagli enti di edilizia residenziale pubblica, comunque denominati, aventi le stesse finalità degli IACP, istituiti in attuazione dell'articolo 93 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, quando non rientrano nella definizione di alloggio sociale di cui all'articolo 1 del decreto del Ministro delle infrastrutture 22 aprile 2008, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 146 del 24 giugno 2008.

4. Agli oneri derivanti dal presente articolo, valutati in 3 milioni di euro a decorrere dal 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo per le esigenze indifferibili di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.».

3.0.7

VONO, ANASTASI, GALLONE

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 3-bis.

*(Disposizioni in materia di incentivi
per l'efficienza energetica degli edifici)*

1. All'articolo 119, del decreto legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, dopo il comma 9-ter è aggiunto il seguente:

"9-quater. Ai fini dell'opzione per la cessione o per lo sconto di cui all'articolo 121, il beneficio spettante sull'imposta sul valore aggiunto non detraibile, anche parzialmente, di cui al comma 9-ter, è calcolato con l'applicazione della percentuale di detrazione media dei tre anni precedenti, salvo conguaglio alla fine dell'anno da eseguirsi:

a) in presenza di una effettiva percentuale di detrazione inferiore a quella utilizzata per la predetta opzione, attraverso l'utilizzo diretto dell'ulteriore ammontare agevolabile che ne risulta secondo le ordinarie modalità e termini;

b) in presenza di una effettiva percentuale di detrazione superiore a quella utilizzata per la predetta opzione, attraverso il riversamento del credito corrispondente al minor ammontare agevolabile che ne risulta entro trenta giorni dalla presentazione della dichiarazione ai fini dell'imposta sul valore aggiunto.

Nei casi di cui al periodo precedente, non trova applicazione la disciplina di cui all'articolo 17-ter del decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 633."»

3.0.8

VONO, ANASTASI, GALLONE

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 3-bis

1. All'articolo 119, del decreto legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, al comma 8-bis, il terzo periodo è sostituito dai seguenti: «Per gli interventi effettuati dai soggetti

di cui al comma 9, lettera c), compresi quelli effettuati dalle persone fisiche sulle singole unità immobiliari all'interno dello stesso edificio, la detrazione del 110 per cento spetta anche per le spese sostenute entro il 31 dicembre 2025. Per gli interventi effettuati dalle cooperative di cui al comma 9, lettera d), per i quali alla data del 30 giugno 2023 siano stati effettuati lavori per almeno il 60 per cento dell'intervento complessivo, la detrazione del 110 per cento spetta anche per le spese sostenute entro il 31 dicembre 2023.

2. Agli oneri derivanti dal presente articolo, valutati in 300 milioni a decorrere dal 2023 si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per interventi strutturali di politica economica di cui all'articolo 10, comma 5, del decreto-legge n. 282 del 2004, convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 27 dicembre 2004, n. 307.»

Art. 4

4.1

TOSATO, PIZZOL, PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RUFA, RIPAMONTI

Dopo il comma 1, inserire il seguente:

«1-bis. All'articolo 2, comma 4-ter, del decreto-legge 20 luglio 2021, n. 103, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 settembre 2021, n. 125, sono aggiunti in fine i seguenti periodi: «In caso di mancata definizione del procedimento di aggiornamento del Piano morfologico e ambientale della Laguna di Venezia entro il termine di cui al primo periodo e nelle more della conclusione di detto procedimento, il Commissario straordinario di cui al comma 1 provvede a realizzare gli interventi previsti dal medesimo comma 1 garantendone la coerenza con i principi di cui all'articolo 1 della legge 16 aprile 1973, n. 171. Di tali interventi si tiene conto nell'aggiornamento del suddetto Piano.»

4.2

QUARTO

Al comma 2, dopo le parole: «Al fine di garantire un'organizzazione efficace del traffico delle navi da crociera e migliorare i livelli di servizio ai passeggeri,» *inserire le seguenti:* «nonché di realizzare nuovi porti turistici

e di ammodernare quelli già esistenti, ubicati nelle zone costiere a maggior valenza turistica e storico-culturale,».

4.3

EVANGELISTA

Dopo il comma 2, inserire il seguente:

«2-bis. In coerenza con le convenzioni internazionali cui l'Italia aderisce, relative allo status e ai diritti di circolazione dei lavoratori marittimi, nonché ai principi che regolano le prerogative dello Stato costiero sulle navi straniere, sui documenti di viaggio dei marittimi cittadini di paesi terzi che imbarcano su nave o unità da diporto di bandiera estera ormeggiata in un porto nazionale, il timbro di uscita di cui all'articolo 11.1 del Regolamento (UE) 2016/339 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 9 Marzo 2016, quando la sua apposizione è prevista dal Regolamento, è apposto al momento dell'imbarco. Nel caso in cui l'imbarco avvenga, al fine di effettuare un lavoro a bordo, su una nave o unità da diporto di bandiera estera ormeggiata da lungo tempo in un porto nazionale e per la quale non è prevista al momento dell'imbarco una data di partenza, il timbro di uscita di cui all'articolo 11.1 del Regolamento (UE) 2016/339 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 9 Marzo 2016, è apposto quando l'armatore o il Comandante o l'agente marittimo informa le competenti Autorità della partenza imminente della nave in uscita dallo spazio Schengen. Resta comunque salvo il disposto di cui all'art. 11.3 del citato Regolamento. »

4.4

CIOFFI, VANIN

Al comma 4, apportare le seguenti modifiche:

- a) *sopprimere la lettera c);*
 - b) *alla lettera f), sopprimere il numero 1).*
-

4.5

CIOFFI

Al comma 4, sostituire la lettera c) con la seguente:

«c) al comma 5, secondo periodo, le parole: ", sentiti la Regione Veneto e il Comune di Venezia,» sono sostituite dalle seguenti: «sentiti la Regione Veneto e il sindaco della Città metropolitana di Venezia,";».

4.6

VANIN

Al comma 4, sopprimere la lettera h).

4.7

MARGIOTTA

Dopo il comma 4 inserire il seguente:

«4-bis. Ai fini della determinazione del compenso da riconoscere al Commissario liquidatore nominato ai sensi dell'articolo 95, comma 18, del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126, il rinvio alle tabelle allegate al decreto di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 4 febbraio 2010, n. 14, contenuto nel secondo periodo del medesimo comma 18 deve intendersi come riferibile all'applicazione di quanto previsto dall'articolo 3, commi 1, 2, 5, 6, primo periodo, 7, 8 e 9, del decreto del Presidente della Repubblica 7 ottobre 2015, n. 177.».

4.8

FERRO

Dopo il comma 5, inserire i seguenti:

«5-bis. Al fine di favorire l'incremento dell'offerta di alloggi in locazione per uso residenziale di lunga durata, la residenzialità nel centro storico e di tutelare il patrimonio storico-artistico e ambientale di rilevanza mondiale la cui salvaguardia è obiettivo di preminente interesse nazionale ai sensi della

legge 16 aprile 1973, n. 171, il comune di Venezia e i comuni riconosciuti come patrimonio mondiale dell'umanità dall'Unesco possono:

a) integrare i propri strumenti urbanistici con specifiche disposizioni regolamentari per individuare, in modo differenziato per ambiti omogenei, con particolare riguardo ai centri storici e alle isole della laguna veneziana, i limiti massimi e i presupposti per la destinazione degli immobili residenziali ad attività di locazione breve di cui all'articolo 4 del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito con modificazioni dalla legge 21 giugno 2017, n. 96. Le disposizioni regolamentari individuano le previsioni limitative nel rispetto del principio di proporzionalità, trasparenza, non discriminazione, di rotazione, tenuto conto della funzione di integrazione al reddito della locazione breve per i soggetti che svolgono tale attività in relazione ad una sola unità immobiliare;

b) stabilire, con specifiche disposizioni regolamentari, che lo svolgimento dell'attività di cui alla lettera a) per oltre 120 giorni, anche non consecutivi, di ogni anno solare, sia subordinato al mutamento di destinazione d'uso e categoria funzionale dell'immobile.

5-ter. Il Regolamento di cui al comma *5-bis* è aggiornato periodicamente in considerazione dell'andamento della popolazione residente ed è adottato nel rispetto della legge regionale in materia.»

4.9

TOFFANIN

Dopo il comma 5, inserire i seguenti:

«*5-bis.* Al fine di favorire l'incremento dell'offerta di alloggi in locazione per uso residenziale di lunga durata, la residenzialità nel centro storico e di tutelare il patrimonio storico-artistico e ambientale di rilevanza mondiale la cui salvaguardia è obiettivo di preminente interesse nazionale ai sensi della legge 16 aprile 1973, n. 171, il comune di Venezia può:

a) integrare i propri strumenti urbanistici con specifiche disposizioni regolamentari per individuare, in modo differenziato per ambiti omogenei, con particolare riguardo al centro storico e alle isole della laguna veneziana, i limiti massimi e i presupposti per la destinazione degli immobili residenziali ad attività di locazione breve di cui all'articolo 4 del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito con modificazioni dalla legge 21 giugno 2017, n. 96. Le disposizioni regolamentari individuano le previsioni limitative nel rispetto del principio di proporzionalità, trasparenza, non discriminazione, di rotazione, tenuto conto della funzione di integrazione al reddito della locazione

breve per i soggetti che svolgono tale attività in relazione ad una sola unità immobiliare;

b) stabilire, con specifiche disposizioni regolamentari, che lo svolgimento dell'attività di cui alla lettera a) per oltre 120 giorni, anche non consecutivi, di ogni anno solare, sia subordinato al mutamento di destinazione d'uso e categoria funzionale dell'immobile.

5-ter. Il Regolamento di cui al comma *5-bis* è aggiornato periodicamente in considerazione dell'andamento della popolazione residente ed è adottato nel rispetto della legge regionale in materia.»

4.10

TOSATO, CANDURA, FREGOLENT, OSTELLARI, PIZZOL, VALLARDI, ZULIANI, PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RIPAMONTI, RUFA

Dopo il comma 5, aggiungere il seguente:

«*5-bis.* Al fine di assicurare una programmazione sistemica delle infrastrutture portuali distribuite lungo l'intera costa della regione Veneto, all'allegato A della legge 28 gennaio 1994, n. 84, al punto 14), dopo le parole "Venezia e Chioggia" sono inserite le seguenti: "Porto Pila, Porto Levante ed i terminali d'altura ivi prospicienti.»

4.11

D'ARIENZO

Dopo comma 5, inserire i seguenti:

«*5-bis.* Tutti i soggetti concessionari di spazi demaniali in ambito portuale, anche raggruppati in consorzio, possono promuovere o aderire, quali soci, alle comunità energetiche rinnovabili costituite ai sensi del comma 2.

5-ter. Gli enti attuatori di cui all'articolo 2 del decreto Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili del 13 agosto 2021, possono avvalersi dei consorzi e della comunità energetica di cui al comma 2 per la realizzazione e gestione degli interventi di cui all'articolo 1, comma 3, lettera e), del medesimo decreto. In tal caso la comunità energetica rimane obbligata al rispetto del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, ove applicabile.»

4.12

LUPU

Dopo il comma 5, aggiungere, in fine, i seguenti:

«5-bis. Entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, con decreto del Ministro delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'Economia e Finanze, sono individuate, in coerenza con quanto previsto dalla Missione 3C2 del Piano nazionale di ripresa e resilienza, le modalità per l'assegnazione di un contributo di 3 milioni di euro per gli anni 2022 e 2023, a valere sulle risorse del Fondo complementare al Piano nazionale di ripresa e resilienza, finalizzati a garantire gli interventi necessari allo sviluppo del collegamento veloce relativamente al periodo estivo 2022/2023, attraverso trasporto quotidiano veloce pubblico o privato convenzionato, nell'asse Lamezia Terme -Vibo Valentia - Isole Eolie.

5-ter. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da adottare, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono stabilite la tipologia degli interventi ammessi a finanziamento e le modalità di assegnazione delle risorse di cui al comma 5-bis.».

Conseguentemente, alla rubrica, dopo le parole: «laguna di Venezia» aggiungere, in fine, le seguenti: «e per il collegamento tra Lamezia Terme e le Isole Eolie».

4.13

EVANGELISTA

Dopo il comma 5, aggiungere il seguente:

«5-bis. Allo scopo di determinare e mitigare gli effetti del cambiamento climatico sul trasporto marittimo di passeggeri e merci, le attività di ricerca del Centro per la gestione resiliente dei porti nell'Università del Salento possono essere assunte a supporto delle attività delle amministrazioni pubbliche regolatorie per i porti marittimi nazionali di categoria II, classe I, II, e III, di cui all'articolo 4 della legge 28 gennaio 1994, n. 84 e successive modificazioni. A tal fine il Centro instaura rapporti con organismi omologhi all'estero e incentiva l'apporto di ricercatori italiani e stranieri operanti presso istituti di eccellenza.»

4.0.1

EVANGELISTA, CUCCA

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 4-bis

(Continuità territoriale marittima passeggeri e merci da e per la Sardegna)

1. La presente disposizione, in conformità con l'art. 117 della Costituzione e con il Regolamento (CEE) n. 3577/92 del Consiglio, del 7 dicembre 1992, relativo all'applicazione del principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi all'interno degli Stati membri (cabotaggio marittimo), di seguito denominato «regolamento (CEE) n. 3577/92», disciplina la continuità territoriale marittima di passeggeri e merci in riferimento ai servizi di cabotaggio tra i porti sardi e i porti continentali e insulari del territorio italiano, al fine di garantire il diritto alla mobilità dei residenti della Regione Sardegna, dei loro coniugi e dei loro parenti entro il primo grado e degli studenti entro il ventisettesimo anno di età, rimuovendo gli ostacoli derivanti dalla condizione di insularità della Sardegna e assicurando il soddisfacimento delle esigenze connesse con lo sviluppo economico e sociale della stessa Regione.

2. Le disposizioni della presente norma sono volte, in particolare, a garantire servizi di trasporto marittimo da e per la Regione Sardegna di passeggeri, con o senza veicoli al seguito, e di merci, caricate su veicoli, container o carri ferroviari, efficaci, efficienti, sicuri, sostenibili ed economicamente accessibili.

3. Ai fini della presente articolo si applicano le seguenti definizioni:

a) armatori europei: gli armatori definiti ai sensi dell'articolo 2, numero 2), del regolamento (CEE) n. 3577/92;

b) contratto di servizio pubblico (CSP): un contratto concluso fra le Autorità competenti di uno Stato membro dell'Unione europea e un armatore europeo allo scopo di fornire alla collettività servizi di trasporto sufficienti e adeguati, rispondenti a criteri di continuità, regolarità, capacità e qualità e a determinate tariffe e condizioni, in particolare per talune categorie di passeggeri o per taluni percorsi, adeguando il servizio alle reali esigenze.

c) oneri di servizio pubblico (OSP): gli oneri che l'armatore europeo, ove considerasse il proprio interesse commerciale, non assumerebbe o non assumerebbe nella stessa misura né alle stesse condizioni così come definiti ai sensi dell'articolo 2, n. 4), del reg. (Cee) n. 3577/92;

d) cabotaggio marittimo con la Sardegna: i servizi di trasporto marittimo da e per la Regione Sardegna, normalmente assicurati dietro compen-

so, di passeggeri, con o senza veicoli al seguito, e di merci, imbarcate su veicoli, container o carri ferroviari;

e) contabilità analitica: un sistema di contabilità certificata da società di revisione contabile per centri di costo e di ricavo che consente di individuare costi e ricavi riferibili a ciascun servizio di trasporto, utilizzando criteri oggettivi e trasparenti di allocazione dei costi e assicurando, anche attraverso la riclassificazione delle partite contabili, la piena e trasparente rispondenza al bilancio civilistico.

4. Per assicurare la continuità territoriale marittima di merci e di passeggeri il Presidente della Regione Sardegna convoca e presiede una conferenza di servizi con il compito di individuare il contenuto dell'imposizione degli OSP sulle tratte marittime di cabotaggio nel rispetto di quanto sancito dal regolamento (CEE) n. 3577/92 e dei criteri indicati dal Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE) nella delibera n. 111/2007 del 9 novembre 2007, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n. 50 del 28 febbraio 2008.

5. L'imposizione degli OSP è formulata su base non discriminatoria per tutti gli armatori europei ed è limitata alle esigenze relative ai porti che devono essere serviti, alla regolarità, alla continuità, alla frequenza, alla capacità di fornitura del servizio, alle tariffe richieste ai sensi dell'articolo 4 del regolamento (CEE) n. 3577/92

6. Alla Conferenza di servizi, di cui al punto 1, partecipano, oltre alla Regione Sardegna, le Autorità di sistema portuali e le autorità marittime interessate dal cabotaggio con la Sardegna, le Amministrazioni centrali dello Stato individuate e coordinate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

7. La Conferenza, di cui al punto 1, redige la propria relazione propositiva circa l'imposizione degli OSP entro:

a) sei mesi dall'entrata in vigore della presente norma

b) ciclicamente non oltre diciotto mesi dalla scadenza del CSP di cui al successivo art. 4; evitando proroghe ovvero interruzioni dello stesso regime di continuità;

8. Nella relazione, di cui al punto 4, la Conferenza di servizi dovrà specificare:

a) i porti che devono essere serviti in regime di continuità territoriale, specificando per quali collegamenti il servizio di trasporto marittimo è considerato servizio pubblico essenziale;

b) la continuità, la regolarità e la frequenza del servizio;

c) la capacità degli armatori europei di fornire il servizio, in riferimento anche alla solvibilità, alla regolarità del pagamento degli oneri tributari e previdenziali, nonché all'utilizzo di navi in possesso delle prescritte certificazioni, ai sensi della vigente normativa nazionale ed europea. Al fine di fornire una garanzia di esercizio per la corretta esecuzione del servizio, gli ar-

matori europei versano una cauzione di accettazione in riferimento a ciascuna linea, da svincolare entro i sei mesi successivi alla fine del servizio;

d) la struttura tariffaria, prevedendo una tariffa massima onerata applicabile per ciascuna tratta per il trasporto di passeggeri, con o senza veicoli al seguito, e di merci. La tariffa è ridotta per i passeggeri appartenenti a categorie agevolate quali i giovani fino a ventuno anni di età, gli anziani di età superiore a settanta anni, gli studenti universitari fino al compimento del ventisettesimo anno di età, i residenti in Sardegna, i coniugi e i parenti entro il primo grado di residenti in Sardegna; per veicoli, carri o container vuoti, per specifiche categorie merceologiche trasportate e per veicoli a basso impatto ambientale. Le tariffe applicate per ciascuna tratta non sono differenziate in base al periodo dell'anno o al giorno della settimana;

e) le tipologie di merci trasportate per le quali sono previste tariffe agevolate.

9. Gli OSP indicati dalla Conferenza di servizi, validi per tutta la durata dell'anno, entro quindici giorni dalla loro determinazione sono comunicati al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti che, dopo aver consultato (ai sensi dell'articolo 9 del regolamento (CEE) n. 3577/92) la Commissione europea, con proprio decreto da emanare entro trenta giorni dal ricevimento della comunicazione, stabilisce la compensazione prevista, la data in cui gli oneri stessi diventano obbligatori, il termine ultimo e le modalità di accettazione da parte degli armatori europei.

10. Le frequenze segnalate dovranno essere garantite dagli armatori europei o individualmente o congiuntamente.

11. Per assicurare il rispetto degli orari previsti dagli OSP per ciascuna tratta, agli armatori europei che accettano gli OSP è garantita, esclusivamente in relazione alle rotte di cabotaggio marittimo gestite in regime di servizio pubblico, la priorità nell'assegnazione degli accosti nel rispetto dei principi e delle disposizioni vigenti dell'Unione europea in materia di accesso alle infrastrutture essenziali.

12. Qualora nessun armatore europeo accetti di istituire, entro il termine fissato per l'accettazione degli OSP di cui al comma 3 punto 6, servizi di cabotaggio marittimo per i collegamenti indicati, conformemente agli OSP imposti, l'Autorità di regolazione dei trasporti (ART), d'intesa con la Regione Sardegna, definisce lo schema di bando per l'individuazione mediante gara europea degli armatori europei ai quali affidare tramite CSP l'espletamento dei servizi di trasporto marittimo in continuità territoriale con compensazione per ciascuna tratta di cabotaggio. Ogni singola tratta indicata dalla Conferenza dei servizi come destinataria di OSP sarà destinataria di singolo bando. La Regione Sardegna e l'Autorità di regolazione dei trasporti pubblicano il bando di gara nei rispettivi siti internet istituzionali. La Regione Sardegna esperisce la procedura di gara ad evidenza pubblica per individuare i contraenti del CSP,

fornisce informazioni e mette a disposizione degli interessati, gratuitamente, la documentazione correlata alla gara stessa e agli OSP.

13. La Regione Sardegna stipula il CSP con gli armatori aggiudicatari della gara di cui al comma 1. Al fine di garantire adeguate pubblicità e trasparenza, il CSP è pubblicato in ogni sua parte nel sito internet istituzionale della Regione Sardegna e in quello delle società aggiudicatarie. Nel CSP sono indicati:

a) l'oggetto e la durata degli OSP. La durata, nel rispetto del principio di proporzionalità, può essere fissata per un periodo massimo di sei anni;

b) gli armatori europei e le relative rotte di cabotaggio marittimo, nonché le garanzie da presentare per ciascuna tratta;

c) le caratteristiche e i requisiti minimi delle navi impiegate su ciascuna tratta, con particolare riferimento alla lunghezza, alla velocità, alle tonnellate di stazza lorda, al pescaggio, ai metri lineari del *garage*, alla capacità dei *container* o dei vagoni ferroviari, alle sistemazioni per i passeggeri, alla capacità in metri lineari della stiva da riservare ai veicoli industriali e all'età. Le navi non devono avere comunque un'età superiore a diciotto anni, raggiunta la quale devono essere sostituite. La sostituzione deve essere programmata così da non causare interruzione del servizio. La sostituzione delle navi utilizzate deve essere comunicata preventivamente alla Regione Sardegna. Nella comunicazione alla Regione Sardegna gli armatori europei devono specificare che le nuove navi abbiano i requisiti previsti dal bando. Anche nel caso di sopraggiunta necessità di sostituzione temporanea delle navi utilizzate deve essere fornita comunicazione alla Regione Sardegna;

d) la compensazione annua massima per ciascuna tratta, la descrizione del sistema di compensazione e i parametri per il calcolo, riferiti ai singoli servizi di collegamento, i parametri per il controllo e per la revisione della compensazione, nonché gli interessi per l'eventuale ritardo nell'erogazione. I parametri sulla base dei quali è calcolata la compensazione devono essere previamente definiti in modo obiettivo e trasparente al fine di evitare che essa comporti un vantaggio economico atto a favorire le imprese beneficiarie rispetto a imprese concorrenti;

e) la natura dei diritti esclusivi o speciali eventualmente conferiti agli armatori europei aggiudicatari degli OSP;

f) le disposizioni intese a prevenire ed eventualmente recuperare le sovracompensazioni;

g) il divieto per gli armatori europei aggiudicatari della gara di apportare modifiche societarie, con particolare riferimento alla titolarità, al controllo, alla sede sociale, all'oggetto e al capitale sociale, in assenza di comunicazione preventiva alla Regione Sardegna, la quale effettua le necessarie verifiche di congruità delle modifiche richieste, esprimendo le proprie valutazioni entro venti giorni dalla data di notifica delle stesse da parte della società armatoriale. Nel caso di parere negativo in merito all'effettuazione dell'o-

perazione, la Regione Sardegna è autorizzata, entro i successivi dieci giorni, a recedere dal CSP e a indire una nuova gara, fermo restando l'obbligo per l'affidatario di assicurare, alle medesime condizioni, la continuità del servizio nelle more del nuovo affidamento;

h) gli standard qualitativi generali e specifici del servizio e gli obiettivi di miglioramento. Il CSP individua gli indicatori di qualità delle prestazioni rese all'utenza, definendo gli standard minimi di qualità dei servizi e gli obiettivi annuali di miglioramento dei predetti standard da riportare nelle carte di qualità dei servizi e da divulgare adeguatamente all'utenza;

i) le clausole di salvaguardia e di rinegoziazione che possono essere previste in favore dei contraenti nel caso di significativo scostamento del contesto economico rispetto a quello esistente nel periodo della sottoscrizione contrattuale;

l) le regole generali per l'applicazione della disciplina dei tempi di attesa ai fini del carico e dello scarico dei veicoli industriali;

m) la possibilità di prevedere un numero limitato di ulteriori prestazioni di trasporto su tutte o su alcune delle tratte oggetto degli OSP allo scopo di soddisfare straordinarie esigenze sanitarie o di pubblico interesse e di rispondere a necessità di ordine pubblico, previa autorizzazione della Regione Sardegna, sentita l'Autorità di regolazione dei trasporti;

n) l'obbligo di applicare le norme vigenti in materia di composizione dell'equipaggio della nave, di coperture assicurative e di contratti collettivi di lavoro, nonché di osservare le norme europee e nazionali in materia di sicurezza e di formazione per il salvataggio a mare, nel rispetto, in particolare, della Convenzione internazionale sugli standard di addestramento, abilitazione e tenuta della guardia per i marittimi, adottata dall'Organizzazione marittima internazionale a Londra il 7 luglio 1978, resa esecutiva dalla legge 21 novembre 1985, n. 739;

o) le modalità di controllo della corretta attuazione del CSP;

p) la misura delle sanzioni in caso di inadempimento e le condizioni di risoluzione secondo i principi del codice civile. Nel CSP è altresì contenuta una clausola risolutiva espressa ai sensi dell'articolo 1456 del codice civile con l'indicazione circostanziata dei gravi motivi che giustificano la risoluzione dello stesso. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti notifica il CSP alla Commissione europea per la verifica della compatibilità con la disciplina dell'Unione europea e, ottenuto il consenso, approva e rende esecutivo il CSP con proprio decreto, da pubblicare nella Gazzetta Ufficiale. Qualora la decisione della Commissione europea non sia comunicata entro due mesi dalla notifica, il CSP si intende approvato.

14. La Regione Sardegna monitora la corretta e puntuale attuazione del CSP procedendo a controlli trimestrali, effettuati secondo le modalità precisate nel CSP, al termine dei quali corrisponde le singole rate di cui al comma 4, punto 2, lettera d). I risultati dell'attività di vigilanza sono riportati in una relazione e pubblicati con cadenza trimestrale nel sito internet istituzionale della Regione. Nell'adempimento dell'attività di vigilanza la Regione Sarde-

gna coopera con l'Autorità di regolazione dei trasporti. Gli armatori europei titolari del CSP si impegnano a rendere disponibili per l'attività di vigilanza le informazioni e la documentazione necessarie ai fini del buon esito dei controlli.

15. Nel caso in cui dai controlli effettuati siano riscontrate gravi inadempienze, definite ai sensi del comma 4, rispetto alle disposizioni contenute nel CSP, l'erogazione della compensazione prevista per il trimestre di riferimento è sospesa senza che ciò comporti il riconoscimento di oneri finanziari, fermo restando l'obbligo per gli armatori europei titolari del CSP di assicurare la continuità del servizio.

16. Fatti salvi i casi di forza maggiore, costituiscono gravi inadempienze:

a) l'interruzione temporanea del servizio su una o più rotte di cabotaggio marittimo ovvero l'inosservanza degli orari, con ritardi nella partenza o nell'arrivo maggiori di 30 minuti rispetto all'orario stabilito in riferimento a oltre il 30 per cento dei collegamenti;

b) l'impiego di navi con caratteristiche non conformi a quelle previste dal CSP e non in regola con i documenti di bordo;

c) il mancato rispetto delle norme vigenti in materia di composizione dell'equipaggio della nave, di coperture assicurative e di contratti collettivi di lavoro, nonché delle norme vigenti in materia di sicurezza e di formazione per il salvataggio a mare;

d) la sostituzione, temporanea o definitiva, delle navi utilizzate senza aver rispettato gli adempimenti di cui al comma 4, punto 2, lettera c);

e) il mancato rispetto degli standard qualitativi generali e specifici del servizio in riferimento a oltre il 30 per cento dei collegamenti;

f) la mancata o ritardata presentazione della relazione economico-finanziaria, del bilancio di esercizio e del piano industriale di cui al comma 8 punto 5. In caso di violazione degli obblighi contrattuali sono applicate sanzioni amministrative pecuniarie la cui misura è stabilita nel CSP. Ai sensi del decreto legislativo 29 luglio 2015, n. 129, e del regolamento di cui al comunicato dell'Autorità di regolazione dei trasporti 27 ottobre 2015, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 250 del 27 ottobre 2015, l'Autorità di regolazione dei trasporti è l'organismo responsabile dell'accertamento delle violazioni delle disposizioni del regolamento (UE) n. 1177/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 novembre 2010, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne e che modifica il regolamento (CE) n. 2006/2004, e dell'irrogazione delle sanzioni previste dal medesimo decreto legislativo. Nel caso di mancata comunicazione preventiva delle modifiche societarie con particolare riferimento alla titolarità, al controllo, alla sede sociale, all'oggetto e al capitale sociale di cui al comma 4, punto 2, lettera g), la sanzione amministrativa pecuniaria non può essere inferiore a un

milione di euro. L'applicazione di sanzioni amministrative pecuniarie non costituisce pregiudizio per l'esercizio da parte della Regione Sardegna del diritto di risoluzione del CSP per inadempimento. L'applicazione delle sanzioni amministrative pecuniarie o della sospensione della compensazione non esonera gli armatori europei da eventuali responsabilità verso terzi. L'importo delle sanzioni amministrative pecuniarie di cui al presente comma è prelevato dalle sovvenzioni da erogare o, in via sussidiaria, dalla cauzione.

17. Entro il mese di aprile di ogni anno gli armatori europei incaricati dello svolgimento dei servizi di trasporto marittimo con la Regione Sardegna di cui al CSP trasmettono alla medesima regione:

- a) una dettagliata relazione economico-finanziaria relativa all'esercizio dei collegamenti su ciascuna rotta di cabotaggio marittimo;
- b) il bilancio di esercizio, certificato da una società di revisione contabile; c) il piano industriale.

18. L'esercizio dei compiti di vigilanza tecnica e amministrativa, anche attraverso ispezioni a terra e a bordo, è affidato al personale della Regione Sardegna e, ove competente, al personale dell'Autorità di regolazione dei trasporti. Nell'esercizio dell'attività di vigilanza il personale incaricato può chiedere di essere affiancato, di volta in volta, dal personale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e del Corpo delle capitanerie di porto.

19. Al fine dell'effettuazione delle ispezioni di cui al comma 1, il personale incaricato ha facoltà di accedere presso tutti gli uffici delle società armatoriali e a bordo delle navi, nonché di prendere visione di tutti gli atti e della documentazione necessari all'esercizio dei compiti assegnati. Le attività di cui al presente comma sono svolte dalle amministrazioni competenti nell'ambito delle risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente.

20. Gli oneri derivanti dall'applicazione del CSP sono posti a carico della Regione Sardegna. Al fine di garantire la continuità territoriale marittima della Sardegna, rimuovendo gli ostacoli derivanti dalla condizione di insularità, e di assicurare il soddisfacimento delle esigenze connesse con lo sviluppo economico e sociale della regione, è altresì previsto un contributo dello Stato nella misura di 72.685.642,00 di euro annui a decorrere dall'anno 2020.

21. Ai fini di cui al comma 1 è istituito presso il Ministero dell'economia e delle finanze il Fondo per la continuità territoriale marittima della Sardegna, con una dotazione pari a 72.685.642,00 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2022. Ai maggiori oneri di cui al presente articolo, pari a 72.685.642,00 di euro annui a decorrere dall'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione delle risorse del Fondo per interventi strutturali di politica economica, di cui all'articolo 10, comma 5, del decreto-legge 29 novembre 2004, n. 282, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 dicembre 2004, n. 307.

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

4.0.2

MARILOTTI, MARGIOTTA, MANCA

Dopo l'articolo, inserire il seguente:

«Art. 4-bis.

1. Fino alla data di messa in servizio dell'infrastruttura Tyrrhenian Link che collegherà la Sardegna con la Sicilia e la penisola italiana attraverso un doppio cavo sottomarino, è istituito, entro i successivi novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, esclusivamente sul territorio delle regioni Sardegna e Sicilia, il nuovo servizio per la garanzia della sicurezza del sistema elettrico nazionale, che garantisca in tali isole la possibilità di distacco o modulazione dei carichi elettrici, in ottemperanza alle istruzioni impartite dalla società Terna S.p.a. in ragione delle esigenze di sicurezza del sistema di rete zonale, insulare e nazionale.

2. Entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto legge, l'Autorità per l'energia elettrica e il gas con propri provvedimenti, in relazione al servizio di cui al comma 1, definisce il coordinamento con il servizio di interrompibilità istantanea attualmente vigente per le Isole Maggiori e le caratteristiche del medesimo servizio, nonché i criteri e le modalità di attuazione del nuovo servizio di cui al comma 1.

3. I criteri e le modalità di attuazione di cui al comma 2, sono altresì adottati allo scopo di consentire alle imprese energivore presenti esclusivamente sul territorio delle regioni Sardegna e Sicilia, che si trovino in situazioni di difficoltà operativa in ragione dell'incremento dei costi energetici, di ridurre l'impatto dei maggiori oneri connessi a tale incremento, garantendo per tale via la loro continuità operativa e il mantenimento dei livelli occupazionali.

4. Ai maggiori oneri di cui al presente articolo, pari a 30 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per gli interventi strutturali di politica economica, di cui all'articolo 10, comma 5, del decreto-legge 29 novembre 2004, n. 282, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 dicembre 2004, n. 307. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con proprio decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.».

4.0.3

MARGIOTTA

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 4-bis

1. All'articolo 6 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, dopo il comma 9 sono aggiunti i seguenti:

"9-bis. Le Autorità di sistema portuale rientrano tra i soggetti passivi dell'IRES previsti dall'articolo 73, comma 1, lettera c), del Testo unico delle imposte sui redditi, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917, nei confronti delle quali il presupposto d'imposta si verifica in modo unitario e autonomo.

9-ter. Non costituisce esercizio di attività commerciali, in quanto esercizio di funzioni statali da parte di enti pubblici, l'attività di prelievo autoritativa delle tasse di ancoraggio, delle tasse portuali sulle merci sbarcate e imbarcate e delle tasse per il rilascio delle autorizzazioni di cui all'articolo 16 della presente legge. Con decreto del Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze sono determinati i limiti minimi e massimi stabiliti, nonché i criteri per la determinazione degli stessi, per ciascuna tipologia dei prelievi. Ciascuna Autorità di sistema portuale determina l'importo delle predette tasse all'interno dei limiti previsti, destinando lo stesso alla copertura dei costi per la manutenzione e lo sviluppo delle parti comuni dell'ambito portuale destinate alla difesa del territorio, al controllo e tutela della sicurezza del traffico marittimo e del lavoro in ambito portuale, alla viabilità generale e ad attività che si connotano come estrinsecazione di potestà pubbliche, nonché al mantenimento dei fondali, oltre che alla copertura di quota parte dei costi generali. Le Autorità di sistema portuale sono tenute alla rendicontazione dei predetti costi con le modalità stabilite con il medesimo decreto di cui al secondo periodo.

9-quater. I canoni percepiti dalle Autorità di sistema portuale in relazione alle concessioni demaniali, comprese quelle di cui all'articolo 18 della presente legge, e di cui all'articolo 36 del codice della navigazione, approvato con il regio decreto 30 marzo 1942, n. 327, nonché alle autorizzazioni all'uso di zone e pertinenze demaniali di cui all'articolo 39 del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione marittima approvato con d.P.R. 15 febbraio 1952, n. 328, sono considerati redditi diversi e concorrono a formare il reddito complessivo per l'ammontare percepito nel periodo di imposta, ridotto del 50 per cento a titolo di deduzione forfetaria delle spese."

2. Le disposizioni di cui al comma 1 hanno effetto per i periodi d'imposta che hanno inizio a decorrere dal 1° gennaio 2022. Sono fatti salvi i com-

portamenti adottati anteriormente e non si fa luogo al rimborso di quanto già versato.»

4.0.4

BERUTTI

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 4-bis

1. In linea con quanto disposto ai sensi dell'articolo 199 del decreto-legge n. 34 del 2020, convertito con la legge n. 77 del 2020, successivamente integrato e modificato dall'articolo 4 del decreto-legge n. 121 del 2021, in considerazione della necessità di adottare misure atte a contrastare gli effetti economici della crisi internazionale in atto in Ucraina e dell'aumento del costo dei carburanti e dell'energia, nonché dall'aumento dei costi derivanti dagli aggiornamenti, relativi all'anno 2022, delle misure unitarie dei canoni per le concessioni demaniali marittime ai sensi del decreto ministeriale del Ministero Infrastrutture e Mobilità Sostenibile del 13/12/2021, in ordine allo svolgimento delle attività imprenditoriali nei porti italiani, le Autorità di sistema portuale, compatibilmente con le proprie disponibilità di bilancio e fermo quanto previsto dall'articolo 9-ter del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito con modificazioni dalla legge 16 novembre 2018, n. 130:

a) dispongono la riduzione dell'importo dei canoni concessori di cui all'articolo 36 del codice della navigazione, agli articoli 16, 17 e 18 della legge 28 gennaio 1994, n. 84 e di quelli relativi alle concessioni per la gestione di stazioni marittime e servizi di supporto a passeggeri, dovuti in relazione all'anno 2022 ed ivi compresi quelli previsti dall'articolo 92, comma 2, del decreto-legge 17 marzo 2020, n.18, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 aprile 2020, n. 27, nell'ambito delle risorse disponibili a legislazione vigente e nel rispetto degli equilibri di bilancio, allo scopo anche utilizzando il proprio avanzo di amministrazione; la riduzione di cui alla presente lettera può essere riconosciuta, per i canoni dovuti fino alla data del 15 dicembre 2022, in favore dei concessionari che dimostrino di aver subito nel periodo compreso tra il 1° gennaio 2022 e il 15 dicembre 2022, una diminuzione del fatturato pari o superiore al 20 per cento del fatturato registrato nel medesimo periodo dell'anno 2019.

2. Al fine di ridurre gli effetti di incertezza dei flussi di merci e passeggeri derivanti della grave crisi internazionale in atto in Ucraina e al persistere

delle problematiche operative nei porti mondiali di provenienza e destinazione delle navi, nonché degli aumenti del costo dei carburanti e dell'energia:

a) la durata delle autorizzazioni rilasciate ai sensi dell'articolo 16 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, attualmente in corso o scadute tra la data del 31 gennaio 2022 e la data di entrata in vigore del presente decreto, è prorogata di 12 mesi;

b) a durata delle concessioni rilasciate nei porti ai sensi dell'articolo 36 del codice della navigazione e dell'articolo 18 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, nonché delle concessioni per la gestione di stazioni marittime e servizi di supporto a passeggeri, attualmente in corso o scadute tra la data del 31 gennaio 2022 e la data di entrata in vigore del presente decreto, è prorogata di 12 mesi;

3. La proroga di cui alle lettere a) e b) del comma 2 non si applica in presenza di procedure di evidenza pubblica relative al rilascio delle autorizzazioni o delle concessioni previste dagli articoli 16 e 18 della legge 28 gennaio 1994, n. 84 ovvero dell'articolo 36 del codice della navigazione, già definite con l'aggiudicazione al nuovo soggetto concessionario alla data del 31 gennaio 2022.

4. Per le finalità di cui al comma 1 non è prevista alcun onere aggiuntivo a carico delle finanze dello stato

5. In considerazione delle differenti finalità di mitigazione degli effetti economici, le proroghe di cui alle lettere a) e b) del comma 2 vengono riconosciute in aggiunta ai periodi di proroga riconosciuti ai sensi dell'articolo 199, comma 3, lettere a) e b), del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34 convertito con modificazioni dalla legge 17 luglio 2020, n. 77.»

4.0.5

D'ARIENZO

Dopo l'articolo 4 inserire il seguente:

«Art. 4-bis

(Disposizioni per la Pianificazione strategica della portualità e della logistica)

1. Al fine di migliorare la competitività del sistema portuale e logistico, di agevolare la crescita dei traffici delle merci e delle persone e la promozione dell'intermodalità nel traffico merci, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da adottare entro 90 giorni dall'entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto-legge, previa deliberazione del Consiglio

dei Ministri, è aggiornato il Piano strategico nazionale della portualità e della logistica di cui all'articolo 29, comma 1, del decreto legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164. Lo schema del decreto recante il piano di cui al presente comma è trasmesso alle Camere ai fini dell'acquisizione del parere delle competenti Commissioni parlamentari. Il parere è espresso entro trenta giorni dalla data di assegnazione, decorsi i quali il decreto può essere comunque emanato.

2. Allo scopo di accelerare la realizzazione dei progetti inerenti alla logistica portuale, entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, le Autorità portuali presentano alla Presidenza del Consiglio dei Ministri un resoconto degli interventi correlati a progetti in corso di realizzazione o da intraprendere, corredato dai relativi crono programmi e piani finanziari. La Presidenza del Consiglio dei Ministri, d'intesa con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, seleziona, entro i successivi sessanta giorni, gli interventi ritenuti più urgenti sulla base delle proposte contenute nei documenti presentati dalle Autorità portuali, anche al fine di valutarne l'inserimento nel piano strategico di cui al comma 1, ovvero di valutare interventi sostitutivi.»

4.0.6

DE PETRIS, BUCCARELLA, ERRANI, GRASSO, LAFORGIA, RUOTOLO

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 4-bis

(Disposizioni in materia di comunità energetiche rinnovabili e cold ironing)

1. Allo scopo di contribuire alla crescita sostenibile del Paese, alla decarbonizzazione del sistema energetico e per il perseguimento della resilienza energetica nazionale, le Autorità di sistema portuale possono, anche in deroga alle previsioni di cui all'articolo 6, comma 11, della legge 28 gennaio 1994, n. 84, costituire una o più comunità energetiche rinnovabili ai sensi dell'articolo 31 del decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 199, in coerenza con il documento di pianificazione energetica e ambientale di cui all'articolo 4-bis della medesima legge n. 84 del 1994. Gli incentivi previsti dal decreto legislativo n. 199 del 2021 si applicano agli impianti da fonti rinnovabili inseriti in comunità energetiche rinnovabili costituite dalle Autorità di sistema portuale, ai sensi del presente comma, anche se di potenza superiore a 1 MW. Resta comunque esclusa la possibilità di realizzare gli impianti nelle aree naturali protette di cui alla legge 6 dicembre 1991, n. 394, articolo 9-*quater* (Disposizioni in materia di comunità energetiche rinnovabili e *cold ironing*)

2. Tutti i soggetti concessionari di spazi demaniali in ambito portuale, anche raggruppati in consorzio, possono promuovere o aderire, quali soci, alle comunità energetiche rinnovabili costituite ai sensi del comma 1.

3. Gli enti attuatori di cui all'articolo 2 del decreto MIMS del 13 agosto 2021, possono avvalersi dei consorzi e della comunità energetica di cui al comma 1 per la realizzazione e gestione degli interventi di cui all'articolo 1, comma 3, lettera e) del decreto MIMS del 13 agosto 2021. In tal caso la comunità energetica rimane obbligata al rispetto del decreto legislativo n. 50 del 2016, ove applicabile.»

4.0.7

MALLEGNI, VONO

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 4-bis

(Disposizioni urgenti in materia di operazioni portuali)

1. All'articolo 16 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, dopo il comma 4-ter è inserito il seguente:

"4-quater. Per le navi di linea, adibite al trasporto pubblico locale marittimo intraregionale ovvero che effettuano tratte inferiori a 100 miglia, resta comunque ferma la possibilità di effettuare in autoproduzione le operazioni portuali di cui al comma 1, espletate da proprio personale all'uopo formato, nel rispetto delle condizioni di cui al comma 3. "»

4.0.8

MARGIOTTA

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 4-bis

1. All'articolo 5 del decreto-legge 14 giugno 2021, n. 82, convertito in legge con la legge di conversione 4 agosto 2021, n. 109, dopo il comma 6, è inserito il seguente: "6-bis. Il 5 per cento delle risorse stanziato annualmente dalla Legge di bilancio per il funzionamento dell'Agenzia per la cybersicurezza nazionale è destinato alle Autorità di sistema portuale, alle imprese di

armamento stabilite in Italia, ai terminal portuali nazionali merci e passeggeri, alle imprese operanti nel settore della intermodalità marittima e ferroviaria. Detto stanziamento è finalizzato allo sviluppo delle loro risorse e infrastrutture cibernetiche oltreché alla formazione del personale.».

4.0.9

BITI, FEDELI, ROJC, VATTUONE, COMINCINI, MARGIOTTA, GIACOBBE, D'ARIENZO, LAUS, MIRABELLI, MANCA, COLLINA, PITTELLA, NANNICINI, ROSSOMANDO, VALENTE, STEFANO, BOLDRINI, VERDUCCI, MARILOTTI, IORI, PINOTTI

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 4-bis

(Misure per favorire l'incremento dell'offerta di alloggi in locazione per uso residenziale di lunga durata)

1. Al fine di favorire l'incremento dell'offerta di alloggi in locazione per uso residenziale di lunga durata, la residenzialità nei centri storici e di tutelare il patrimonio storico-artistico e ambientale, i comuni di cui all'articolo 59, comma 1, del decreto legge 14 agosto 2020, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126, possono:

a) integrare i propri strumenti urbanistici con specifiche disposizioni per individuare, in modo differenziato per ambiti omogenei, e nel rispetto dei principi di proporzionalità, trasparenza e non discriminazione, con particolare riguardo al centro storico, i limiti massimi e i presupposti previsti per la destinazione degli immobili residenziali ad attività di locazione breve di cui all'articolo 4 del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito in legge 21 giugno 2017, n. 96. Le disposizioni di cui al primo periodo tengono conto della funzione di integrazione al reddito della locazione breve per i soggetti che svolgono tale attività in relazione ad una sola unità immobiliare;

b) stabilire, con specifiche disposizioni regolamentari che lo svolgimento dell'attività di cui alla lettera a) per oltre 120 giorni, anche non consecutivi, di ogni anno solare, sia subordinato al mutamento di destinazione d'uso e categoria funzionale dell'immobile.

2. Il Regolamento di cui al comma 1 è aggiornato periodicamente in considerazione dell'andamento della popolazione residente ed adottato nel rispetto della legge regionale in materia.»

4.0.10

MALLEGNI

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 4-bis

(Misure per favorire l'incremento dell'offerta di alloggi in locazione per uso residenziale di lunga durata)

1. Al fine di favorire l'incremento dell'offerta di alloggi in locazione per uso residenziale di lunga durata, la residenzialità nei centri storici e di tutelare il patrimonio storico-artistico e ambientale, i comuni di cui all'articolo 59, comma 1, del decreto legge 14 agosto 2020, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126, possono:

a) integrare i propri strumenti urbanistici con specifiche disposizioni per individuare, in modo differenziato per ambiti omogenei, e nel rispetto dei principi di proporzionalità, trasparenza e non discriminazione, con particolare riguardo al centro storico, i limiti massimi e i presupposti previsti per la destinazione degli immobili residenziali ad attività di locazione breve di cui all'articolo 4 del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito in legge 21 giugno 2017, n. 96. Le disposizioni di cui al primo periodo tengono conto della funzione di integrazione al reddito della locazione breve per i soggetti che svolgono tale attività in relazione ad una sola unità immobiliare;

b) stabilire, con specifiche disposizioni regolamentari che lo svolgimento dell'attività di cui alla lettera a) per oltre 120 giorni, anche non consecutivi, di ogni anno solare, sia subordinato al mutamento di destinazione d'uso e categoria funzionale dell'immobile.

2. Il Regolamento di cui al comma 1 è aggiornato periodicamente in considerazione dell'andamento della popolazione residente ed adottato nel rispetto della legge regionale in materia.»

4.0.11

BERUTTI

Dopo l'articolo aggiungere il seguente:

«Art. 4-bis

1. All'articolo 4 del decreto-legge 1° marzo 2022 n. 17, convertito in legge 27 aprile 2022 n. 34 è aggiunto il seguente comma:

"1-bis. Tra le imprese considerate dal decreto del Ministro dello sviluppo economico 21 dicembre 2017 di cui al comma 1 sono inserite anche le aziende di trasporto pubblico locale".

2. All'articolo 5 del decreto-legge 1° marzo 2022 n. 17, convertito in legge 27 aprile 2022 n. 34 è aggiunto il seguente comma:

"2-bis: Tra le imprese considerate al comma 2, di cui all'allegato 1 al decreto del Ministro della transizione ecologica 21 dicembre 2021, n. 541, sono inserite anche le aziende di trasporto pubblico locale".

4.0.12

COMINCINI

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 4-bis

(Fondo per la realizzazione di cammini nelle aree interne del Paese)

1. Presso il Ministero dell'economia e delle finanze, è istituito un Fondo, con dotazione pari a 10 milioni di euro per l'anno 2022 e a 20 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2023 al 2027, destinato al finanziamento di progetti promossi da Comuni ubicati nelle aree interne del Paese, in associazione tra loro, riguardanti la realizzazione di cammini fruibili a piedi, in bicicletta o con altre forme di mobilità dolce e sostenibile che collegano luoghi accomunati da valori culturali, storici ed ambientali e che consentano la valorizzazione turistica dei rispettivi borghi e il rilancio delle attività economiche.

2. Con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, da emanare, di concerto con i Ministri della transizione ecologica e delle infrastrutture e della mobilità sostenibile, entro 90 giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto legge, sono definiti i criteri e le modalità di accesso al finanziamento di cui al comma 1 e di ripartizione delle medesime risorse.

3. Ai maggiori oneri di cui al comma 1, pari a 10 milioni di euro per l'anno 2022 e a 20 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2023 al 2027, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2022-2024, nell'ambito del programma "Fondi di riserva e speciali" della missione "Fondi da ripartire" dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2022, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al medesimo Ministero.»

Art. 5

5.1

MIRABELLI, VATTUONE, PINOTTI, MARGIOTTA, MANCA

Sostituire l'articolo con il seguente:

«Art. 5

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

1. All'articolo 94-*bis* del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 aprile 2020, n. 27, dopo il comma 7 sono aggiunti i seguenti:

"7-*bis*. Al fine di 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, il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure occidentale, attesa la nota di rinuncia alla concessione da parte della Soc. Funivie e la messa in liquidazione della stessa e dell'individuazione di un nuovo concessionario da parte del medesimo presidente, provvede, in deroga alle previsioni di cui all'articolo 21, comma 5, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, alla gestione diretta di detto servizio per un periodo massimo di ventiquattro mesi, prorogabile con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili non oltre il 31 dicembre 2024.

In caso di gestione diretta del servizio, il Presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure occidentale per l'affidamento delle attività di esecuzione di lavori, anche di manutenzione ordinaria e straordinaria, servizi e forniture, dei servizi di ingegneria e architettura, inclusa l'attività di proget-

tazione e di acquisizione di servizi di supporto tecnico e *project management*, nonché per l'affidamento del servizio ad un nuovo concessionario e per l'esecuzione dei relativi contratti, opera in deroga ad ogni disposizione di legge diversa da quella penale, fatto salvo il rispetto delle disposizioni del codice delle leggi antimafia e delle misure di prevenzione, di cui al decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159, nonché dei vincoli inderogabili derivanti dall'appartenenza all'Unione europea, ivi inclusi quelli derivanti dalle direttive 2014/23/UE, 2014/24/UE e 2014/25/UE. In questo quadro al fine di razionalizzare e velocizzare gli interventi di ripristino della linea funiviaria si potranno altresì spostare risorse a favore dell'attuale Commissario già incaricato del ripristino della linea danneggiata dagli eventi alluvionali del 2018 attingendo per la somma di 3.000.000 di euro dal capitolo 1325 (pag1 Funivie Alto Tirreno) per le annualità non corrisposte al concessionario.

7-ter. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da adottarsi entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, sono definiti:

a) fermo restando quanto previsto dall'articolo 16, comma 3-*sexies*, del decreto legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazione, della legge 9 novembre 2021, n. 156, le modalità per l'acquisizione in carico alla gestione di cui al comma 7-*bis*, fermo quanto previsto dal comma 1, dei contratti individuali di lavoro con il personale addetto al servizio alla data di cessazione dell'attuale concessione, nel rispetto delle qualifiche funzionali e dei livelli retributivi posseduti, in conformità alle previsioni del vigente Contratto collettivo nazionale di lavoro di settore;

b) le modalità per la restituzione dei beni strumentali concessi in uso al concessionario e di quelli acquistati dal concessionario utilizzando i contributi riconosciuti dal concedente;

c) le modalità per il trasferimento alla gestione del presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure occidentale dei contratti con soggetti terzi in corso di validità, necessari per la prosecuzione del servizio;

d) i termini per la predisposizione da parte della gestione del presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure occidentale di un nuovo piano industriale, operativo e finanziario, nonché per l'affidamento del servizio ad un nuovo concessionario secondo le modalità previste dal codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50;

e) la quota percentuale delle risorse di cui al comma 7-*sexies* eventualmente da destinare alle spese di supporto tecnico per lo svolgimento delle attività di cui al presente comma e al comma 7-*bis*;

f) il percorso per dare avvio immediato all'utilizzo del sistema di trasporto ferroviario in sostituzione dell'attuale trasporto camionistico e alla stabilizzazione della forza lavoro ex Funivie in liquidazione definendo così una concessione anticipata per l'utilizzo dei parchi e degli impianti ferroviari ad essa connessi.

7-quater. Per il supporto tecnico e le attività connesse alla realizzazione delle attività di cui ai commi *7-bis* e *7-ter*, il presidente può avvalersi, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, di strutture delle amministrazioni territoriali interessate o di strutture dell'amministrazione centrale, 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 cui oneri sono posti a carico delle risorse di cui al comma *7-sexies* nell'ambito della percentuale individuata ai sensi della lettera e) del comma *7-ter*.

7-quinquies Nel caso in cui non sia stato possibile individuare un nuovo concessionario, la regione Liguria subentra allo Stato, quale concedente dell'impianto funiviario. Con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, previo accordo di programma tra il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e la regione Liguria, ai sensi dell'articolo 4, comma 4, lettera a), della legge 15 marzo 1997, n. 59, si provvede all'attuazione del conferimento e all'attribuzione delle relative risorse. L'accordo di programma, di cui al primo periodo, può disporre, previa intesa tra regione ed enti locali, la contestuale attribuzione e ripartizione fra gli enti locali delle risorse finanziarie, umane, strumentali ed organizzative.

7-sexies. Agli oneri derivanti dai commi *7-bis*, *7-ter* e *7-quater*, pari a euro 450.000 per l'anno 2022 ed a euro 5.600.000 per ciascuno degli anni 2023 e 2024, si provvede: a) quanto ad euro 450.000 per l'anno 2022 mediante corrispondente utilizzo delle risorse di cui al 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; c) quanto a euro 5.600.000 per ciascuno degli anni 2023 e 2024 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. Nell'ambito delle risorse disponibili sul fondo di parte corrente di cui al citato art. *34-ter*, comma 5 della Legge n. 196 del 2009 vengono resi disponibili per l'anno 2022 3.000.000 di euro da destinare agli interventi di cui al presente articolo, comma *7-bis*.»

5.2

RIPAMONTI, BRUZZONE, PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RUFA

Apportare le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, capoverso *7-bis*, sopprimere le parole «entro 31 dicembre 2022»;

b) al comma 1, capoverso 7-bis, sostituire le parole: «nelle more dell'individuazione di un nuovo concessionario» con le seguenti: «al fine di eseguire gli interventi necessari per il recupero della piena funzionalità tecnica di detta funivia, garantire la continuità dell'esercizio dei servizi di trasporto portuale a basso impatto ambientale e di traffico ed il mantenimento degli attuali livelli occupazionali, nonché di individuare un nuovo concessionario.»;

*c) al comma 1, capoverso 7-bis, aggiungere in fine i seguenti periodi: «Nell'esercizio della gestione diretta, il commissario, ai fini dell'affidamento delle attività di esecuzione di lavori, anche di manutenzione ordinaria e straordinaria, e di acquisizione di servizi e forniture, di servizi di ingegneria ed architettura, inclusa l'attività di progettazione, di supporto tecnico e *project management*, nonché per l'affidamento del servizio ad un nuovo concessionario, per l'esecuzione dei relativi contratti, opera in deroga ad ogni disposizione di legge diversa da quella penale, fatto salvo il rispetto delle disposizioni del codice delle leggi antimafia e delle misure di prevenzione di cui al decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159 nonché dei vincoli inderogabili derivanti dall'appartenenza all'Unione Europea, ivi inclusi quelli derivanti dalle direttive 2014/23/UE, 2014/24/UE e 2014/25/UE. Il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, entro il termine di trenta giorni dalla ricezione di una istanza di concessione, procede ad avviare la procedura ad evidenza pubblica necessaria per l'individuazione del nuovo concessionario. Nelle more dell'aggiudicazione definitiva, al fine di incentivare il trasporto sostenibile delle merci, il Presidente assegna in concessione anticipata al soggetto individuato la gestione dei parchi e degli impianti ferroviari raccordati al sito oggetto della concessione, fatti salvi i titoli autorizzatori rilasciati dal gestore dell'infrastruttura nazionale»;*

d) al comma 1, capoverso 7-ter, aggiungere, in fine, le seguenti parole: «e sono definiti:

a) le modalità per il trasferimento alla gestione del presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale dei contratti con soggetti terzi in corso di validità, necessari per la prosecuzione del servizio;

b) il percorso per dare avvio immediato all'utilizzo del sistema di trasporto ferroviario in sostituzione dell'attuale trasporto camionistico e alla stabilizzazione della forza lavoro ex Funivie in liquidazione definendo così una concessione anticipata per l'utilizzo dei parchi e degli impianti ferroviari ad essa connessi; a tale riguardo, il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure occidentale, una volta individuato il concessionario darà comunque avvio immediato all'utilizzo del sistema di trasporto ferroviario in sostituzione dell'attuale trasporto via gomma e alla stabilizzazione della forza lavoro secondo quanto previsto nella procedura di concessione, procedendo, se del caso, ad una concessione anticipata volta all'utilizzo dei parchi e degli impianti ferroviari ad essa connessi, in attesa del completamento delle opere e del collaudo delle opere e degli interventi sull'impianto funiviario se non ancora completati.»

e) al comma 1, capoverso 7-quater, sostituire le parole: «può avvalersi» con le seguenti: «si avvale»;

f) al comma 1, capoverso 7-quater, sopprimere le seguenti parole: «, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.»;

g) al comma 1, capoverso 7-quinques, sostituire le parole: «700.000», con le seguenti: «3.700.000» e dopo la lettera a), aggiungere le seguenti:

«a-bis) Quanto a 3.000.000 di euro per il 2022, nell'ambito delle risorse disponibili sul fondo di parte corrente di cui al citato articolo 34-ter, comma 5 della legge 31 dicembre 2009, n. 196 vengono resi disponibili, per l'anno 2022, 3.000.000 di euro da destinare agli interventi di cui al comma 7-bis del presente articolo.»

h) dopo il comma 2, aggiungere i seguenti:

«2-bis. All'articolo 94-bis, del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 aprile 2020, n. 27, comma 1, primo capoverso, dopo le parole: "per ciascuno degli anni 2020 e 2021" aggiungere le seguenti: "e 2022";

2-ter. In attesa della piena operatività dell'infrastruttura, il Commissario, qualora necessario, potrà fare ricorso allo strumento di integrazione salariale di cui al comma 1 dell'articolo 94-bis del decreto-legge 17 marzo 2020 n. 18, convertito con modificazioni, dalla legge 24 aprile 2020 n. 27.»

5.3

MARGIOTTA

Apportare le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, capoverso 7-bis, sopprimere le parole: «entro 31 dicembre 2022»;

b) al comma 1, capoverso 7-bis, sostituire le parole: «nelle more dell'individuazione di un nuovo concessionario» con le seguenti: «al fine di eseguire gli interventi necessari per il recupero della piena funzionalità tecnica di detta funivia, garantire la continuità dell'esercizio dei servizi di trasporto portuale a basso impatto ambientale e di traffico ed il mantenimento degli attuali livelli occupazionali, nonché di individuare un nuovo concessionario.»;

*c) al comma 1, capoverso 7-bis, aggiungere in fine i seguenti periodi: «Nell'esercizio della gestione diretta, il commissario, ai fini dell'affidamento delle attività di esecuzione di lavori, anche di manutenzione ordinaria e straordinaria, e di acquisizione di servizi e forniture, di servizi di ingegneria ed architettura, inclusa l'attività di progettazione, di supporto tecnico e *project management*, nonché per l'affidamento del servizio ad un nuovo concessionario, per l'esecuzione dei relativi contratti, opera in deroga ad ogni disposizione*

di legge diversa da quella penale, fatto salvo il rispetto delle disposizioni del codice delle leggi antimafia e delle misure di prevenzione di cui al decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159 nonché dei vincoli inderogabili derivanti dall'appartenenza all'Unione Europea, ivi inclusi quelli derivanti dalle direttive 2014/23/UE, 2014/24/UE e 2014/25/UE. Il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, entro il termine di trenta giorni dalla ricezione di una istanza di concessione, procede ad avviare la procedura ad evidenza pubblica necessaria per l'individuazione del nuovo concessionario. Nelle more dell'aggiudicazione definitiva, al fine di incentivare il trasporto sostenibile delle merci, il Presidente assegna in concessione anticipata al soggetto individuato la gestione dei parchi e degli impianti ferroviari raccordati al sito oggetto della concessione, fatti salvi i titoli autorizzatori rilasciati dal gestore dell'infrastruttura nazionale»;

d) al comma 1, capoverso 7-ter, aggiungere, in fine, le seguenti parole: «e sono definiti:

a) le modalità per il trasferimento alla gestione del presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale dei contratti con soggetti terzi in corso di validità, necessari per la prosecuzione del servizio;

b) il percorso per dare avvio immediato all'utilizzo del sistema di trasporto ferroviario in sostituzione dell'attuale trasporto camionistico e alla stabilizzazione della forza lavoro ex Funivie in liquidazione definendo così una concessione anticipata per l'utilizzo dei parchi e degli impianti ferroviari ad essa connessi; a tale riguardo, il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure occidentale, una volta individuato il concessionario darà comunque avvio immediato all'utilizzo del sistema di trasporto ferroviario in sostituzione dell'attuale trasporto via gomma e alla stabilizzazione della forza lavoro secondo quanto previsto nella procedura di concessione, procedendo, se del caso, ad una concessione anticipata volta all'utilizzo dei parchi e degli impianti ferroviari ad essa connessi, in attesa del completamento delle opere e del collaudo delle opere e degli interventi sull'impianto funiviario se non ancora completati.»

e) al comma 1, capoverso 7-quater, sostituire le parole: «può avvalersi» con le seguenti: «si avvale»

f) al comma 1, capoverso 7-quater, sopprimere le seguenti: «, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, »;

g) al comma 1, capoverso 7-quinques, sostituire le parole: «700.000», con le seguenti: «3.700.000» e dopo la lettera a), aggiungere la seguente: «a-bis) Quanto a 3.000.000 di euro per il 2022, nell'ambito delle risorse disponibili sul fondo di parte corrente di cui al citato articolo 34-ter, comma 5 della legge 31 dicembre 2009, n. 196 vengono resi disponibili, per l'anno 2022, 3.000.000 di euro da destinare agli interventi di cui al comma 7-bis del presente articolo.»

h) dopo il comma 2, aggiungere i seguenti:

«2-bis. All'articolo 94-bis, del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 aprile 2020, n. 27, comma 1, primo capoverso, dopo le parole: "per ciascuno degli anni 2020 e 2021" aggiungere le seguenti: "e 2022";

2-ter. In attesa della piena operatività dell'infrastruttura, il Commissario, qualora necessario, potrà fare ricorso allo strumento di integrazione salariale di cui al comma 1 dell'articolo 94-bis del decreto-legge 17 marzo 2020 n. 18, convertito con modificazioni, dalla legge 24 aprile 2020 n. 27.»

5.0.1

MARILOTTI, FERRARI, MARGIOTTA, FENU

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 5-bis

(Disposizioni per fronteggiare le carenze infrastrutturali regionali che impediscono l'approvvigionamento diretto di gas naturale)

1. Nelle sole regioni ove l'accesso al mercato del gas naturale risulta impossibile a causa di carenze infrastrutturali che ne impediscono l'approvvigionamento diretto, le disposizioni di cui all'articolo 5 del decreto legge 1 marzo 2022, n. 17, convertito con modificazioni dalla legge 27 aprile 2022, n. 34, nonché le altre disposizioni di legge riferite al gas naturale, si applicano anche per l'acquisto di gas non naturale e di altri prodotti energetici sostitutivi.

2. Ai fini di cui al comma 1, il contributo straordinario di cui all'articolo 5 del decreto legge 1 marzo 2022, n. 17, convertito con modificazioni dalla legge 27 aprile 2022, n. 34, è riconosciuto a parziale compensazione dei maggiori oneri sostenuti per l'acquisto del gas non naturale o di altri prodotti energetici sostitutivi del gas naturale, sotto forma di credito d'imposta, pari al 25 per cento della spesa sostenuta per l'acquisto del medesimo gas, consumato nel secondo trimestre solare dell'anno 2022, per usi energetici diversi dagli usi termoelettrici, qualora il prezzo di riferimento del gas non naturale o degli altri prodotti energetici sostitutivi del gas non naturale, calcolato come media, riferita al primo trimestre 2022, dei prezzi di riferimento pubblicati dal Ministero della transizione ecologica nella sezione Analisi statistiche energetiche e minerali del proprio sito istituzionale, abbia subito un incremento superiore al 30 per cento del corrispondente prezzo medio, riferito al medesimo trimestre dell'anno 2019.

3. Il contributo straordinario di cui al comma 2, è riconosciuto alle sole imprese a forte consumo di gas che operano, nelle regioni di cui al comma 1, in uno dei settori di cui all'allegato 1 del decreto del Ministro della transizione ecologica 21 dicembre 2021, n. 541, alle stesse condizioni e con i medesimi limiti fissati dal comma 2 in relazione al gas naturale, e dal comma 3 dell'articolo 5 del decreto legge 1 marzo 2022, n. 17, convertito con modificazioni dalla legge 27 aprile 2022, n. 34.

4. Agli oneri derivanti dalle disposizioni di cui al presente articolo, valutati in 10 milioni di euro per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.

5. Il Ministero dell'economia e delle finanze effettua il monitoraggio delle fruizioni del credito d'imposta di cui al presente articolo, ai fini di quanto previsto dall'articolo 17, comma 13, della legge 31 dicembre 2009, n. 196.»

5.0.2

DI GIROLAMO

Dopo l'articolo, inserire il seguente:

«Art. 5-bis

(Disposizioni urgenti per la funzionalità e la sicurezza del sistema idrico del Gran Sasso)

1. Al fine di consentire la rapida attuazione degli interventi per la sicurezza del sistema idrico del Gran Sasso, all'articolo 4-ter, comma 3, del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al primo periodo:

1) le parole: ", di cui una unità di livello dirigenziale non generale e dieci unità di personale" sono soppresse;

2) le parole: "con esclusione del personale docente, educativo ed amministrativo-tecnico-ausiliario delle istituzioni scolastiche" sono sostituite dalle seguenti: "compreso il personale docente, educativo ed amministrativo-tecnico-ausiliario delle istituzioni scolastiche, per un massimo di una unità.";

b) al secondo periodo, le parole: "dirigenziale e" sono soppresse;

c) sono aggiunti, infine, i seguenti periodi: "Nell'ambito del personale assegnato alla struttura e nel limite delle risorse disponibili, il Commissario straordinario può nominare un responsabile delle attività tecniche, con con-

tenuti di alta professionalità e specializzazione correlate al possesso di titoli universitari e/o all'iscrizione ad albi professionali. Con provvedimento del Commissario, nel limite di 60.000 euro annui, è definito il compenso del responsabile delle attività tecniche di cui al precedente periodo.".

2. Ai maggiori oneri derivanti dal presente articolo, pari a 60.000 euro per l'anno 2022, si provvede nel limite delle risorse disponibili nella contabilità speciale.»

5.0.3

D'ALFONSO

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 5-bis

(Disposizioni urgenti in materia di sostegno al settore ittico)

1. Il 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, è incrementato di ulteriori 5 milioni di euro per l'anno 2022. Tali risorse sono destinate alla prosecuzione degli interventi di finanziamento dell'indennità giornaliera onnicomprensiva, pari a 30 euro per l'anno 2022, per ciascun lavoratore dipendente da impresa adibita alla pesca marittima, compresi i soci lavoratori delle cooperative della piccola pesca di cui alla legge 13 marzo 1958, n. 250, in caso di sospensione dal lavoro derivante da misure di arresto temporaneo non obbligatorio.

2. Le risorse a bilancio per l'erogazione del trattamento di cui all'articolo 8 della legge 8 agosto 1972, n. 457, riconosciuto ai lavoratori dipendenti imbarcati su navi adibite alla pesca marittima e in acque interne e lagunari, ivi compresi i soci lavoratori di cooperative della piccola pesca di cui alla legge 13 marzo 1958, n. 250, nonché agli armatori e ai proprietari armatori, imbarcati sulla nave dai medesimi gestita, per periodi diversi da quelli di sospensione dell'attività lavorativa derivante da misure di arresto temporaneo obbligatorio e non obbligatorio, sono incrementate di ulteriori 5 milioni di euro per l'anno 2022.».

3. Il contributo per l'acquisto del gasolio impiegato dalle imprese della pesca professionale, nell'esercizio della loro attività, di cui al comma 1 dell'articolo 18 del decreto-legge 21 marzo 2022, n. 21, convertito, con modificazioni, dalla legge 20 maggio 2022, n. 51, è esteso, in ragione degli effetti derivanti dal perdurare dell'aumento eccezionale del prezzo dei carburanti, per un ammontare complessivo di ulteriori 10 milioni di euro per l'anno 2022,

anche al terzo trimestre del 2022. Tale contributo è esteso alle cooperative di servizi alla pesca che gestiscono impianti di distribuzione di prodotti petroliferi alle imprese di pesca.

4. L'Ismea, al fine di assicurare la necessaria liquidità alle PMI della pesca, così come definite dall'Allegato I del Regolamento (UE) n.1388/2014 della Commissione del 16 dicembre 2014, colpite dalla crisi connessa all'aumento eccezionale dei prezzi dei carburanti, è autorizzata ad erogare, nell'anno 2022, per un ammontare complessivo di 10 milioni di euro, prestiti cambiari per un importo massimo per ciascun beneficiario di 10.000 euro, con inizio del rimborso da parte dei medesimi dopo 36 mesi dalla data di erogazione e durata fino a 10 anni.

5. Ai maggiori oneri di cui al presente articolo, pari a 30 milioni di euro per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione delle risorse del Fondo per il finanziamento di esigenze indifferibili del Ministero dell'economia e delle finanze, di cui all'articolo 1, comma 199, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.»

5.0.4

Simone BOSSI, CORTI, PERGREFFI, CAMPARI, RUFA, RIPAMONTI

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 5-bis.

(Misure di accelerazione per il completamento del ponte di San Benedetto Po sul fiume Po)

1. Al fine di accelerare le attività di progettazione e realizzazione del completamento del nuovo ponte sul fiume Po tra i comuni di Bagnolo San Vito e di San Benedetto Po sulla S.P. ex S.S. n. 413 "Romana", irrimediabilmente danneggiato dal sisma del 2012, il Presidente della Regione Lombardia, già Commissario Delegato per l'emergenza e la ricostruzione post-sisma 2012, è nominato Commissario straordinario per l'espletamento delle attività di progettazione, affidamento ed esecuzione dei necessari interventi di completamento, anche per il tratto di ponte in golena, nel limite delle risorse disponibili nel bilancio della Regione Lombardia e con i poteri di cui all'articolo 4, del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, come modificato dal decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla legge con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120. Per il supporto tecnico, il Commissario straordinario può nominare un sub-commissario. Il Commissario straordinario dura

in carica fino al completamento dei lavori indifferibili e urgenti, il collaudo e la messa in funzione del nuovo ponte.»

5.0.5

CORTI, PERGREFFI, CAMPARI, RUFA, RIPAMONTI

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 5-bis.

(Interventi urgenti per il completamento dei collegamenti viari del nuovo ponte sul Ticino lungo la SS 494)

1. Al fine di completare la realizzazione del secondo stralcio degli interventi infrastrutturali delle rampe di accesso e dei collegamenti tra il nuovo ponte sul Ticino lungo la SS 494 e la rete viaria per Vigevano da una parte e Ozzero e Abbiategrasso dall'altra, in relazione ai quali è stato già ultimato il progetto esecutivo e sono in fase di rilascio le relative autorizzazioni, è autorizzata la spesa di 2 milioni di euro per l'anno 2022 e di 3 milioni di euro per l'anno 2023, in favore della provincia di Pavia, già competente della realizzazione delle opere. ANAS S.p.A è autorizzata a sottoscrivere il relativo atto aggiuntivo entro 60 giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto.

2. Agli oneri derivanti dal comma 1, pari a 2 milioni di euro per l'anno 2022 e 3 milioni di euro per l'anno 2023, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per far fronte ad esigenze indifferibili che si manifestano nel corso della gestione di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190".»

5.0.6

PARAGONE, MARTELLI, DE VECCHIS, GIARRUSSO

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 5-bis.

(Disposizioni urgenti per la continuità del servizio di pubblico trasporto verso il Mottarone)

1. Al fine di assicurare la continuità del servizio di pubblico di trasporto dalla città di Stresa alla cima del Mottarone, fino alla conclusione dei

lavori di ripristino dell'infrastruttura, è istituito un servizio di autocorse sostitutive, con partenza dal piazzale della funivia e arrivo al piazzale della stazione di sommità della funivia medesima.».

5.0.7

MATRISCIANO

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 5-bis.

(Disposizioni urgenti per lo sviluppo progettuale dello scalo di "Alessandria Smistamento")

1. Al fine di assicurare il pieno sviluppo progettuale dello scalo di "Alessandria Smistamento" in coerenza con il raggiungimento degli obiettivi di sviluppo sostenibile, il Commissario di cui all'articolo 4, comma 12-*septies*, del decreto- legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, provvede, con i poteri previsti comma 2 del medesimo articolo 4, oltre al progetto di fattibilità tecnico-economica, al progetto definitivo e al progetto esecutivo del nuovo scalo merci di Alessandria smistamento, già previsto dall'articolo 1, comma 1009, della legge 30 dicembre 2021 n. 234, anche alla realizzazione di un «*Master Plan*» (Piano Generale di sviluppo economico e industriale) di tutta l'area di "Alessandria smistamento" definendo le principali aree di intervento in un quadro di sviluppo pubblico-privato, unitamente a misure specifiche di risanamento ambientale, sviluppo economico e sociale, miglioramento e rigenerazione del contesto urbano. Per le finalità di cui al presente comma, è autorizzata una spesa di 4,5 milioni di euro per l'anno 2022.

2. Agli oneri derivanti dal presente articolo, pari a 4,5 milioni di euro per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione delle risorse del Fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.»

Art. 6

6.1

DE PETRIS, BUCCARELLA, ERRANI, GRASSO, LAFORGIA, RUOTOLO

Sopprimere il comma 1.

Conseguentemente, al comma 2 sostituire le parole: «Le opere di cui al comma 1» con le seguenti: «Al fine di accelerare lo sviluppo del Sistema nazionale integrato dei trasporti (SNIT) e di aumentare l'accesso ferroviario mediante mezzo pubblico agli aeroporti, nonché di incrementare la rilevanza strategica e lo sviluppo degli aeroporti intercontinentali italiani, le opere».

6.2

SBRANA

Al comma 1, sostituire le parole: «sviluppo dei tre aeroporti intercontinentali di Roma Fiumicino, Milano Malpensa e Venezia Tessera» con le seguenti: «sviluppo dei quattro aeroporti intercontinentali di Roma Fiumicino, Milano Malpensa, Pisa-San Giusto e Venezia Tessera».

6.3

DE PETRIS, BUCCARELLA, ERRANI, GRASSO, LAFORGIA, RUOTOLO

Al comma 1, sopprimere le lettere a) e b).

6.4

LUPO

Al comma 1, sopprimere la lettera b).

Conseguentemente, al comma 3, sostituire le parole: «lettere b) e c)» con le seguenti: «lettera c)».

6.5

PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RIPAMONTI, RUFA

Apportare le seguenti modificazioni:

- a) *al comma 1, sopprimere la lettera c);*
 - b) *sopprimere il comma 3.*
-

6.6

VANIN

Apportare le seguenti modifiche:

- a) *al comma 1, sopprimere la lettera c);*
 - b) *sopprimere il comma 3.*
-

6.7

DE PETRIS, BUCCARELLA, ERRANI, GRASSO, LAFORGIA, RUOTOLO

Sopprimere il comma 3.

6.8

MARGIOTTA

Dopo il comma 3, aggiungere i seguenti:

«3-bis. Per fronteggiare le ripercussioni economiche negative per il settore del trasporto aereo di passeggeri derivanti dagli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione e dei carburanti, nonché per potenziare e aumentare la sostenibilità ambientale del settore, è istituito presso il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili un fondo, con una dotazione di 60 milioni di euro per l'anno 2022, per gli operatori nazionali del trasporto aereo in possesso del prescritto Certificato di operatore aereo (COA) in corso di validità alla data del 24 febbraio 2022 e titolari di licenza di trasporto aereo di passeggeri rilasciati alla medesima data dall'ente nazionale dell'aviazione civile, che impieghino aeromobili con una capacità superiore a 19 posti.

3-ter. Con decreto adottato dal Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili sono stabiliti i criteri e le modalità di erogazione dei contributi a valere sulle risorse del fondo di cui al comma 3-bis.

3-quater. Le previsioni di cui ai commi 3-bis e 3-ter si applicano nel rispetto della normativa europea in materia di aiuti di Stato. Ai relativi adempimenti provvede il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

3-quinquies. Agli oneri di cui ai commi 3-bis e 3-ter, pari a 60 milioni di euro per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per interventi strutturali di politica economica, di cui all'articolo 10, comma 5, del decreto-legge 29 novembre 2004, n. 282, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 dicembre 2004, n. 307.»

6.9

GALLONE, VONO

Dopo il comma 3, aggiungere i seguenti:

«4. Per fronteggiare, nell'anno 2022, le ripercussioni economiche negative per il settore del trasporto aereo di passeggeri derivanti dalla crisi internazionale in Ucraina e gli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, è istituito presso il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili un fondo con una dotazione di 60 milioni di euro per l'anno 2022, per la compensazione dei danni subiti dagli operatori nazionali del trasporto aereo in possesso del prescritto Certificato di operatore aereo (COA) in corso di validità alla data del 24 febbraio 2022 e titolari di licenza di trasporto aereo di passeggeri rilasciati alla medesima data dall'ente nazionale dell'aviazione civile, che impieghino aeromobili con una capacità superiore a 19 posti.

5. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da adottare entro 60 giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono stabiliti i criteri e le modalità di erogazione dei contributi a valere sulle risorse del fondo di cui al comma 4.

6. Le previsioni di cui ai commi 4 e 5 si applicano nel rispetto della normativa europea in materia di aiuti di Stato. Ai relativi adempimenti provvede il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

7. Agli oneri di cui ai commi 4 e 5, pari a 60 milioni di euro per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per interventi strutturali di politica economica, di cui all'articolo 10, comma 5, del decreto-legge 29 novembre 2004, n. 282, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 dicembre 2004, n. 307.»

6.10

LUPO

Dopo il comma 3, aggiungere, in fine, i seguenti:

«3-bis. Per fronteggiare, nell'anno 2022, le ripercussioni economiche negative per il settore del trasporto aereo di passeggeri derivanti dalla crisi internazionale in Ucraina e dagli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, è istituito un fondo nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, con una dotazione pari a 30 milioni di euro per l'anno 2022, per la compensazione dei danni subiti dagli operatori nazionali del trasporto aereo in possesso del prescritto Certificato di operatore aereo (COA) in corso di validità alla data del 24 febbraio 2022 e titolari di licenza di trasporto aereo di passeggeri rilasciati alla medesima data dall'Ente nazionale dell'aviazione civile (ENAC), che impieghino aeromobili con una capacità superiore a 19 posti.

3-ter. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sono stabiliti i criteri e le modalità di erogazione dei contributi a valere sulle risorse del fondo di cui al comma 3-bis.

3-quater. Le previsioni di cui ai commi 3-bis e 3-ter si applicano nel rispetto della normativa europea in materia di aiuti di Stato. Ai relativi adempimenti provvede il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

3-quinquies. Agli oneri di cui ai commi 3-bis e 3-ter, pari a 30 milioni di euro per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per far fronte ad esigenze indifferibili di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.»

6.11

LUPO

Dopo il comma 3, aggiungere, in fine, i seguenti:

«3-bis. Con gli importi residui non utilizzati del Fondo istituito ai sensi dell'articolo 1, comma 715, lettera a), della legge 30 dicembre 2020, n. 178, come incrementato dall'articolo 73, commi 2 e 3, lettera a), del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 luglio 2021, n. 106, accertati alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, è istituito un Fondo presso ENAC da destinarsi a investimenti rivolti a consentire la gestione dei mezzi e delle infrastrutture

aeroportuali attraverso l'impiego di fonti di energia rinnovabili e sostenibili e il ricorso a sistemi di innovazione energetica.

3-ter. Con uno o più decreti del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, su proposta dell'ENAC, da adottare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono individuati gli investimenti da cofinanziare per le finalità di cui al comma *3-bis*, nonché le modalità e i criteri di assegnazione dei relativi finanziamenti, attraverso procedure di selezione pubblica, ai soggetti attuatori tenuti a sostenere almeno il 25 per cento del costo del progetto, con un onere massimo a carico del fondo di cui al comma *3-bis*, comunque non superiore a sette milioni di euro. Possono accedere ai cofinanziamenti, in relazione agli specifici progetti approvati, le società di gestione aeroportuale, le società che prestano servizi aeroportuali di assistenza a terra, nonché le imprese di manutenzione e ulteriori società che detengono infrastrutture nell'ambito degli aeroporti commerciali per lo svolgimento di attività funzionali al trasporto aereo.»

6.12

CAMPARI, BERGESIO, PERGREFFI, CORTI, RIPAMONTI, RUFA

Dopo il comma 3, aggiungere il seguente:

«*3-bis.* Al fine di garantire le adeguate risorse finanziarie per assicurare la continuità dei servizi necessari al funzionamento degli aeroporti minori a seguito della crisi economica internazionale, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili è istituito un fondo con una dotazione di 5 milioni di euro per l'anno 2022. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da adottare entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono stabilite le modalità di ripartizione e assegnazione delle risorse agli operatori degli aeroporti minori. Agli oneri derivanti dalla presente disposizione, valutati in 5 milioni di euro per l'anno 2022 si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per far fronte ad esigenze indifferibili che si manifestano nel corso della gestione di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.»

6.13 (testo 2)

ROJC, TARICCO

Dopo il comma 3, aggiungere i seguenti:

«3-bis. Allo scopo di contribuire alla crescita sostenibile del Paese, alla decarbonizzazione del sistema energetico e per il perseguimento della resilienza energetica nazionale, i gestori aeroportuali possono costituire comunità energetiche rinnovabili, anche in deroga ai requisiti di cui al comma 2, lettere b) e c), dell'articolo 31 del decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 199, e con facoltà, anche se di potenza superiore a 1 MW, di accedere ai regimi di sostegno del medesimo decreto legislativo anche per la quota di energia condivisa da impianti e utenze di consumo non connesse sotto la stessa cabina primaria, previo pagamento degli oneri di rete. Gli impianti a fonti rinnovabili per la produzione di energia elettrica di tali comunità devono essere realizzati all'interno dei sedimi aeroportuali nel rispetto delle linee guida ENAC per la realizzazione di impianti fotovoltaici. I piani di sviluppo aeroportuale di cui all'articolo 1, comma 6, del decreto-legge 28 giugno 1995, n. 251, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 1995, n. 351, sono adeguati di conseguenza.

3-ter. Nelle more dell'attuazione del sistema di approvvigionamento a lungo termine di cui all'articolo 18 del decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 210, al fine di accelerare lo sviluppo di nuova capacità di stoccaggio funzionale alle esigenze di gestione efficiente e sicura del sistema elettrico nazionale, necessaria al raggiungimento degli obiettivi nazionali e internazionali di decarbonizzazione, nonché alla riduzione del consumo di gas naturale e all'incremento delle fonti rinnovabili, è consentito al gestore della rete di trasmissione nazionale, in via transitoria, di realizzare ed esercire impianti di stoccaggio, con capacità di accumulo di almeno sei ore, in misura non superiore al venti per cento del fabbisogno di stoccaggio di cui ai commi 1 e 2 del citato articolo 18, fermo restando il divieto di gestione da parte del medesimo gestore della relativa capacità sui mercati elettrici.

3-quater. La capacità di stoccaggio che il gestore della rete di trasmissione nazionale può realizzare ai sensi del comma 3-ter è individuata nella proposta di progressione temporale del fabbisogno di cui all'articolo 18, commi 1 e 2, del decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 210, evidenziando in particolare la localizzazione e le tempistiche per il relativo completamento. In relazione alla capacità di stoccaggio da realizzare da parte del gestore della rete di trasmissione nazionale, il Ministero della transizione ecologica individua le condizioni di realizzazione e adotta indirizzi in merito al monitoraggio dello stato di realizzazione delle relative opere e degli effetti sul sistema elettrico.

3-quinquies. Fermo restando quanto previsto al comma *3-octies*, entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente articolo, l'Autorità di regolazione per energia reti e ambiente definisce:

a) i criteri, le modalità e le condizioni con cui il gestore della rete di trasmissione nazionale alloca la capacità di stoccaggio di cui al comma 1 a operatori di mercato secondo criteri trasparenti e non discriminatori, attraverso la piattaforma centralizzata, organizzata e gestita dal Gestore dei mercati energetici S.p.A. di cui all'articolo 18, comma 5, del decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 210;

b) le modalità di copertura dei costi sostenuti dal gestore della rete di trasmissione nazionale per la realizzazione e l'esercizio della nuova capacità di accumulo.

3-sexies. I proventi derivanti dall'allocazione della capacità di stoccaggio sono impiegati per la riduzione dei corrispettivi a copertura dei costi di realizzazione ed esercizio della capacità di stoccaggio medesima.

3-septies. La realizzazione e l'esercizio degli impianti di stoccaggio di cui al comma *3-ter* e le relative opere connesse e infrastrutture indispensabili, nonché le modifiche sostanziali degli impianti stessi, ad eccezione degli impianti idroelettrici di accumulo mediante pompaggio, sono soggetti all'autorizzazione unica di cui all'articolo *1-sexies* del decreto-legge 29 agosto 2003 n. 239, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 ottobre 2003, n. 290.

3-octies. Entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore del presente articolo, l'Autorità di regolazione per energia reti e ambiente si esprime ai sensi di quanto previsto dall'articolo 54, paragrafo 2, della direttiva 2019/944/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 5 giugno 2019. Ai sensi dell'articolo 54, paragrafo 3, della direttiva 2019/944/UE, della presente disposizione è data comunicazione alla Commissione e all'Agenzia per la cooperazione fra i regolatori nazionali dell'energia.»

6.14

LUPU, DI GIROLAMO

Dopo il comma 3, aggiungere, in fine, il seguente:

«*3-bis.* Al fine di conseguire celermente gli obiettivi del Piano nazionale di ripresa e resilienza previsti dalla missione 2 del Piano nazionale di ripresa e resilienza (M2-Rivoluzione verde e Transizione ecologica), all'arti-

colo 20, comma 8, del decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 199, dopo la lettera *c-bis*) è inserita la seguente:

"*c-bis.1*) i siti e gli impianti nelle disponibilità delle società di gestione aeroportuale all'interno del perimetro di pertinenza degli aeroporti delle isole minori, di cui all'allegato I, del decreto del Ministro dello sviluppo economico 14 febbraio 2017, ferme restando le necessarie verifiche tecniche da parte dell'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC);".»

6.15

GALLONE

Aggiungere, in fine, il seguente comma:

«*3-bis*. La proprietà e la gestione di 2 o più concessioni aeroportuali di aeroporti situati in due Regioni diverse che distino meno di 100 chilometri l'uno dall'altro, non possono essere concesse ad una stessa società.

3-ter. La cessazione delle concessioni in contrasto con la disciplina di cui al comma *3-bis*, è attuata entro 24 mesi dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto. Decorso tale termine si procede al nuovo affidamento tramite procedura di gara ad evidenza pubblica, ai sensi dell'articolo 704 del Codice della Navigazione.»

6.16

PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RIPAMONTI, RUFA

Dopo il comma 3, aggiungere il seguente:

«*3-bis*. Ai fini dell'applicazione dei diritti per l'imbarco dei passeggeri di cui all'articolo 5 della legge 5 maggio 1976, n. 324, i passeggeri imbarcati presso gli scali nazionali su voli aventi per destinazione un aeroporto del Regno Unito sono equiparati ai passeggeri imbarcati su voli aventi per destinazione un aeroporto dell'Unione Europea, a condizioni di reciprocità.»

6.17

MARGIOTTA

Dopo il comma 3, aggiungere il seguente:

«3-bis. Ai fini dell'applicazione dei diritti per l'imbarco dei passeggeri di cui all'articolo 5 della legge 5 maggio 1976, n. 324, i passeggeri imbarcati presso gli scali nazionali su voli aventi per destinazione un aeroporto del Regno Unito sono equiparati ai passeggeri imbarcati su voli aventi per destinazione un aeroporto dell'Unione Europea, a condizioni di reciprocità.».

6.18

GRIMANI, MASINI, RICETTI

Dopo il comma 3, inserire il seguente:

«3-bis. Ai fini dell'applicazione dei diritti per l'imbarco dei passeggeri di cui all'articolo 5 della legge 5 maggio 1976, n. 324, i passeggeri imbarcati presso gli scali nazionali su voli aventi per destinazione un aeroporto del Regno Unito sono equiparati ai passeggeri imbarcati su voli aventi per destinazione un aeroporto dell'Unione Europea, a condizioni di reciprocità.».

6.19

LUPO, COLTORTI

Dopo il comma 3, aggiungere, in fine, il seguente:

«3-bis. Ai fini dell'applicazione dei diritti per l'imbarco dei passeggeri di cui all'articolo 5 della legge 5 maggio 1976, n. 324, i passeggeri imbarcati presso gli scali nazionali su voli aventi per destinazione un aeroporto del Regno Unito sono equiparati ai passeggeri imbarcati su voli aventi per destinazione un aeroporto dell'Unione Europea, a condizioni di reciprocità.».

6.20

GARAVINI, EVANGELISTA

Dopo il comma 3, aggiungere il seguente:

«3-bis. Ai fini dell'applicazione dei diritti per l'imbarco dei passeggeri di cui all'articolo 5 della legge 5 maggio 1976, n. 324, i passeggeri imbarcati presso gli scali nazionali su voli aventi per destinazione un aeroporto del Regno Unito sono equiparati ai passeggeri imbarcati su voli aventi per destinazione un aeroporto dell'Unione europea, a condizioni di reciprocità, fino alla data di entrata in vigore di un accordo globale che disciplini le prestazioni di servizi di trasporto con il Regno Unito o, in mancanza, fino al 30 marzo 2023.»

6.21

GAUDIANO, CIOFFI

Dopo il comma 3, aggiungere, in fine, il seguente:

«3-bis. Al fine di favorire l'accesso ferroviario mediante mezzo pubblico all'aeroporto di Salerno Costa d'Amalfi, è autorizzata una spesa di 500.000 euro, per l'anno 2022, per la realizzazione di uno studio di fattibilità tecnico-economica relativo alla realizzazione di una stazione ferroviaria lungo la tratta Salerno-Reggio Calabria in prossimità del medesimo aeroporto. Le risorse di cui al periodo precedente sono trasferite a Rete ferroviaria italiana (Rfi). In caso di mancato utilizzo, le risorse non utilizzate sono versate all'entrata del bilancio dello Stato per essere riassegnate, con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, agli appositi capitoli dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. Agli oneri derivanti dal presente comma, pari a 500.000 euro, per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2022-2024, 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 2022, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al medesimo Ministero.»

6.22

CAMPARI, SAPONARA, PERGREFFI, CORTI, RIPAMONTI, RUFA

Dopo il comma 3, aggiungere il seguente:

«3-bis. al fine di accelerare il procedimento di esproprio dei terreni necessari per l'allungamento della pista dell'Aeroporto di Parma, l' ENAC è autorizzato a corrispondere i relativi indennizzi quantificati in 4,3 milioni di euro per l'anno 2022, mediante variazioni al proprio bilancio di previsione 2022, utilizzando le risorse finanziarie derivate da precedenti trasferimenti. Agli oneri derivanti dalla presente disposizione, pari a 4,3 milioni di euro per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per far fronte ad esigenze indifferibili che si manifestano nel corso della gestione di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.»

6.23

MALLEGNI

Dopo il comma 3, aggiungere il seguente:

«4. Il termine temporale "31 dicembre 2022" indicato dall'articolo 11-*quinquiesdecies* del decreto legge n. 52 del 2021, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 87 del 2021 è modificato in "31 dicembre 2023".»

6.24

EVANGELISTA

Dopo il comma 3, inserire il seguente:

«3-bis. All'articolo 11-*quinquiesdecies* del decreto-legge 22 aprile 2021, n. 52, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 giugno 2021, n. 87, le parole "31 dicembre 2022" sono sostituite dalle seguenti "31 dicembre 2023"».

ORDINE DEL GIORNO

G6.1

DI GIROLAMO

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione in legge del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante "Disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili" (A.S. 2646),

premesso che:

l'articolo 6 del provvedimento in esame reca misure di semplificazione e di accelerazione per la realizzazione degli interventi inseriti nei piani di sviluppo aeroportuale;

considerato che:

come noto, il Piano Nazionale degli Aeroporti, approvato con D.P.R. del 17 settembre 2015 n. 201, auspica la creazione di sistemi aeroportuali di rango regionale. In particolare, per la Regione Campania, il Piano qualifica l'Aeroporto Internazionale di Napoli - Capodichino tra quelli di rilevanza strategica e lo scalo di Salerno - Pontecagnano, all'interno dello stesso bacino, tra quelli di interesse nazionale, purché si realizzino le condizioni di specializzazione dello scalo e del raggiungimento dell'equilibrio economico-finanziario, anche tendenziale, in un arco temporale ragionevole e di adeguati indici di solvibilità patrimoniali;

il citato Piano prevede che il bacino di traffico della Campania generi una domanda di circa 12,0 milioni di passeggeri/anno con un orizzonte temporale del 2030. Tale domanda non verrebbe soddisfatta con la strategia di sviluppo attualmente prevista nel Piano Nazionale: infatti, lo strumento di pianificazione sopra citato prevede per il bacino della Campania al 2030, nello scenario massimo, un volume di passeggeri pari a 8,8 di cui 7,0 sullo scalo di Napoli e 1,8 sull'aeroporto di Salerno;

il sistema campano degli aeroporti di Napoli e Salerno, la cui gestione unitaria è di recente costituzione, soffre della saturazione di Capodichino il cui traffico passeggeri nel 2019 è stato pari a 10,8 ml pax/anno e la crescita registrata nel triennio è stata + 26,6% (nel 2017), +15,8% (nel 2018), +9,3% (nel 2019); mentre per l'aeroporto di Salerno, nella sua massima configurazione, la capacità di servizio è stimata in circa 1,5 - 2,0 ml di pax/anno, che costituisce il 15 - 20% del traffico 2019 di Capodichino;

al fine di individuare una soluzione alle esigenze di sviluppo del trasporto aereo della Regione Campania, era stata sviluppata una serie di attività ed atti programmatici del Governo, finalizzati alla realizzazione di un

nuovo aeroporto Civile localizzato a Grazzanise in provincia di Caserta, ove è presente un aeroporto militare. Tra gli atti programmatici la rilevanza della realizzazione del nuovo scalo di Grazzanise era stata ribadita nello "Studio Strategico per lo sviluppo del sistema aeroportuale nazionale" elaborato dall'ENAC nel 2009 ed approvato dal Ministro dei Trasporti pro tempore. Tale studio aveva trovato poi attuazione nella proposta al Ministro di Piano Nazionale degli Aeroporti elaborato dall'Enac nel 2012;

rilevato che:

lo scalo di Grazzanise è uno scalo militare non strategico per le forze armate in quanto non rientra tra quelli classificati M.O.B. (Main Operating Base) dal Decreto del Ministero della Difesa del 25/01/2008. L'aeroporto, dotato di una pista di volo di lunghezza pari a 3000 metri, è ubicato in un'area agricola, pianeggiante e scarsamente urbanizzata. Nelle preliminari ipotesi di sviluppo, che avrebbero poi dovuto trovare conferma in un apposito Master Plan aeroportuale, erano stati ipotizzati scenari alternativi sia con l'utilizzo dell'attuale infrastruttura di volo che con la realizzazione di una nuova pista. Il nuovo aeroporto di Grazzanise era stata programmato anche valutando una serie di opere infrastrutturali di complemento sulle altre modalità di trasporto che avrebbero migliorato la sua connessione con il territorio;

la procedura attualmente in corso di aggiornamento e revisione del vigente Piano Nazionale potrebbe essere l'occasione per riconsiderare l'integrazione dello scalo di Grazzanise all'interno del sistema aeroportuale campano,

impegna il Governo:

al fine di soddisfare le esigenze di sviluppo del trasporto aereo della Regione Campania, a riconsiderare, nell'ambito dell'aggiornamento e della revisione del Piano nazionale aeroporti, la destinazione per usi civili e per il trasporto merci dell'aeroporto militare di Grazzanise.

EMENDAMENTI

6.0.1

BERNINI, GALLONE, MALLEGNI, BARACHINI, VONO, GALLIANI, GIAMMANCO, MANGIALAVORI, RIZZOTTI, RONZULLI, AIMI, ALDERISI, BARBONI, BERARDI, BINETTI, BOCCARDI, CALIENDO, CALIGIURI, CANGINI, CESARO, CRAXI, DAL MAS, DAMIANI, DE BONIS, DE POLI, DE SIANO, FAZZONE, FERRO, FLORIS, GASPARRI, GHEDINI, GIRO, Alfredo MESSINA, MODENA, PAGANO, PAPTHEU,

PEROSINO, SACCONI, SCHIFANI, SCIASCIA, SERAFINI, SICLARI, STABILE,
TIRABOSCHI, TOFFANIN, VITALI

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 6-bis

1. Gli importi residui non utilizzati, accertati alla data di entrata in vigore del presente provvedimento, del fondo istituito ai sensi dell'articolo 1, comma 715, della legge 30 dicembre 2020, n. 178, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, come incrementato dall'articolo 73, commi 2 e 3, del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 luglio 2021, n. 106, sono versati all'entrata del bilancio dello Stato per essere destinati ad alimentare un apposito Fondo istituito presso il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da destinare all' ENAC per il sostegno dei programmi di investimento delle società di gestione aeroportuale per la transizione ecologica del settore.

2. Con uno o più decreti del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da adottare entro 60 giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono definite le categorie di investimenti eleggibili, i termini e le modalità di presentazione delle domande e i criteri di valutazione delle stesse e i criteri di riparto delle risorse disponibili.».

6.0.2

PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RUFA, RIPAMONTI

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 6-bis.

(Disposizioni in materia di procedura liquidatoria dell'amministrazione straordinaria di Alitalia - Società Aerea Italiana S.p.A.)

1. Al comma 8 dell'articolo 11-*quater* del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 luglio 2021, n. 106, dopo le parole "i cui proventi" sono inserite le seguenti ", al netto dei costi di completamento della liquidazione e degli oneri di struttura, gestione e funzionamento dell'amministrazione straordinaria, nonché dell'indennizzo ai titolari di titoli di viaggio, di voucher o analoghi titoli emessi dall'amministrazione straordinaria di cui al comma 9."».

6.0.3

MARGIOTTA

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 6-bis

1. L'articolo 2-ter del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, è sostituito dal seguente:

"Art. 2-ter.

(Norme per favorire l'attuazione delle sinergie all'interno del gruppo Ferrovie dello Stato italiano)

1. Allo scopo di realizzare le sinergie volute dall'articolo 49 del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 luglio 2017, n. 96, anche mediante la razionalizzazione degli acquisti e l'omogeneizzazione dei procedimenti in capo alle società del gruppo Ferrovie dello Stato nonché per rilanciare gli investimenti del settore delle infrastrutture attraverso la programmazione, la progettazione, la realizzazione e la gestione integrata delle reti ferroviarie e stradali di interesse nazionale:

a) ANAS S.p.A. e le società da questa controllate sono autorizzate a stipulare, anche in deroga alla disciplina del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, e fermi restando i principi posti dalle direttive 2014/24/UE e 2014/25/UE, appositi accordi e convenzioni con le altre società del Gruppo Ferrovie dello Stato, ivi compresa Ferservizi S.p.A. anche in qualità di centrale di committenza, al fine di potersi avvalere delle prestazioni di beni e servizi resi dalle altre società del Gruppo;

b) ANAS S.p.A. e le società da questa controllate possono avvalersi dei contratti, compresi gli accordi-quadro, stipulati dalle altre Società del Gruppo Ferrovie dello Stato per gli acquisti in modo unitario di beni e servizi;

c) ANAS S.p.A. e le società da questa controllate possono concedere alle altre Società del Gruppo Ferrovie dello Stato l'uso di beni immobili in gestione."»

6.0.4

FARAONE, EVANGELISTA

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 6-bis.

(Credito d'imposta in favore delle imprese di navigazione operanti con navi minori nel settore del trasporto turistico di persone in mare e in acque interne)

1. Al fine di salvaguardare i livelli occupazionali, alle imprese di trasporto turistico di persone effettuato con navi minori in acque marittime e nelle acque interne, a decorrere dal 1° gennaio 2022 e fino al 31 dicembre 2022 è riconosciuto un credito d'imposta nella misura del 20 per cento del costo sostenuto per l'acquisto di carburante.

2. Il credito d'imposta è utilizzabile esclusivamente mediante la compensazione di cui all'articolo 17 del decreto legislativo 9 luglio 1997, n. 241, e al suddetto credito non si applica il limite previsto dall'articolo 1, comma 53, della legge 24 dicembre 2007, n. 244. Il credito d'imposta non concorre alla formazione del reddito ai fini delle imposte sui redditi e del valore della produzione ai fini dell'imposta regionale sulle attività produttive.

3. Agli oneri di cui al presente articolo, valutati in 12 milioni di euro per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per interventi strutturali di politica economica di cui all'articolo 10, comma 5, del decreto-legge 29 novembre 2004, n. 282, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 dicembre 2004, n. 307.»

Art. 7

7.1

DI GIROLAMO

Al comma 1, apportare le seguenti modificazioni:

a) *alla lettera a) premettere le seguenti:*

«0a) all'articolo 2, comma 3, lettera f-bis), dopo le parole: "ciclabile e" sono aggiunte le seguenti: "degli utenti muniti di pattini a rotelle o di tavole o di monopattini a spinta";

Ob) all'articolo 3, comma 1, sono apportate le seguenti modificazioni:

1) al numero 2), dopo le parole: "i velocipedi" sono aggiunte le seguenti: ", i pattini a rotelle o le tavole o i monopattini a spinta e";

2) dopo il numero "9" è inserito il seguente: "9-*bis*) condivisione dei veicoli: uso da parte di terzi del medesimo veicolo in archi di tempo differenti";

3) al numero 33, le parole "delimitata e" sono sostituite dalle seguenti: "delimitata, anche con variazione del colore o del materiale della pavimentazione, e possibilmente protetta,";

Oc) all'articolo 7, comma 1, lettera d), numero 1), dopo le parole: "di soccorso" sono inserite le seguenti: ", di condivisione dei veicoli".»;

b) *dopo la lettera a), inserire le seguenti:*

«a-*bis*) all'articolo 41, sono apportate le seguenti modificazioni:

1) dopo il comma 11, è aggiunto il seguente: "11-*bis*. Il funzionamento delle lanterne semaforiche normali può essere regolato dai dispositivi fissi di misurazione della velocità. Con apposito decreto del Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili vengono stabiliti i criteri per l'impiego di tale modalità di funzionamento.";

2) al comma 15, sono aggiunte infine le seguenti parole: ", ove le condizioni lo richiedano";

a-*ter*) all'articolo 42, il comma 2 è sostituito dal seguente: "Sono, altresì, segnali complementari i dispositivi e gli elementi di moderazione del traffico destinati ad impedire la sosta o a rallentare la velocità dei veicoli, salvo che essi non siano costituiti da elementi di moderazione del traffico, tra cui l'innalzamento della pavimentazione, il disassamento dell'asse stradale, la chicane, il restringimento della carreggiata, anche mediante arredi funzionali.".»;

c) *dopo la lettera c), inserire la seguente:*

«c-*bis*) all'articolo 82, dopo il comma 4, è inserito il seguente: "4-*bis*. Si intende uso proprio anche la condivisione temporanea per un periodo non superiore a giorni trenta di un veicolo privato in favore di un soggetto terzo che lo utilizza per fini privati. La condivisione temporanea non comporta la responsabilità solidale di cui all'articolo 196. Il responsabile è il conducente del veicolo al momento della violazione, al quale, nei termini di cui all'articolo 201, deve essere notificato il verbale della avvenuta violazione in quanto effettivo trasgressore. Non si applicano le disposizioni di cui agli articoli 94 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 e 247-*bis* del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992 n. 495.".»;

d) *sostituire la lettera f) con la seguente:*

«f) all'articolo 117:

1) al comma 2, le parole: "Per i primi tre anni" sono sostituite dalle seguenti: "Per i primi cinque anni";

2) al comma 2-*bis*, dopo il secondo periodo è inserito il seguente: "Per le autovetture elettriche o ibride plug-in, il limite di potenza specifica è di 65kW/t compreso il peso della batteria."»;

e) *dopo la lettera h), inserire le seguenti:*

«h-*bis*) all'articolo 126-*bis*, il comma 5 è sostituito dal seguente: "5. Salvo il caso di perdita totale del punteggio di cui al comma 6, la mancanza, per il periodo di due anni, della violazione di una norma di comportamento da cui derivi la decurtazione del punteggio, determina l'attribuzione di un credito di due punti, fino a un massimo di dieci punti.";

h-*ter*) all'articolo 142, sono apportate le seguenti modificazioni:

1) al comma 7, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: "Se l'infrazione è commessa in ambito urbano, è applicata anche la decurtazione di un punto della patente. Dalla violazione consegue la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da uno a 15 giorni.";

2) al comma 8, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: "Se l'infrazione è commessa in ambito urbano, è applicata anche la decurtazione di due punti della patente. Dalla violazione consegue la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da 15 a 30 giorni.".

h-*quater*) all'articolo 143, dopo il comma 1, è aggiunto il seguente: "1-*bis*. Le disposizioni di cui al comma precedente non si applicano ai velocipedisti nelle strade o nelle zone all'interno dei centri abitati nelle quali il limite massimo di velocità è uguale o inferiore a 30 km/h.";

h-*quinqües*) all'articolo 147, sono apportate le seguenti modificazioni:

1) il comma 5 è sostituito dal seguente: "5. Chiunque viola la disposizione del presente articolo è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 500 a euro 1.000 e consegue in ogni caso la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da 6 mesi a 24 mesi, ai sensi del capo I, sezione II, del titolo VI. Per i conducenti che esercitano l'attività di trasporto di persone, di cui agli articoli 85, 86 e 87, quelli che esercitano l'attività di trasporto di cose, di cui agli articoli 88, 89 e 90, e i conducenti di autoveicoli di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 t, di autoveicoli trainanti un rimorchio che comporti una massa complessiva totale a pieno carico dei due veicoli superiore a 3,5 t, di autobus e di altri autoveicoli destinati al trasporto di persone il cui numero di posti a sedere, escluso quello del conducente, è superiore a otto, nonché di autoarticolati e di autosnodati è prevista la sanzione amministrativa del pagamento di

una somma da euro 1.000 a euro 10.000 e della confisca amministrativa e la sospensione della patente da 12 mesi a 36 mesi, ai sensi del capo I, sezione II, del titolo VI.";

2) il comma 6 è sostituito dal seguente: "6. Quando lo stesso soggetto sia incorso, in un periodo di due anni, in una violazione di cui al comma 5 per almeno due volte, all'ultima violazione consegue la sanzione amministrativa accessoria della revoca della patente di guida, ai sensi del capo I, sezione II, del titolo VI. Per i conducenti che esercitano l'attività di trasporto di persone, di cui agli articoli 85, 86 e 87, quelli che esercitano l'attività di trasporto di cose, di cui agli articoli 88, 89 e 90, e i conducenti di autoveicoli di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 t, di autoveicoli trainanti un rimorchio che comporti una massa complessiva totale a pieno carico dei due veicoli superiore a 3,5 t, di autobus e di altri autoveicoli destinati al trasporto di persone il cui numero di posti a sedere, escluso quello del conducente, è superiore a otto, nonché di autoarticolati e di autosnodati consegue la sanzione accessoria della revoca della patente, ai sensi del capo I, sezione II, del titolo VI.";

h-sexies) all'articolo 148, sono apportate le seguenti modificazioni:

1) il comma *9-bis* è sostituito dal seguente: "*9-bis*. Il conducente di un autoveicolo che effettui il sorpasso di un velocipede e' tenuto ad usare particolari cautele al fine di assicurare una maggiore distanza laterale di sicurezza pari ad almeno 1,5 metri, in considerazione della minore stabilità e della probabilità di ondeggiamenti e deviazioni da parte del velocipede stesso. Prima di effettuare il sorpasso di un velocipede, il conducente dell'autoveicolo valuta l'esistenza delle condizioni predette per compiere la manovra in completa sicurezza per entrambi i veicoli, riducendo particolarmente la velocità, affinché la manovra di sorpasso sia compiuta a ridottissima differenza di velocità. È tenuto a rinviare la manovra di sorpasso qualora tali circostanze non possano essere garantite. Chiunque viola le disposizioni del presente comma è soggetto alle sanzioni amministrative di cui al comma 16, primo periodo.";

2) dopo il comma 14, è aggiunto il seguente: "*14-bis*. Ai veicoli di cui all'art.47 comma 2 lettere b), c) e d) è vietato il sorpasso del velocipede nelle strade o nelle zone all'interno dei centri abitati nelle quali il limite massimo di velocità è uguale o inferiore a 30 km/h.";

h-septies) all'articolo 149, comma 4, dopo le parole: "euro 168" sono aggiunte le seguenti: "Quando dall'inosservanza delle disposizioni di cui al presente articolo deriva una collisione con una bicicletta si aggiunge la frequenza obbligatoria di un corso sulla sicurezza stradale di almeno due ore formative".;

h-octies) all'articolo 158, sono apportate le seguenti modificazioni:

1) al comma 1, lettera g) le parole: "sbocchi delle medesime;" sono sostituite dalle seguenti: "sbocchi delle medesime, ad una distanza maggiore di 5 metri";

2) dopo il comma 4 è inserito il seguente: "4-*bis*. È consentita la sosta dei velocipedi sui marciapiedi e all'interno delle aree pedonali, in mancanza di apposite aree di sosta, purché la larghezza del marciapiede sia di almeno 1,5 metri; in ogni caso, il velocipede in sosta non deve recare intralcio ai pedoni, non deve essere collocato lungo i percorsi tattili per i disabili visivi ovvero in prossimità di esercizi commerciali in modo tale da impedire l'accesso della clientela o la fruizione degli spazi espositivi.";

3) al comma 5, le parole: "delle lettere d), g) e h)" sono sostituite dalle seguenti: "delle lettere d), g), h), i) e l)";

h-nonies) all'articolo 172, comma 10, il secondo periodo è sostituito dal seguente: "Della violazione di cui al presente comma ne risponde anche il conducente";

h-decies) dopo l'articolo 173, è inserito il seguente:

«Art. 173-*bis*.

(Divieto di fumare durante la guida).

1. Al conducente è fatto divieto di fumare durante la guida.

2. Chiunque viola il divieto di cui al comma 1 del presente articolo è soggetto alla sanzione amministrativa pecuniaria di cui all'articolo 173, comma 3.»;

h-undecies) all'articolo 182, sono apportate le seguenti modificazioni:

1) al comma 1-*bis*, dopo le parole: "strade urbane ciclabili" sono aggiunte le seguenti: "e sulle strade o nelle zone nelle quali il limite massimo di velocità è uguale o inferiore a 30 km/h ovvero in ambito extraurbano quando, non essendovi spazio riservato sulla carreggiata, la disposizione su due file parallele consente una maggiore visibilità dei ciclisti e una minore occupazione in senso longitudinale del gruppo di ciclisti, facilitando il sorpasso dello stesso da parte degli autoveicoli in condizioni di maggior sicurezza";

2) al comma 7, sono aggiunte, infine, le seguenti parole: "È fatta eccezione per i velocipedi per il trasporto scolastico in cui è possibile trasportare fino a 2 adulti e 10 bambini.";

3) dopo il comma 9-*bis*, è inserito il seguente: "9-*ter*. All'interno dei centri abitati nelle strade classificate di tipo E o F ovvero nelle zone a traffico limitato, nelle quali il limite massimo di velocità è uguale o inferiore a 30 km/h, i velocipedi possono circolare anche in senso opposto a quello di marcia rispetto agli altri veicoli, previa valutazione delle condizioni di sicurezza. La circolazione dei velocipedi prevista ai sensi del primo periodo, denominata "doppio senso ciclabile", è disposta con ordinanza del sindaco, adottata ai sensi dell'articolo 7, comma 1, ed è segnalata mediante l'aggiunta di un pannello integrativo di eccezione per i velocipedi ai segnali verticali di divieto, di obbligo generico e utili alla guida, indipendentemente dalla larghezza della

carreggiata, dalla presenza e dalla posizione di aree per la sosta veicolare e dalla massa dei veicoli autorizzati al traffico."»

f) *sostituire la lettera i) con la seguente:*

«i) all'articolo 190 sono apportate le seguenti modificazioni:

1) al comma 7, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: "Le macchine per uso di persone con disabilità possono, altresì, circolare sui percorsi ciclabili e sugli itinerari ciclopedonali, nonché, se asservite da motore, sulle piste ciclabili, sulle corsie ciclabili, sulle corsie ciclabili per doppio senso ciclabile e sulle strade urbane ciclabili.";

2) il comma 8 è sostituito dal seguente: "8. La circolazione con pattini a rotelle o con tavole o con monopattini a spinta è consentita nelle aree pedonali, sui marciapiedi larghi non meno di 2,5 m. e negli itinerari ciclopedonali, con l'obbligo di osservare il comportamento prescritto per i pedoni.";

3) al comma 9, il secondo periodo è soppresso»;

g) *dopo la lettera i), aggiungere, in fine, le seguenti:*

«i-bis) all'articolo 202, sono apportate le seguenti modificazioni:

1) al comma 1, il terzo periodo è sostituito dal seguente: "La riduzione di cui al periodo precedente non si applica alle violazioni del presente codice per cui è prevista la sanzione accessoria della confisca del veicolo, ai sensi del comma 3 dell'articolo 210, o la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida e alle violazioni indicate all'articolo 158 comma 5.";

2) dopo il comma 3-bis, è aggiunto, in fine, il seguente: "3-ter. Il pagamento in misura ridotta non è inoltre consentito per le violazioni previste dall'articolo 142, commi 7 e 8, qualora vengano superati i limiti massimi di velocità per le strade nei centri abitati.";

i-ter) all'articolo 219, comma 3-ter, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: "Quando la revoca della patente di guida è disposta a seguito della violazione di cui all'articolo 147, comma 6, non è possibile conseguire una nuova patente di guida prima di tre anni a decorrere dalla data di emanazione del provvedimento di revoca."»

Conseguentemente, alla tabella dei punteggi allegata all'articolo 126-bis del decreto legislativo n. 285 del 1992 sono apportate le seguenti modificazioni:

a) *al capoverso "Art. 142", alle parole: «comma 8 - 3» sono premesse le seguenti: «comma 7 - 1» e dopo le parole: «comma 8-3» sono inserite le seguenti: «comma 8, ultimo periodo - 2»;*

b) *al capoverso "Art. 147", le parole: «comma 5 - 6» sono sostituite dalle seguenti: «comma 5 - 10»*

7.2

DI GIROLAMO, FEDE, VANIN

Al comma 1, lettera a), premettere la seguente:

«0a) all'articolo 3, comma 1, numero 53-*bis*), dopo la parola: "ciclisti" sono inserite le seguenti: ", conducenti di ciclomotori e di motocicli";».

Conseguentemente, al medesimo comma 1, dopo la lettera i), aggiungere, in fine, la seguente: «i-bis) all'articolo 208, comma 4, lettera c), dopo la parola "ciclisti," sono inserite le seguenti: "conducenti di ciclomotori e di motocicli,"».

7.3

CORTI, PERGREFFI, CAMPARI, RUFA, RIPAMONTI

Al comma 1, alla lettera a), premettere la seguente:

0a) dopo la parola: «ciclisti» sono aggiunte le seguenti: «conducenti di ciclomotori e di motocicli».

Conseguentemente, all'articolo 208 comma 4, lettera c), dopo la parola: «ciclisti» aggiungere le seguenti: «conducenti di ciclomotori e di motocicli».

7.4

TIRABOSCHI

Al comma 1, alla lettera a) premettere la seguente:

«0a) All'articolo 5, dopo il comma 3, è aggiunto il seguente:

3-*bis*. Al fine di favorire il celere sviluppo delle infrastrutture digitali e consentire il tempestivo raggiungimento degli obiettivi di trasformazione digitale di cui al regolamento (UE) 2021/240 del Parlamento europeo e del Consiglio del 10 febbraio 2021 e al regolamento (UE) 2021/241 del Parlamento europeo e del Consiglio del 12 febbraio 2021, fino al 31 dicembre 2026, per la posa in opera di infrastrutture a banda ultra larga, l'operatore, una volta ottenuta l'autorizzazione per i fini e nelle forme di cui all'articolo 49, commi 6 e 7, del decreto legislativo 1 agosto 2003, n. 259, provvede ad inoltrare ai soggetti di cui al comma 3 apposita richiesta per l'adozione dei provvedimenti per la regolamentazione della circolazione stradale che dovranno essere resi entro e non oltre dieci giorni dalla ricezione della domanda. Decorso inutilmente il termine di dieci giorni l'operatore, dandone preventiva comunicazio-

ne ai soggetti di cui al comma 3 almeno cinque giorni prima, può dare avvio ai lavori nel rispetto delle prescrizioni del presente Codice e secondo le specifiche tecniche che verranno dettagliate nella comunicazione di avvio. Resta in ogni caso salva la possibilità per gli organi competenti di comunicare, prima dell'avvio dei lavori e comunque nel termine di 5 giorni dalla ricezione della comunicazione di avvio, eventuali ulteriori prescrizioni nell'ambito del rispetto delle norme relative alla circolazione stradale e/o eventuali motivi ostativi che impongano il differimento dei lavori per un periodo comunque non superiore ad ulteriori 5 giorni».

7.5

EVANGELISTA

Al comma 1, alla lettera a) premettere la seguente:

«0a) All'articolo 5, dopo il comma 3, è aggiunto il seguente:

3-bis. Al fine di favorire il celere sviluppo delle infrastrutture digitali e consentire il tempestivo raggiungimento degli obiettivi di trasformazione digitale di cui al regolamento (UE) 2021/240 del Parlamento europeo e del Consiglio del 10 febbraio 2021 e al regolamento (UE) 2021/241 del Parlamento europeo e del Consiglio del 12 febbraio 2021, fino al 31 dicembre 2026, per la posa in opera di infrastrutture a banda ultra larga, l'operatore, una volta ottenuta l'autorizzazione per i fini e nelle forme di cui all'articolo 49, commi 6 e 7, del decreto legislativo 1 agosto 2003, n. 259, provvede ad inoltrare ai soggetti di cui al comma 3 apposita richiesta per l'adozione dei provvedimenti per la regolamentazione della circolazione stradale che dovranno essere resi entro e non oltre dieci giorni dalla ricezione della domanda. Decorso inutilmente il termine di dieci giorni l'operatore, dandone preventiva comunicazione ai soggetti di cui al comma 3 almeno cinque giorni prima, può dare avvio ai lavori nel rispetto delle prescrizioni del presente Codice e secondo le specifiche tecniche che verranno dettagliate nella comunicazione di avvio. Resta in ogni caso salva la possibilità per gli organi competenti di comunicare, prima dell'avvio dei lavori e comunque nel termine di 5 giorni dalla ricezione della comunicazione di avvio, eventuali ulteriori prescrizioni nell'ambito del rispetto delle norme relative alla circolazione stradale e/o eventuali motivi ostativi che impongano il differimento dei lavori per un periodo comunque non superiore ad ulteriori 5 giorni».

7.6

ASTORRE

Al comma 1, lettera a), premettere la seguente:

«0a) all'articolo 6, sono apportate le seguenti modificazioni:

1) il comma 1, è sostituito dal seguente "1. Il prefetto, per motivi di sicurezza pubblica o inerenti alla sicurezza della circolazione, di tutela della salute, nonché per esigenze di carattere militare può, conformemente alle direttive del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, sospendere temporaneamente la circolazione di tutte o di alcune categorie di utenti sulle strade o su tratti di esse";

2) dopo il comma 1, è inserito il seguente: "1-*bis*. Il prefetto nei giorni fissati con apposito calendario, da emanarsi con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, può vietare la circolazione dei veicoli adibiti al trasporto di cose. Nel calendario possono essere esclusi dal divieto i giorni in cui, secondo le indicazioni certificate dagli enti proprietari o concessionari delle strade, sia previsto un ridotto traffico veicolare leggero. Può inoltre prevedere che, ove le condizioni lo consentano, sulle autostrade e sulle strade extraurbane o su tratti di esse, il divieto di circolazione sia sostituito da un divieto di sorpasso e dal divieto di impegnare altre corsie all'in fuori di quella più vicina al bordo destro della carreggiata per i veicoli per cui vale il divieto di circolazione. Nel regolamento sono stabilite le condizioni e le eventuali deroghe che devono tenere conto anche dei provvedimenti di divieto adottati nei Paesi confinanti o limitrofi";

3) al comma 12, le parole: "provvedimenti di sospensione della circolazione emanati a norma dei commi 1 e 3" sono sostituite dalle seguenti: "i provvedimenti di sospensione della circolazione emanati a norma dei commi 1, 1-*bis* e 3";

4) al comma 12, in fine, è inserito il seguente periodo: "Le medesime sanzioni si applicano a chi viola il divieto di sorpasso imposto nei giorni fissati a apposito calendario emanato con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, ai sensi del comma 1-*bis*";

5) dopo il comma 13, è inserito il seguente: "13-*bis*. Fermo restando quanto disposto dagli articoli 167 e 169, chiunque viola il divieto stabilito ai sensi del comma 4 in relazione alla limitazione di massa complessiva o per asse dei veicoli, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 500,00 a euro 2.000,00. Costituiscono fonte di prova per la verifica della massa gli strumenti di cui all'articolo 167 e di cui all'articolo 363 del Regolamento. Per la determinazione del valore della massa rilevata, si applica quanto disposto dall'articolo 167, comma 1-*bis*."»

7.7

STEGER, DURNWALDER, LANIECE

Al comma 1, alla lettera a), premettere la seguente:

«0a) all'articolo 6, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) il comma 1, è sostituito dal seguente: "1. Il prefetto, per motivi di sicurezza pubblica o inerenti alla sicurezza della circolazione, di tutela della salute, nonché per esigenze di carattere militare può, conformemente alle direttive del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, sospendere temporaneamente la circolazione di tutte o di alcune categorie di utenti sulle strade o su tratti di esse";

b) dopo il comma 1, è inserito il seguente: "1-*bis*. Il prefetto nei giorni fissati con apposito calendario, da emanarsi con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, può vietare la circolazione dei veicoli adibiti al trasporto di cose. Nel calendario possono essere esclusi dal divieto i giorni in cui, secondo le indicazioni certificate dagli enti proprietari o concessionari delle strade, sia previsto un ridotto traffico veicolare leggero. Può inoltre prevedere che, ove le condizioni lo consentano, sulle autostrade e sulle strade extraurbane o su tratti di esse, il divieto di circolazione sia sostituito da un divieto di sorpasso e dal divieto di impegnare altre corsie all'infuori di quella più vicina al bordo destro della carreggiata per i veicoli per cui vale il divieto di circolazione. Nel regolamento sono stabilite le condizioni e le eventuali deroghe che devono tenere conto anche dei provvedimenti di divieto adottati nei Paesi confinanti o limitrofi";

c) al comma 12, le parole: "provvedimenti di sospensione della circolazione emanati a norma dei commi 1 e 3", sono sostituite dalle seguenti: "i provvedimenti di sospensione della circolazione emanati a norma dei commi 1, 1-*bis* e 3" ;

d) al comma 12, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: "Le medesime sanzioni si applicano a chi viola il divieto di sorpasso imposto nei giorni fissati a apposito calendario emanato con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, ai sensi del comma 1-*bis*".»

7.8

MARGIOTTA

Al comma 1, apportare le seguenti modificazioni:

- alla lettera a) premettere le seguenti:

«0a) all'articolo 6:

1) dopo il comma 2 è inserito il seguente: "*2-bis*. Per le aree extraurbane di particolare rilevanza culturale, paesaggistica, naturalistica che insistono su più amministrazioni comunali contigue ovvero che interessino anche tratti di strada non comunali o in presenza di motivi di sicurezza pubblica o di tutela della salute, le competenze previste sono esercitate, per i territori di rispettiva competenza, sentito il parere dell'ente proprietario della strada, dall'Unione di Comuni o, ove non presente, da un Comune o Ente sovracomunale opportunamente delegato dai Comuni interessati.";

2) al comma 8 dopo le parole: "commi 1" sono aggiunte le seguenti: ", *2-bis*";

3) dopo il comma 12 è inserito il seguente: "*12-bis*. Chiunque non ottempera ai provvedimenti di sospensione della circolazione emanati a norma del comma *2-bis* è soggetto alle medesime sanzioni del comma 12. Il controllo del rispetto delle limitazioni è demandato ai Corpi di polizia municipale dei comuni associati o convenzionati tra loro. Per l'accertamento e per la redazione della documentazione in ordine alle violazioni di cui al comma *2-bis* del presente articolo è possibile ricorrere all'uso della tecnologia digitale e a strumenti elettronici e fotografici per il rilievo automatico delle stesse.";

0b) all'articolo 7:

1) al comma 3, dopo le parole "i provvedimenti indicati nell'articolo 6, commi 1 e 2" sono aggiunte le seguenti parole: "ad eccezione per i casi previsti dal comma *12-bis*";

2) dopo il comma 12 è inserito il seguente: "*12-bis*. Per i tratti di strada non comunali che attraversano i centri abitati, i provvedimenti indicati all'articolo 6, comma *2-bis*, sono di competenza del comune, in forma singola o associata così come previsto al medesimo articolo 6, commi *2-bis* e *12-bis*, sentito il parere dell'Ente proprietario della strada.";

0c) all'articolo 8:

1) al comma 1, le parole "il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentite le Regioni e i comuni interessati" sono sostituite dalle seguenti: "con delega del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, la Regione, sentiti i comuni interessati";

2) dopo il comma 1, è aggiunto il seguente: "*1-bis*. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti potrà verificare che la delega concessa alle sin-

gole Regioni sia applicata con perizia, nel rispetto della normativa nazionale vigente."»;

- *dopo la lettera i) aggiungere la seguente:*

«*i-bis*) all'articolo 201, comma 1-*bis*, lettera *g-bis*) dopo le parole "accertamento delle violazioni di cui agli articoli" sono inserite le seguenti: "6, comma 12-*bis*,"».

7.9

CAMPARI, PERGREFFI, CORTI, RUFA, RIPAMONTI

Apportare le seguenti modificazioni:

a) *al comma 1, premettere le seguenti lettere:*

«0a) all'articolo 6, dopo il comma 13 è inserito il seguente: "13-*bis*. Fermo restando quanto disposto dagli articoli 167 e 169, chiunque viola il divieto di cui al comma 4 relativo alla limitazione di massa complessiva o per asse dei veicoli, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 500,00 a euro 2.000,00. Costituiscono fonte di prova per la verifica della massa gli strumenti di cui all'articolo 167 e di cui all'articolo 363 del Regolamento. Per la determinazione del valore della massa rilevata, si applica quanto disposto dall'articolo 167, comma 1-*bis*.";

0b) all'articolo 7, il comma 5 è sostituito dal seguente: "5. Le caratteristiche, le modalità costruttive e i criteri di installazione e di manutenzione dei dispositivi di controllo di durata della sosta sono stabiliti con regolamento del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.";

0c) all'articolo 8, comma 1, le parole "il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentite le regioni" sono sostituite dalle seguenti: "il Presidente della Regione territorialmente competente, sentite le prefetture";

0d) all'articolo 9:

1) il comma 3 è sostituito dal seguente: "3. Per le autorizzazioni relative alle competizioni motoristiche, i promotori devono allegare il preventivo parere del C.O.N.I. Per consentire la formulazione del programma delle competizioni da svolgere nel corso dell'anno, se è riconosciuto il carattere sportivo delle stesse e non si creano gravi limitazioni al servizio di trasporto pubblico, nonché al traffico ordinario, i promotori devono darne comunicazione entro il trenta novembre dell'anno precedente al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili che provvede alla pubblicazione del programma delle gare entro il trentuno dicembre dello stesso anno. Il preventivo parere del C.O.N.I. non è richiesto per le manifestazioni di regolarità a cui partecipano i veicoli di cui all'articolo 60, purché la velocità imposta sia per

tutto il percorso inferiore a 40 km/h e la manifestazione sia organizzata in conformità alle norme tecnico sportive della federazione di competenza.";

2) al comma 4, primo periodo, le parole: "delle infrastrutture e dei trasporti" sono soppresse;

3) il comma 5 è sostituito dal seguente: "5. Nei casi in cui, per motivate necessità, si debba inserire una competizione non prevista nel programma, i promotori devono chiedere l'autorizzazione di cui al comma 4 almeno sessanta giorni prima della competizione. L'autorità competente può concedere l'autorizzazione a spostare la data di effettuazione indicata nel programma quando gli organi sportivi competenti lo richiedano per motivate necessità.";

0e) all'articolo 10, comma 24, secondo periodo, le parole: "non si procede all'applicazione di sanzioni, se la massa complessiva a pieno carico non risulta superiore di oltre il 5 per cento ai limiti previsti dall'articolo 62, comma 4" sono sostituite dalle seguenti: "si applica quanto disposto dall'articolo 167, comma 1-*bis*";

b) *al comma 1, dopo la lettera a), inserire le seguenti:*

«*a-bis*) all'articolo 41, comma 8, le parole: "da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti" sono sostituite dalle seguenti: "o approvazione da parte del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili";

a-ter) all'articolo 43:

1) al comma 5, dopo le parole "o con la sicurezza della circolazione" sono inserite le seguenti: "o con la protezione degli operatori stradali";

2) dopo il comma 5, sono aggiunti i seguenti:

"*5-bis*. Sulle strade con carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico, al fine di prevenire situazioni di pericolo derivanti dalla presenza di persone sulla carreggiata, dall'installazione o rimozione di segnaletica per cantieri, da incidenti o altri eventi imprevedibili, il rallentamento graduale della marcia dei veicoli e l'eventuale regolazione del flusso veicolare può avvenire anche mediante l'impiego di veicoli degli organi di polizia stradale di cui all'articolo 12, commi 1, 2 e 3, nonché dei soggetti in possesso dell'abilitazione prevista dal comma 3-*bis* del medesimo articolo 12.

5-ter. I veicoli di cui al comma 5-*bis*, impiegati nelle attività di cui al medesimo comma, devono tenere in funzione il dispositivo supplementare a luce lampeggiante blu in abbinamento ad un pannello rettangolare recante la scritta "safety-car". Con apposito provvedimento del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da adottare d'intesa con il Ministero dell'interno, sono stabilite le modalità di rallentamento graduale della marcia dei veicoli e di eventuale regolazione del flusso veicolare nei casi di cui al comma 5-*bis*, nonché le caratteristiche dei veicoli impiegati, delle attrezzature e dei dispositivi supplementari di equipaggiamento degli stessi.";

a-quater) all'articolo 45:

1) il comma 6 è sostituito dal seguente: "6. Nel regolamento sono precisati i segnali, i dispositivi, le apparecchiature e gli altri mezzi tecnici di controllo e regolazione del traffico, nonché quelli atti all'accertamento e al rilevamento automatico delle violazioni alle norme di circolazione, e i materiali che, per la loro fabbricazione e diffusione, qualora non disciplinati da specifici regolamenti europei ovvero norme armonizzate, sono soggetti all'approvazione od omologazione, laddove necessaria, da parte del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, previo accertamento delle caratteristiche geometriche, fotometriche, funzionali, di idoneità e di quanto altro necessario. Nello stesso regolamento sono precisate, altresì, le modalità di omologazione e di approvazione. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, con appositi regolamenti, può disciplinare le caratteristiche e i requisiti di quei dispositivi o sistemi per i quali non è più necessaria l'approvazione od omologazione, ma è sufficiente il rispetto delle prescrizioni contenute nei medesimi regolamenti.";

2) dopo il comma 6, è inserito il seguente: "6-*bis*. Tutti i dispositivi, atti all'accertamento e al rilevamento automatico delle violazioni alle norme di circolazione, devono essere sottoposti a verifiche periodiche di funzionalità con cadenza almeno annuale. Inoltre, i dispositivi che, ai fini dell'accertamento di una violazione, misurano le dimensioni, la massa e la velocità dei veicoli, nonché il tempo, sia in termini di durata sia in termini di sincronismo, o altre grandezze fisiche fondamentali e derivate, devono essere sottoposti a taratura con cadenza almeno annuale presso laboratori accreditati.";

3) il comma 8 è abrogato;

4) al comma 9, dopo le parole: "omologati o approvati" sono inserite le seguenti: ", oppure, se non è richiesta l'omologazione, non soddisfacenti le caratteristiche e i requisiti prescritti da appositi regolamenti europei o ministeriali,»;

c) al comma 1, dopo la lettera g), inserire le seguenti:

«*g-bis*) all'articolo 122, comma 5-*bis*, in fine, sono aggiunti i seguenti periodi: "Tali esercitazioni possono essere svolte anche con veicoli ad alimentazione elettrica o ibrida con cambio automatico. Le limitazioni dell'articolo 117, comma 2-*bis*, primo e secondo periodo, non si applicano ai conducenti che hanno conseguito la patente di categoria B effettuando le esercitazioni di cui al primo periodo anche con veicolo ad alimentazione elettrica o ibrida con cambio automatico.";

g-ter) all'articolo 123, comma 7, ultimo periodo, dopo le parole: "possono essere complessivamente ridotte" sono inserite le seguenti: ", ivi compreso il veicolo di categoria B con alimentazione elettrica o ibrida, con cambio automatico di cui all'articolo 122, comma 5-*bis*";»

d) *al comma 1, dopo la lettera h), inserire le seguenti:*

«*h-bis*) all'articolo 142:

1) al comma 3, lettera e), sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: ", ad eccezione dei treni costituiti da un autoveicolo di categoria M1 o N1 trainante un rimorchio di categoria O1 o O2, per i quali vigono i limiti di 80 km/h fuori dei centri abitati e 100 km/h sulle autostrade";

2) al comma 6, dopo le parole: "debitamente omologate" sono inserite le seguenti: "o, nelle more dell'emanazione di un regolamento specifico, approvate dal Ministero delle infrastrutture e mobilità sostenibili,";

h-ter) all'articolo 158, comma 1, lettera *h-ter*), secondo periodo, dopo le parole "oltre un'ora" sono inserite le seguenti: "ovvero oltre il limite temporale inferiore a un'ora, fissato con ordinanza del sindaco,";

h-quater) all'articolo 167:

1) dopo il comma 1 è inserito il seguente: "1-*bis*. Nel rilevamento della massa dei veicoli, effettuato con gli strumenti di cui al comma 12, si applica una riduzione pari al cinque per cento del valore misurato, mentre nel caso di utilizzo di strumenti di cui al comma 12-*bis* si applica una riduzione pari al dieci per cento del valore misurato.";

2) al comma 2, le parole "di oltre il cinque per cento" sono soppresse;

3) il comma 2-*bis* è sostituito dal seguente: "2-*bis*. I veicoli di cui al comma 2, se ad alimentazione esclusiva o doppia a metano, GPL, elettrica e ibrida e dotati di controllo elettronico della stabilità, possono circolare con una massa complessiva a pieno carico che non superi quella indicata nella carta di circolazione più una tonnellata. Si applicano le sanzioni di cui al comma 2.";

4) il comma 3 è sostituito dal seguente: "3. Per i veicoli di massa complessiva a pieno carico non superiore a 10 t, le sanzioni amministrative previste al comma 2 sono applicabili allorché l'eccedenza non superi rispettivamente il cinque, quindici, venticinque per cento, oppure superi il venticinque per cento della massa complessiva.";

5) al comma 3-*bis*, la parola "15" è sostituita dalla seguente: "dieci";

6) al comma 5, primo periodo, le parole "di oltre il cinque per cento" e, al secondo periodo, le parole "e il 5 per cento per il veicolo rimorchiato" sono soppresse;

7) al comma 10, la parola "dieci" è sostituita dalla seguente: "cinque";

8) al comma 10-*bis*, le parole "valore minimo fra il 20 per cento e 10" sono sostituite dalla parola: "cinque";

9) il comma 11 è sostituito dal seguente: "11. Le sanzioni amministrative previste nel presente articolo sono applicabili anche ai trasporti ed ai veicoli eccezionali, definiti all'articolo 10, quando venga superata la massa complessiva massima indicata nell'autorizzazione. La prosecuzione del viaggio è subordinata al rilascio di una nuova autorizzazione.";

10) al comma 12, dopo le parole "strumenti di pesa" sono aggiunte le parole: "di tipo statico";

11) dopo il comma 12 è inserito il seguente: "12-*bis*. Costituiscono, altresì, fonti di prova per il controllo del carico le risultanze degli strumenti di pesa di tipo dinamico in dotazione agli organi di polizia, omologati o approvati dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. Le spese per l'accertamento sono a carico dei soggetti di cui al comma 9 in solido.";

h-quinquies) all'articolo 169, comma 7, sono aggiunti, in fine, i seguenti periodi: "Costituiscono fonte di prova per la verifica della massa gli strumenti di cui all'articolo 167 e di cui all'articolo 363 del Regolamento. Per la determinazione del valore della massa rilevata, si applica quanto disposto dall'articolo 167, comma 1-*bis*.";

h-sexies) all'articolo 175, comma 2, lettera a), sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: "o con potenza inferiore ai 15 kW, se dotate di motore elettrico";

h-septies) all'articolo 177:

1) dopo il comma 1, è inserito il seguente: "1-*bis*. L'uso del dispositivo supplementare a luce lampeggiante blu, in abbinamento ad un pannello rettangolare recante la scritta "safety-car", è consentito ai conducenti dei veicoli di cui all'articolo 43, comma 5-*bis*.";

2) dopo il comma 3, è inserito il seguente: "3-*bis*. Nelle situazioni di cui all'articolo 43 comma 5-*bis*, è vietato il sorpasso dei veicoli impiegati nella procedura di rallentamento graduale della marcia dei veicoli e di eventuale regolazione del flusso veicolare di cui al medesimo comma 5 - bis. Nelle medesime situazioni di cui al primo periodo, i conducenti dei veicoli che seguono devono rallentare gradualmente, attivare la segnalazione luminosa di pericolo di cui all'articolo 151, comma 1, lettera f) e osservare le eventuali prescrizioni imposte dai soggetti di cui all'articolo 12, commi 1, 2, 3 e 3 - bis impiegati nella procedura di cui al citato articolo 43, comma 5 - bis.";

3) al comma 4, le parole "al comma 1" sono sostituite dalle seguenti: "ai commi 1 e 1-*bis*";

4) dopo il comma 5, è inserito il seguente: "5-*bis*. Chiunque viola le disposizioni del comma 3-*bis* è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 167 a euro 665. Dalle violazioni di cui al presente comma consegue la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da uno a tre mesi, ai sensi delle norme di cui al capo I, sezione II, del titolo VI. Se le violazioni sono commesse da un conducente in possesso della patente di guida da meno di tre anni, la sospensione è aumentata da tre a sei mesi." »

e) *al comma 1, dopo la lettera i), inserire le seguenti:*

«i-*bis*) all'articolo 198:

1) al comma 1, dopo le parole "diverse disposizioni" sono inserite le seguenti: "relative a un unico tratto o sezione stradale";

2) dopo il comma 2, sono aggiunti, in fine, i seguenti:

"2-*bis*. Fuori dei casi di cui all'articolo 198-*bis*, quando, mediante i dispositivi di controllo remoto delle violazioni di cui all'articolo 201 sono accertate, senza contestazione immediata, più violazioni delle medesime disposizioni degli articoli 6 e 7 nella stessa zona a traffico limitato, nella stessa area pedonale urbana ovvero sul medesimo tratto di strada su cui insiste una stessa limitazione o uno stesso divieto, si applica una sola sanzione per ciascun giorno di calendario, anche nel caso in cui siano previste limitazioni del traffico solo in determinate fasce orarie nella medesima giornata, nonché nel caso in cui una fascia oraria di vigenza termini il giorno successivo.

2-*ter*. Il controllo in uscita con i dispositivi di cui all'articolo 201, comma 1-*bis*, lettera g), può essere attivato solo nel caso di regolare circolazione all'interno degli ambiti controllati. Nel caso di controllo del tempo di permanenza, si applica una tolleranza pari al cinque per cento del tempo di permanenza consentito.";

i-*ter*) dopo l'articolo 198 è inserito il seguente:

"Art. 198-*bis*

(Disposizioni in materia di illeciti di natura permanente e relative sanzioni)

1. Ai fini dell'applicazione delle norme del presente codice, gli illeciti amministrativi che riguardano la circolazione di un veicolo non avente i requisiti tecnici o amministrativi richiesti per la generica circolazione su strada costituiscono un'unica violazione anche se reiterata nel tempo. Restano ferme le disposizioni di cui ai commi 2,3,4. Nel caso in cui la condizione di cui al primo periodo venga meno, la condotta oggetto di violazione costituisce un nuovo illecito e ad essa può essere applicata un'altra sanzione.

2. La disposizione di cui al comma 1 non si applica agli illeciti commessi successivamente all'accertamento della violazione a seguito di contestazione immediata. Nel caso di cui al primo periodo, nel rispetto delle condizioni di sicurezza della circolazione e fatti salvi i divieti posti da altre disposizioni, l'organo accertatore può autorizzare il trasgressore a completare il viaggio o a raggiungere il luogo di destinazione per la via più breve e nel più breve tempo possibile.

3. Fuori dai casi di cui al comma 2, la disposizione di cui al comma 1 non si applica agli illeciti commessi successivamente alla notifica della violazione ai sensi dell'art. 201.

4. Nei casi in cui, anteriormente alla notifica delle violazioni accertate ai sensi del comma 1, si proceda alla contestazione immediata di violazioni relative al medesimo illecito, le violazioni accertate nei novanta giorni antecedenti alla contestazione immediata e non ancora notificate, sono assorbite nella condotta oggetto di contestazione immediata.

5. In deroga all'articolo 198, nei casi di cui al comma 1, chiunque commette più violazioni della stessa disposizione, è ammesso al pagamento in misura ridotta di cui all'articolo 202, se consentito, per un importo pari al quadruplo della sanzione prevista, se più favorevole e delle relative spese di accertamento e notificazione. Le disposizioni del periodo precedente si applicano a tutte le violazioni accertate prima della data di notifica di una di esse, limitatamente a quelle per le quali l'interessato abbia fatto istanza escluse quelle per le quali sia già avvenuto il pagamento in misura ridotta. L'istanza di cui al secondo periodo può essere presentata entro sessanta giorni al prefetto del luogo in cui è stata commessa la violazione che gli è stata notificata per prima, con le modalità di cui all'articolo 203, dandone, altresì, comunicazione a tutti gli altri organi di polizia stradale interessati. La comunicazione effettuata ai sensi del terzo periodo sospende le procedure connesse a tutte violazioni accertate. Il prefetto, entro sessanta giorni, ammette al pagamento nella misura indicata nel primo periodo per la prima violazione che gli è stata notificata e dispone l'archiviazione delle altre violazioni indicate nell'istanza dell'interessato, fatte salve le spese di notificazione che dovranno essere, comunque, corrisposte a favore di ogni singolo organo accertatore. Il pagamento deve essere eseguito a favore dell'amministrazione cui appartiene l'organo che ha accertato la violazione per la quale l'interessato ha presentato l'istanza, con le modalità di pagamento indicate nel verbale di contestazione. Le spese di notificazione relative ai verbali di contestazione per le quali il prefetto ha disposto l'archiviazione, dovranno essere corrisposte con le modalità originariamente indicate negli stessi verbali. I pagamenti dovranno essere corrisposti entro sessanta giorni dalla notificazione del provvedimento del prefetto, che è eseguita a cura dell'organo che ha accertato la prima violazione, con le modalità di cui all'articolo 201. Dell'avvenuta notificazione del provvedimento del prefetto dovrà essere data comunicazione a tutti gli organi di polizia stradale interessati. Si applicano, in quanto compatibili, le disposizioni di cui all'articolo 203, comma 3. Avverso il provvedimento del prefetto è ammessa opposizione davanti all'autorità giudiziaria ai sensi dell'articolo 205.

6. Nel caso di accertamento automatico delle violazioni di cui al comma 1 che comportano il fermo o il sequestro del veicolo o che comunque non consentono la continuazione del viaggio, se non a seguito del soddisfacimento dei requisiti tecnici e amministrativi necessari per circolazione su strada, in assenza di contestazione immediata, la violazione deve essere notificata al trasgressore senza ritardo anche ricorrendo a sistemi telematici."

i-quater) all'articolo 216:

1) al comma 1, i primi due periodi sono sostituiti dal seguente: "Nell'ipotesi in cui, ai sensi del presente codice, è stabilita la sanzione amministrativa accessoria del ritiro della carta di circolazione e del certificato di idoneità tecnica per le macchine agricole o di autorizzazioni o licenze nei casi in cui sono previste, ovvero della targa, il documento è ritirato, contestualmente all'accertamento della violazione, dall'organo accertatore ed inviato, entro

i cinque giorni successivi, al competente ufficio del Dipartimento per la mobilità sostenibile; la competenza territoriale di detti uffici è determinata con riferimento al luogo della commessa violazione.";

2) dopo il comma 3 è inserito il seguente: "3-*bis*. Nell'ipotesi di guida con patente o con altra abilitazione professionale di cui all'articolo 116, commi 8, 10, 11 e 12, scaduti di validità, l'agente accertatore provvede a ritirare la patente, il certificato di abilitazione professionale di tipo KA o KB o la carta di qualificazione del conducente rilasciata ad un conducente titolare di patente di guida emessa da altro Stato, ai fini della distruzione e di ciò fa menzione nel verbale di contestazione della violazione. Il prefetto competente dà notizia dei procedimenti e dei provvedimenti adottati sulla patente al prefetto del luogo di residenza del trasgressore.";

3) al comma 6, dopo le parole "gli sia stata ritirata" sono sostituite dalle seguenti: "o altra abilitazione professionale di cui all'articolo 116, commi 8, 10, 11 e 12, gli siano state ritirate ai sensi del comma 3-*bis*,";>

f) *dopo il comma 3, sono inseriti i seguenti:*

«3-*bis*. All'articolo 5, comma 8, del decreto legislativo 24 giugno 2003, n. 209, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: "Il titolare del centro di raccolta può altresì procedere alla cancellazione dal PRA del veicolo fuori uso secondo le modalità stabilite con il decreto del Presidente della Repubblica di cui al comma 10, trattenendo il certificato di proprietà, la carta di circolazione e le targhe e provvedendo alla loro distruzione nel corso del terzo mese successivo a quello di emissione della ricevuta di avvenuta cancellazione.

3-*ter*. All'articolo 231 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 5, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: "Il titolare del centro di raccolta può altresì procedere alla cancellazione dal PRA del veicolo fuori uso secondo le modalità stabilite con il decreto del Presidente della Repubblica di cui all'articolo 5, comma 10, del decreto legislativo 24 giugno 2003, n. 209, trattenendo il certificato di proprietà, la carta di circolazione e le targhe e provvedendo alla loro distruzione nel corso del terzo mese successivo a quello di emissione della ricevuta di avvenuta cancellazione.";

b) al comma 8, le parole: "sull'apposito registro di entrata e di uscita dei veicoli da tenersi secondo le norme del regolamento di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285" sono sostituite dalle seguenti: "nel registro unico telematico dei veicoli fuori uso di cui all'articolo 5, comma 10, del decreto legislativo 24 giugno 2003, n. 209.">.

7.10

STEGER, DURNWALDER, LANIECE

Al comma 1, alla lettera a), premettere la seguente:

«0a) all'articolo 6, dopo il comma 13, è inserito il seguente: "13-bis. Fermo restando quanto disposto dagli articoli 167 e 169, chiunque viola il divieto stabilito ai sensi del comma 4 in relazione alla limitazione di massa complessiva o per asse dei veicoli, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 500,00 a euro 2.000,00. Costituiscono fonte di prova per la verifica della massa gli strumenti di cui all'articolo 167 e di cui all'articolo 363 del Regolamento. Per la determinazione del valore della massa rilevata, si applica quanto disposto dall'articolo 167, comma 1-bis."»

7.11

VONO

Al comma 1, alla lettera a), premettere la seguente:

«0a) all'articolo 7, comma 9, al quarto periodo, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: "non superiore, in ogni caso, a 500 euro annui"».

7.12

CROATTI, FEDE

Apportare le seguenti modifiche:

1) *al comma 1, alla lettera a), premettere la seguente:*

«0a) all'articolo 7, comma 9, l'ultimo periodo è sostituito dal seguente: «Con direttiva emanata dall'Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza, sono individuate le tipologie dei comuni che possono avvalersi di tale facoltà, le modalità di riscossione del pagamento, le categorie dei veicoli esentati, nonché, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sentite le associazioni di categoria, i massimali delle tariffe, da definire tenendo conto delle emissioni inquinanti dei veicoli e delle tipologie dei permessi.»;

2) *dopo il comma 4, aggiungere, in fine, il seguente:*

«4-bis. Entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, l'Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza adotta la direttiva di cui all'articolo 7, comma 9, del decreto

legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificato dal comma 1, lettera 0a), del presente articolo. L'Ispettorato può aggiornare la direttiva di cui al periodo precedente, inclusi i massimali delle tariffe, entro il 30 gennaio di ogni anno.»

7.13

PERGREFFI, ARRIGONI, CAMPARI, CORTI, RIPAMONTI, RUFA

Apportare le seguenti modificazioni:

a) *Al comma 1, alla lettera a) premettere la seguente:*

«0a) all'articolo 7, comma 9, sostituire l'ultimo periodo con il seguente: «Con direttiva emanata dall'Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza sono individuate le tipologie dei comuni che possono avvalersi di tale facoltà, le modalità di riscossione del pagamento, le categorie dei veicoli esentati, nonché, di concerto con la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sentite le associazioni di categoria, i massimali delle tariffe, da definire tenendo conto delle emissioni inquinanti dei veicoli e delle tipologie dei permessi.»

b) *Dopo il comma 4, aggiungere il seguente:*

«4-bis. Entro 90 giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, l'Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza adotta la direttiva di cui all'articolo 7, comma 9 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. L'Ispettorato può aggiornare la direttiva di cui al periodo precedente, inclusi i massimali delle tariffe, entro il 30 gennaio di ogni anno.»

7.14

GALLONE, MALLEGGNI

Apportare le seguenti modificazioni:

a) *al comma 1, alla lettera a) premettere la seguente:*

«0a) all'articolo 7, comma 9, l'ultimo periodo è sostituito con il seguente: «Con direttiva emanata dall'Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza sono individuate le tipologie dei comuni che possono avvalersi di tale facoltà, le modalità di riscossione del pagamento, le categorie dei veicoli esentati, nonché, di concerto con la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sentite le associazioni di cate-

goria, i massimali delle tariffe, da definire tenendo conto delle emissioni inquinanti dei veicoli e delle tipologie dei permessi.»

b) *aggiungere in fine il seguente comma:*

«4-bis. Entro 90 giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, l'Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza adotta la direttiva di cui all'articolo 7, comma 9 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. L'Ispettorato può aggiornare la direttiva di cui al periodo precedente, inclusi i massimali delle tariffe, entro il 30 gennaio di ogni anno.»

7.15

MARGIOTTA, MANCA

Apportare le seguenti modificazioni:

1) *al comma 1, alla lettera a) premettere la seguente:* «0a) all'articolo 7, comma 9, sostituire l'ultimo periodo con il seguente: « Con direttiva emanata dall'Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza sono individuate le tipologie dei comuni che possono avvalersi di tale facoltà, le modalità di riscossione del pagamento, le categorie dei veicoli esentati, nonché, di concerto con la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sentite le associazioni di categoria, i massimali delle tariffe, da definire tenendo conto delle emissioni inquinanti dei veicoli e delle tipologie dei permessi.»;

2) *aggiungere in fine il seguente comma:* «4-bis. Entro 90 giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, l'Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza adotta la direttiva di cui all'articolo 7, comma 9 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. L'Ispettorato può aggiornare la direttiva di cui al periodo precedente, inclusi i massimali delle tariffe, entro il 30 gennaio di ogni anno.»

7.16

CONZATTI, EVANGELISTA

Apportare le seguenti modificazioni:

1) *al comma 1, alla lettera a) premettere la seguente:*

«0a) all'articolo 7, comma 9, sostituire l'ultimo periodo con il seguente: «Con direttiva emanata dall'Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza sono individuate le tipologie dei comuni che possono avvalersi di

tale facoltà, le modalità di riscossione del pagamento, le categorie dei veicoli esentati, nonché, di concerto con la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sentite le associazioni di categoria, i massimali delle tariffe, da definire tenendo conto delle emissioni inquinanti dei veicoli e delle tipologie dei permessi.»

2) *aggiungere in fine il seguente comma:*

«4-bis. Entro 90 giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, l'Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza adotta la direttiva di cui all'articolo 7, comma 9 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. L'Ispettorato può aggiornare la direttiva di cui al periodo precedente, inclusi i massimali delle tariffe, entro il 30 gennaio di ogni anno.»

7.17

RUSPANDINI, TOTARO

All'articolo apportare le seguenti modificazioni:

1) *al comma 1, lettera a) premettere la seguente:*

«0a) all'articolo 7, comma 9, sostituire l'ultimo periodo con il seguente: « Con direttiva emanata dall'Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza sono individuate le tipologie dei comuni che possono avvalersi di tale facoltà, le modalità di riscossione del pagamento, le categorie dei veicoli esentati, nonché, di concerto con la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sentite le associazioni di categoria, i massimali delle tariffe, da definire tenendo conto delle emissioni inquinanti dei veicoli e delle tipologie dei permessi.»

2) *aggiungere in fine il seguente comma:*

«4-bis. Entro 90 giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, l'Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza adotta la direttiva di cui all'articolo 7, comma 9 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. L'Ispettorato può aggiornare la direttiva di cui al periodo precedente, inclusi i massimali delle tariffe, entro il 30 gennaio di ogni anno.»

7.18

CIOFFI, VANIN

Al comma 1, apportare le seguenti modificazioni:

a) *alla lettera a), premettere la seguente:*

"0a) all'articolo 7, comma 9-bis, le parole: «le zone di cui al comma 9» sono sostituite dalle seguenti: «le zone a traffico limitato di cui al comma 9, istituite per esclusive finalità di tutela ambientale» e le parole: «o ibrida» sono soppresse";

b) *dopo la lettera a), inserire la seguente:*

"a-bis) all'articolo 42, sono apportate le seguenti modificazioni:

1) il comma 2 è sostituito dal seguente: «Sono, altresì, segnali complementari i dispositivi destinati ad impedire la sosta, a moderare il traffico e a rallentare la velocità dei veicoli.»;

2) dopo il comma 2, è inserito il seguente: «2-bis) Nei centri abitati, sulle strade classificate di tipo E, E-bis, F e F-bis, ove sia istituito un limite massimo di velocità inferiore o uguale a 30 km/h, per l'intera o solo per una parte della larghezza della corsia o della carreggiata possono essere adottati dispositivi di moderazione del traffico e rallentamento della velocità, realizzati in opera o prefabbricati e installati in forma estesa o in forma puntuale in corrispondenza di specifici punti critici, ivi compresi elementi in rilievo, dossi e rialzi del piano stradale, dispositivi del tipo denominato "cuscini berlinesi", disassamenti, deviazioni e restringimenti artificiali della carreggiata, ampliamenti dei marciapiedi laterali in prossimità delle intersezioni e degli attraversamenti.».";

c) *alla lettera c), apportare le seguenti modificazioni:*

1) *al numero 1) aggiungere, in fine, le seguenti parole:* «o al trasporto di altre persone ai sensi dell'articolo 182, comma 6,»;

2) *al numero 2), sostituire le parole:* « $\geq 0,3$ », *con le seguenti:* « $\geq 0,2$ »;

d) *dopo la lettera h), inserire le seguenti:*

"h-bis) all'articolo 140, dopo il comma 1 è aggiunto il seguente:

«1-bis. Tutti gli utenti della strada sono tenuti alla conoscenza del presente codice, a prestare attenzione e rispetto verso gli altri utenti e a comprendere la propria responsabilità per la sicurezza altrui. I conducenti dei veicoli che per massa e velocità possono causare i danni maggiori in caso di collisione hanno la massima responsabilità di prendersi cura e ridurre il pericolo per gli altri utenti, in particolare i conducenti dei veicoli a motore verso gli utenti non motorizzati e i ciclisti nei confronti dei pedoni. Resta ferma in ogni caso la responsabilità di tutti gli utenti della strada di rispettare le norme di

comportamento stabilite e di avere riguardo per la sicurezza propria e degli altri utenti.»;

h-ter) all'articolo 142, comma 1, le parole: «ed i 50 km/h per le strade nei centri abitati, con la possibilità di elevare tale limite fino ad un massimo di 70 km/h», sono sostituite dalle seguenti: «e, nei centri abitati, senza computare a tal fine le eventuali corsie riservate alla circolazione di solo una o determinate categorie di veicoli, i 50 km/h per le strade a due o più corsie nell'unico senso di marcia o in entrambi i sensi di marcia presenti, i 30 km/h per le strade a una sola corsia nell'unico senso di marcia oppure in uno o in entrambi i sensi di marcia presenti, i 20 km/h per le strade con un'unica sede stradale destinata alla circolazione sia veicolare che pedonale, con la possibilità di elevare il primo limite fino ad un massimo di 70 km/h»;

h-quater) all'articolo 143, dopo il comma 3, è aggiunto il seguente: «3-bis. Le disposizioni di cui ai commi 1 e 2 non si applicano nelle strade urbane ciclabili, nelle quali i velocipedi possono circolare anche al centro della carreggiata.»;

h-quinquies) all'articolo 182, sono apportate le seguenti modificazioni:

1) al comma 7, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: «Tuttavia, sui velocipedi di cui al comma 6 condotti da una persona adulta e destinati esclusivamente al trasporto di un'unica altra persona adulta e di bambini fino a dodici anni di età, si possono trasportare fino a dieci persone compreso il conducente, fermi restando i limiti dimensionali stabiliti dall'articolo 50, comma 2.»;

2) al comma 9, le parole: «loro riservate», sono sostituite dalle seguenti: «loro esclusivamente riservate», e dopo le parole «sulle corsie ciclabili», sono aggiunte le seguenti: «, salva la facoltà di sorpasso del velocipede che precede qualora delimitate da striscia discontinua.»;

3) dopo il comma 9, è aggiunto il seguente:

«9-quater. All'interno dei centri abitati nelle strade classificate di tipo E, E-bis o F ovvero nelle zone a traffico limitato, in corrispondenza delle intersezioni regolamentate da semaforo veicolare normale, alle biciclette, con ordinanza adottata ai sensi dell'articolo 7, comma 1, può essere consentito di svoltare a destra anche durante il periodo di accensione della luce rossa, in deroga agli articoli 38, comma 2 e 41, comma 11, nonché dell'articolo 105, comma 6 del regolamento, esclusivamente al ricorrere delle condizioni e nel rispetto delle prescrizioni di seguito indicate. Tale facoltà è segnalata mediante l'installazione, in prossimità delle lanterne semaforiche, di un unico pannello segnaletico composito, sul quale sono riuniti l'iscrizione: "con semaforo rosso" e i segnali verticali, in formato ridotto, di obbligo di dare precedenza e di prescrizione della direzione obbligatoria a destra, e il pannello integrativo contenente il simbolo della bicicletta. Al fine di prevenire ed evitare incidenti, i ciclisti devono usare la massima prudenza e rallentare in prossimità

dell'intersezione, e sono in ogni caso tenuti a dare la precedenza ai pedoni, nonché a tutti i veicoli che, durante il periodo di accensione della luce verde del semaforo loro riferito, circolano sulla strada sulla quale i ciclisti stanno per immettersi. I ciclisti, inoltre, sono integralmente responsabili, a ogni effetto di legge, delle conseguenze derivanti dall'eventuale mancato rispetto dei predetti obblighi, salva prova contraria e fermo restando l'obbligo stabilito dall'articolo 145, comma 1, per tutti i conducenti.»;

e) *alla lettera i), aggiungere, in fine, le seguenti parole:* «, a condizione, nelle relative fattispecie, che le predette corsie siano delimitate da striscia discontinua e che le predette piste abbiano una larghezza di almeno due metri se a unico senso di marcia e di almeno 3,5 metri se a doppio senso di marcia»;

f) *dopo la lettera i), aggiungere, in fine, la seguente:*

"i-bis) all'articolo 201, comma 1-bis, alla lettera g-bis), apportare le seguenti modificazioni:

1) dopo la parola «articoli» sono aggiunte le seguenti parole: «40, comma 11,»;

2) dopo le parole: «143, commi 11 e 12,» è aggiunto: «145,»;

3) dopo: «146,» è aggiunto: «148,»;

4) dopo: «171,» sono aggiunti: «173, comma 3-bis, 191, comma 4,»."

Conseguentemente, dopo il comma 1, inserire il seguente:

«1-bis. Agli oneri derivanti dall'attuazione del comma 1, lettera h-ter), a carico degli enti proprietari o gestori della strada per l'implementazione e sostituzione della segnaletica stradale, si provvede, nei limiti delle risorse già disponibili a legislazione vigente, a valere sulle somme di cui all'articolo 142, comma 12-ter, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e sulla quota di proventi di cui all'articolo 208, comma 4, lettera a) del citato decreto legislativo n. 285 del 1992.»

7.19

COMINCINI

Al comma 1, apportare le seguenti modificazioni:

a) *alla lettera a) premettere le seguenti:*

"0a) all'articolo 7, comma 9-bis, le parole: «le zone di cui al comma 9» sono sostituite dalle seguenti: «le zone a traffico limitato di cui al comma 9, istituite per esclusive finalità di tutela ambientale,»;

0b) all'articolo 7, comma 9-*bis*, sono soppresse le parole: «*o ibrida*»;

b) *dopo la lettera a), inserire la seguente:*

"a-*bis*) all'articolo 42:

1) il comma 2 è sostituito dal seguente: «2. Sono, altresì, segnali complementari i dispositivi destinati ad impedire la sosta, a moderare il traffico e a rallentare la velocità dei veicoli.»;

2) dopo il comma 2, è inserito il seguente: «2-*bis*. Nei centri abitati, sulle strade classificate di tipo E, E-*bis*, F e F-*bis*, ove sia istituito un limite massimo di velocità inferiore o uguale a 30 km/h, per l'intera o solo per una parte della larghezza della corsia o della carreggiata possono essere adottati dispositivi di moderazione del traffico e rallentamento della velocità, realizzati in opera o prefabbricati e installati in forma estesa o in forma puntuale in corrispondenza di specifici punti critici, ivi compresi elementi in rilievo, dossi e rialzi del piano stradale, dispositivi del tipo denominato "cuscini berlinesi", disassamenti, deviazioni e restringimenti artificiali della carreggiata, ampliamenti dei marciapiedi laterali in prossimità delle intersezioni e degli attraversamenti.»;

c) *alla lettera c):*

1) al numero 1) aggiungere, in fine, le seguenti parole: «o al trasporto di altre persone ai sensi dell'articolo 182, comma 6,»;

2) al numero 2), sostituire le parole: « $\geq 0,3$ », con le seguenti: « $\geq 0,2$ »;

d) *dopo la lettera h), aggiunge le seguenti:*

"h-*bis*) all'articolo 140, dopo il comma 1 è aggiunto il seguente: «1-*bis*. Tutti gli utenti della strada sono tenuti alla conoscenza del presente codice, a prestare attenzione e rispetto verso gli altri utenti e a comprendere la propria responsabilità per la sicurezza altrui. I conducenti dei veicoli che per massa e velocità possono causare i danni maggiori in caso di collisione hanno la massima responsabilità di prendersi cura e ridurre il pericolo per gli altri utenti, in particolare i conducenti dei veicoli a motore verso gli utenti non motorizzati e i ciclisti nei confronti dei pedoni. Resta ferma in ogni caso la responsabilità di tutti gli utenti della strada di rispettare le norme di comportamento stabilite e di avere riguardo per la sicurezza propria e degli altri utenti.»;

h-ter) all'articolo 142, comma 1, le parole: «ed i 50 km/h per le strade nei centri abitati, con la possibilità di elevare tale limite fino ad un massimo di 70 km/h», sono sostituite dalle seguenti: «e, nei centri abitati, senza computare a tal fine le eventuali corsie riservate alla circolazione di solo una o determinate categorie di veicoli, i 50 km/h per le strade a due o più corsie nell'unico senso di marcia o in entrambi i sensi di marcia presenti, i 30 km/h per le strade a una sola corsia nell'unico senso di marcia oppure in uno o in entrambi i sensi di marcia presenti, i 20 km/h per le strade con

un'unica sede stradale destinata alla circolazione sia veicolare che pedonale, con la possibilità di elevare il primo limite fino ad un massimo di 70 km/h»;

h-quater) all'articolo 143, dopo il comma 3, è aggiunto il seguente: «*3-bis*. Le disposizioni di cui ai commi 1 e 2 non si applicano nelle strade urbane ciclabili, nelle quali i velocipedi possono circolare anche al centro della carreggiata.»;

h-quinquies) all'articolo 182:

1) al comma 7, sono aggiunte in fine le seguenti parole: «Tuttavia, sui velocipedi di cui al comma 6 condotti da una persona adulta e destinati esclusivamente al trasporto di un'unica altra persona adulta e di bambini fino a dodici anni di età, si possono trasportare fino a dieci persone compreso il conducente, fermi restando i limiti dimensionali stabiliti dall'articolo 50, comma 2.»;

2) al comma 9, le parole: «loro riservate», sono sostituite dalle seguenti: «loro esclusivamente riservate», e dopo le parole «sulle corsie ciclabili», sono aggiunte le seguenti: «, salva la facoltà di sorpasso del velocipede che precede qualora delimitate da striscia discontinua.»;

3) dopo il comma 9, è aggiunto il seguente: «*9-quater*. All'interno dei centri abitati nelle strade classificate di tipo E, *E-bis* o F ovvero nelle zone a traffico limitato, in corrispondenza delle intersezioni regolamentate da semaforo veicolare normale, alle biciclette, con ordinanza adottata ai sensi dell'articolo 7, comma 1, può essere consentito di svoltare a destra anche durante il periodo di accensione della luce rossa, in deroga agli articoli 38, comma 2 e 41, comma 11, nonché dell'articolo 105, comma 6 del regolamento, esclusivamente al ricorrere delle condizioni e nel rispetto delle prescrizioni di seguito indicate. Tale facoltà è segnalata mediante l'installazione, in prossimità delle lanterne semaforiche, di un unico pannello segnaletico composito, sul quale sono riuniti l'iscrizione: "con semaforo rosso" e i segnali verticali, in formato ridotto, di obbligo di dare precedenza e di prescrizione della direzione obbligatoria a destra, e il pannello integrativo contenente il simbolo della bicicletta. Al fine di prevenire ed evitare incidenti, i ciclisti devono usare la massima prudenza e rallentare in prossimità dell'intersezione, e sono in ogni caso tenuti a dare la precedenza ai pedoni, nonché a tutti i veicoli che, durante il periodo di accensione della luce verde del semaforo loro riferito, circolano sulla strada sulla quale i ciclisti stanno per immettersi. I ciclisti, inoltre, sono integralmente responsabili, a ogni effetto di legge, delle conseguenze derivanti dall'eventuale mancato rispetto dei predetti obblighi, salva prova contraria e fermo restando l'obbligo stabilito dall'articolo 145, comma 1, per tutti i conducenti.»;

e) *alla lettera i)*, aggiungere, in fine, le seguenti parole: «, a condizione, nelle relative fattispecie, che le predette corsie siano delimitate da striscia discontinua e che le predette piste abbiano una larghezza di almeno due metri se a unico senso di marcia e di almeno 3,5 metri se a doppio senso di marcia»;

f) dopo la lettera i), aggiungere la seguente: "j) all'articolo 201, comma 1-bis, alla lettera g-bis):

1) dopo la parola «articoli» sono aggiunte le seguenti parole: «40, comma 11,»;

2) dopo le parole: «143, commi 11 e 12,» è aggiunto: «145,»;

3) dopo: «146,» è aggiunto: «148,»;

4) dopo: «171,» sono aggiunti: «173, comma 3-bis, 191, comma 4,»;

Conseguentemente, dopo il comma 1 inserire il seguente: "1-bis. Alla copertura degli oneri discendenti dalla disposizione di cui alla lettera h-ter) a carico degli enti proprietari o gestori della strada, per l'implementazione e sostituzione della segnaletica stradale, si provvede, nei limiti delle risorse già disponibili a legislazione vigente, a valere sulle somme di cui all'articolo 142, comma 12-ter, e sulla quota di proventi di cui all'articolo 208, comma 4, lettera a) del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285."

7.20

STEGER, DURNWALDER, LANIECE

Apportare le seguenti modificazioni:

a) al comma 1:

a) alla lettera a), premettere la seguente: "0-a) all'articolo 7, comma 9-bis, le parole: «le zone di cui al comma 9» sono sostituite dalle seguenti: «le zone a traffico limitato di cui al comma 9, istituite per esclusive finalità di tutela ambientale,»;"

b) dopo la lettera a), inserire la seguente: "a-bis) all'articolo 42:

1) il comma 2 è sostituito dal seguente: «2. Sono, altresì, segnali complementari i dispositivi destinati ad impedire la sosta, a moderare il traffico e a rallentare la velocità dei veicoli.»;

2) dopo il comma 2, è inserito il seguente: «2-bis. Nei centri abitati, sulle strade classificate di tipo E, E-bis, F e F-bis, ove sia istituito un limite massimo di velocità inferiore o uguale a 30 km/h, per l'intera o solo per una parte della larghezza della corsia o della carreggiata possono essere adottati dispositivi di moderazione del traffico e rallentamento della velocità, realizzati in opera o prefabbricati e installati in forma estesa o in forma puntuale in corrispondenza di specifici punti critici, ivi compresi elementi in rilievo, dossi e rialzi del piano stradale, dispositivi del tipo denominato "cuscini berlinesi", disassamenti, deviazioni e restringimenti artificiali della carreggiata,

ampliamenti dei marciapiedi laterali in prossimità delle intersezioni e degli attraversamenti.»

b) dopo l'articolo, inserire il seguente:

«Art. 7-bis (*Parcheggi per velocipedi negli edifici*). 1. Al fine di favorire lo sviluppo della mobilità sostenibile, in particolare ciclistica, assicurando la disponibilità di adeguati spazi di sosta per le biciclette anche negli edifici pubblici e privati, all'articolo 41-*sexies* della legge 17 agosto 1942, n. 1150, sono aggiunti, in fine, i seguenti commi:

"3. Negli interventi di ristrutturazione edilizia o di nuova costruzione di edifici, ai sensi dell'articolo 3, comma 1, lettere *d*) ed *e*), del decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380, nonché negli interventi sugli spazi aperti annessi agli edifici, deve essere assicurata la realizzazione delle seguenti dotazioni minime di parcheggi destinati ai velocipedi:

a) per gli edifici ad uso residenziale: almeno un posto bici ogni 35 metri quadri di superficie utile in spazi coperti chiusi e almeno un posto bici ogni 100 metri quadri di superficie utile in rastrelliere su spazi pertinenziali;

b) per gli edifici ad uso produttivo, commerciale, direzionale e ricettivo: un posto bici ogni tre addetti in spazi coperti chiusi o in rastrelliere su spazi pertinenziali per i lavoratori e almeno un posto bici ogni 300 metri quadri di superficie utile in rastrelliere su spazi pertinenziali per gli utenti e visitatori;

c) per gli edifici ad uso scolastico e universitario: in aggiunta a quanto previsto alla precedente lettera *b*), almeno un posto bici ogni tre alunni o studenti in rastrelliere su spazi pertinenziali.

4. Le dotazioni minime di parcheggi di cui al precedente comma sono previste dai regolamenti edilizi ovvero, in ogni caso, assicurate dai titoli abilitativi dei singoli interventi edilizi. I parcheggi devono essere facilmente raggiungibili dall'ingresso principale dell'edificio, sono ubicati al livello della strada dalla quale si accede all'edificio stesso oppure sono raggiungibili per mezzo di rampe o appositi collegamenti meccanici, e sono dotati di strutture, che sono definite rastrelliere, idonee a consentire il sostegno del telaio del velocipede e il suo fissaggio mediante sistemi meccanici di protezione contro il furto. Almeno il dieci per cento dei suddetti parcheggi comprende l'allaccio per la ricarica dei velocipedi a pedalata assistita nel caso di spazi coperti chiusi e la disponibilità di spazio sufficiente ad ospitare velocipedi di dimensioni superiori a quelle ordinarie. 4. In ogni caso, negli spazi pertinenziali degli edifici, esistenti o nuovi, è consentita, anche in assenza di appositi parcheggi, la sosta delle biciclette di coloro che abitano o lavorano negli edifici medesimi".»

7.21

RUSPANDINI, TOTARO

Al comma 1) apportare le seguenti modifiche:

1) *alla lettera a) premettere la seguente:*

"0a) all'articolo 7, comma 9-*bis*, le parole: «le zone di cui al comma 9» sono sostituite dalle seguenti: «le zone a traffico limitato di cui al comma 9, istituite per esclusive finalità di tutela ambientale.»;"

2) *dopo la lettera a), inserire la seguente:*

«a-*bis*) all'articolo 42:

1) il comma 2 è sostituito dal seguente: "2. Sono, altresì, segnali complementari i dispositivi destinati ad impedire la sosta, a moderare il traffico e a rallentare la velocità dei veicoli.";

2) dopo il comma 2, è inserito il seguente:

"2-*bis*. Nei centri abitati, sulle strade classificate di tipo E, E-*bis*, F e F-*bis*, ove sia istituito un limite massimo di velocità inferiore o uguale a 30 km/h, per l'intera o solo per una parte della larghezza della corsia o della carreggiata possono essere adottati dispositivi di moderazione del traffico e rallentamento della velocità, realizzati in opera o prefabbricati e installati in forma estesa o in forma puntuale in corrispondenza di specifici punti critici, ivi compresi elementi in rilievo, dossi e rialzi del piano stradale, dispositivi del tipo denominato "cuscini berlinesi", disassamenti, deviazioni e restringimenti artificiali della carreggiata, ampliamenti dei marciapiedi laterali in prossimità delle intersezioni e degli attraversamenti."».

7.22

BERUTTI

Al comma 1) apportare le seguenti modifiche:

1) *alla lettera a) premettere la seguente:*

«0a) all'articolo 7, comma 9-*bis*, le parole: "le zone di cui al comma 9" sono sostituite dalle seguenti: "le zone a traffico limitato di cui al comma 9, istituite per esclusive finalità di tutela ambientale.";"»

2) *dopo la lettera a), aggiungere la seguente:*

«a-*bis*) all'articolo 42:

1) il comma 2 è sostituito dal seguente: "2. Sono, altresì, segnali complementari i dispositivi destinati ad impedire la sosta, a moderare il traffico e a rallentare la velocità dei veicoli.";

2) dopo il comma 2, è inserito il seguente:

"2-bis. Nei centri abitati, sulle strade classificate di tipo E, E-bis, F e F-bis, ove sia istituito un limite massimo di velocità inferiore o uguale a 30 km/h, per l'intera o solo per una parte della larghezza della corsia o della carreggiata possono essere adottati dispositivi di moderazione del traffico e rallentamento della velocità, realizzati in opera o prefabbricati e installati in forma estesa o in forma puntuale in corrispondenza di specifici punti critici, ivi compresi elementi in rilievo, dossi e rialzi del piano stradale, dispositivi del tipo denominato "cuscini berlinesi", disassamenti, deviazioni e restringimenti artificiali della carreggiata, ampliamenti dei marciapiedi laterali in prossimità delle intersezioni e degli attraversamenti."»

7.23

CROATTI, FEDE

Al comma 1, alla lettera a), premettere la seguente:

«0a) all'articolo 10, comma 3, dopo la lettera g-ter) è aggiunta, in fine, la seguente:

"g-quater) complessi di veicoli immatricolati ad uso speciale spettacoli viaggianti."».

7.24

FARAONE, EVANGELISTA

Al comma 1, lettera a), premettere la seguente:

«0a) All' articolo 10, comma 6, è aggiunta la seguente frase: "g-quater) complessi di veicoli immatricolati ad uso speciale spettacoli viaggianti"».

7.25

BERUTTI

Al comma 1, lettera a), premettere la seguente:

«0a) All'articolo 10, comma 6, è aggiunta la seguente frase: "g-quater) complessi di veicoli immatricolati ad uso speciale spettacoli viaggianti"».

7.26

LUPU

Al comma 1, lettera a), premettere la seguente:

«0a) all'articolo 10, comma 6, dopo il primo periodo, è inserito il seguente: "I predetti Enti, per quanto di competenza, programmano le opportune attività volte a disporre l'immediato aggiornamento delle strade in termini di denominazioni, lunghezze e limiti, nonché della loro utilizzabilità al transito delle differenti categorie di veicoli con relativa pubblicazione delle cartografie e degli elenchi di strade."»

7.27

PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RUFA, RIPAMONTI

Apportare le seguenti modificazioni:

a) Al comma 1, alla lettera a), premettere la seguente:

«0a). All'articolo 23, comma 7-bis, le parole: "Per l'installazione del cartello di cui al presente comma si applicano in ogni caso le disposizioni del comma 4" sono sostituite dalle seguenti: "Al centro delle rotatorie situate in ambito extraurbano, nelle quali vi è un'area verde, è consentita l'installazione di più cartelli indicanti il nome dell'impresa o ente affidatari del servizio di manutenzione del verde, in corrispondenza di ogni direttrice stradale convergente sulla rotatoria di dimensioni non superiori ai 90 cm di lunghezza e ai 60 cm di altezza ed è altresì consentita l'indicazione del nome dell'impresa o dell'ente affidatari del servizio di manutenzione direttamente sul tappeto erboso. Per l'installazione dei cartelli e degli altri mezzi pubblicitari di cui al presente comma si applicano in ogni caso le disposizioni di cui al comma 4."»

b) Al comma 1, dopo la lettera a), aggiungere la seguente:

«a-bis) All'articolo 41, comma 10, dopo le parole: "periodo di accensione della luce gialla" sono inserite le seguenti: "che deve avere una durata minima non inferiore a 3 secondi,"».

c) Al comma 1, dopo la lettera c), aggiungere la seguente.

«c-bis) All'articolo 80, dopo il comma 4, è aggiunto il seguente: "4-bis. Per i veicoli di cui all'articolo 60 comma 1 e per i veicoli impiegati dallo spettacolo viaggiante la revisione è disposta ogni quattro anni."».

d) Al comma 1, dopo la lettera c), aggiungere la seguente:

«c-bis). all'articolo 93, comma 1-quinquies, la lettera c) è sostituita dalla seguente: "ai lavoratori frontalieri, e a quei soggetti residenti in Italia che

prestano un'attività di lavoro o collaborazione in favore di un'impresa avente sede in uno Stato confinante o limitrofo, i quali, con il veicolo ivi immatricolato a proprio nome o a nome del datore di lavoro, transitano in Italia;".».

e) Al comma 1, dopo la lettera d), inserire la seguente:

d-bis) all'articolo 100 comma 4, dopo le parole "ad una motrice," sono aggiunte le seguenti "e qualsiasi altra tipologia di appendice".

f) Al comma 1, dopo la lettera d), aggiungere la seguente:

«*d-bis)* All' articolo 103, dopo il comma 1 è aggiunto il seguente:

"*1-bis.* Gli obblighi di cui al secondo periodo del comma precedente non si applicano ai veicoli ultratrentennali o ai veicoli storici iscritti ai registri di cui all'articolo 60 del codice di cui al presente decreto legislativo."»

g) Al comma 1, dopo la lettera d), aggiungere le seguenti:

«*d-bis)* all'articolo 110, dopo il comma 5, aggiungere il seguente:

"*5-bis.* Le operazioni dei commi 1, 2 e 3 sono svolte anche presso i soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264. Con decreto dirigenziale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili sono stabilite le modalità di svolgimento delle operazioni di cui al comma 1 da parte dei soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264.";

d-ter) all'articolo 114, dopo il comma 6, aggiungere il seguente comma:

"*6-bis.* Le operazioni dei commi 2, 3 e 5 sono svolte anche presso i soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264. Con decreto dirigenziale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili sono stabilite le modalità di svolgimento delle operazioni di cui al comma 1 da parte dei soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264."»

h) Al comma 1, dopo la lettera g), aggiungere le seguenti:

«*g-bis)* all'articolo 122, comma *5-bis*, dopo le parole: "di visone notturna" sono inserite le seguenti: ", anche con veicolo ad alimentazione elettrica o ibrida con cambio automatico,";

g-ter) all'articolo 122, dopo il comma *5-bis* aggiungere il seguente comma:

"*5-ter)* L'aspirante al conseguimento delle patenti di guida di categoria AM, A1, A2 e A deve effettuare esercitazioni in autostrada, ove consentito, o su strade extraurbane nonché in ambito urbano, presso una autoscuola con istruttore abilitato e autorizzato. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili sono stabilite la disciplina e le modalità di svolgimento delle esercitazioni di cui al presente comma.";

g-quater) all'articolo 123, comma 7, dopo le parole: "possono essere complessivamente ridotte" sono inserite le seguenti: "ivi compreso il vei-

colo di categoria B con alimentazione elettrica o ibrida, con cambio automatico di cui all'articolo 122, comma 5-bis";»

Conseguentemente, dopo il comma 2, inserire il seguente:

"2-bis. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da adottarsi entro sei mesi dalla data di entrata in vigore del presente decreto, il decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti 20 aprile 2012, recante "Disciplina delle esercitazioni di guida in autostrade, su strade extraurbane ed in condizioni di visione notturna, del minore autorizzato e dell'aspirante al conseguimento della patente di categoria B" è modificato in coerenza con le disposizioni all'articolo 122, comma 5 bis, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificato dalla lettera g-bis; è altresì stabilita la data a decorrere dalla quale sono applicabili le disposizioni dell'articolo 123, comma 7, del predetto decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificate dalla lettera g-quater."

i) Al comma 1, lettera h), numero 2), capoverso 8-ter, sostituire l'ultimo periodo con il seguente:

«Se, il giorno della prova, il conducente che deve sottoporsi all'esperimento di guida è assente ingiustificato, o siano trascorsi oltre sei mesi da assenza giustificata o nel caso di esito negativo dell'esperimento, la patente è revocata»

j) Al comma 1, dopo la lettera h), aggiungere la seguente:

«h-bis) All'articolo 175, comma 7, lettera a), sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: "ad eccezione di veicoli autorizzati con modello DGM 243";».

k) Al comma 1, dopo la lettera h), aggiungere la seguente:

«h-bis) all'articolo 180, comma 4, secondo periodo, dopo le parole "carta di circolazione" sono inserite le seguenti: "o documento unico di circolazione", e dopo la parola "proprietario" sono inserite le parole "o del locatario in leasing".»

l) Al comma 1, dopo la lettera h), aggiungere la seguente:

«h-bis) all'articolo 187, il comma 1 è sostituito dal seguente: "1. Ai fini della sicurezza della circolazione e della tutela della vita umana la velocità massima non può superare i 130 km/h per le autostrade, i 110 km/h per le strade extraurbane principali, i 90 km/h per le strade extraurbane secondarie e per le strade extraurbane locali, ed i 50 km/h per le strade nei centri abitati, con la possibilità di elevare tale limite fino ad un massimo di 70 km/h per le strade urbane le cui caratteristiche costruttive e funzionali lo consentano, previa installazione degli appositi segnali. Sulle autostrade a tre corsie più corsia di emergenza per ogni senso di marcia, dotate di apparecchiature debitamente omologate per il calcolo della velocità media di percorrenza su tratti determinati, in relazione alle caratteristiche progettuali ed effettive del trac-

ciato, il limite massimo di velocità è elevato a 150 km/h, sempreché lo consentano l'intensità del traffico, le condizioni atmosferiche prevalenti e i dati di incidentalità dell'ultimo quinquennio. In caso di precipitazioni atmosferiche di qualsiasi natura, la velocità massima non può superare i 110 km/h per le autostrade ed i 90 km/h per le strade extraurbane principali."».

m) Al comma 1, dopo la lettera h), aggiungere la seguente:

«*h-bis*) All'articolo 198, dopo il comma 1 è inserito il seguente: "1-*bis*. In deroga a quanto disposto dal comma 1, quando il trasgressore, con la stessa azione o omissione, viola più volte la medesima disposizione e tali violazioni non sono immediatamente contestate, ovvero non vi è preavviso della contestazione, si applica la sanzione prevista per la sola violazione rilevata per prima in ordine di tempo, aumentata fino al triplo"».

n) Al comma 1, dopo la lettera i), aggiungere la seguente:

«*i-bis*) all'articolo 204, comma 1, le parole: "nel limite non inferiore al doppio del minimo edittale" sono sostituite dalle seguenti: "nel limite non inferiore al minimo edittale aumentato del 50 per cento"».

o) Al comma 1, dopo la lettera i), aggiungere la seguente:

«*i-bis*. A decorrere dal 1° settembre 2022 è fatto obbligo di installare i dispositivi di cui all'articolo 60, comma 1, della legge 29 luglio 2010, n.120, su tutti gli impianti semafori esistenti.».

7.28

ASTORRE

Al comma 1, dopo la lettera a), aggiungere la seguente:

«*a-bis*) all'articolo 41, dopo il comma 19 sono inseriti i seguenti:

"19-*bis*. Ai fini dell'applicazione delle sanzioni amministrative previste dal presente codice, i segnali luminosi di pericolo e di prescrizione e i segnali a messaggio variabile devono essere dotati di sistemi di controllo a distanza in grado di certificare il momento di accensione/spegnimento e il loro regolare funzionamento. Di ogni operazione, anche automatica, di accensione/spegnimento o di modifica del contenuto del messaggio, deve essere conservata idonea registrazione in grado di certificare l'orario ed il corretto svolgimento delle operazioni stesse. L'orario di effettivo funzionamento registrato deve essere certificato come conforme al tempo coordinato universale (UTC). Nei provvedimenti di cui all'articolo 5, comma 3 che impongono obblighi, divieti e limitazioni resi noti mediante i segnali luminosi di prescrizione e i segnali a messaggio variabile, devono essere indicate le modalità ed i tempi di funzionamento dei segnali e di accensione/spegnimento degli stessi.

19-ter. I segnali a messaggio variabile devono essere utilizzati esclusivamente per fornire indicazioni di pericolo o di prescrizione, nonché informazioni utili alla guida relative alla strada su cui sono installati e agli itinerari e/o ambiti ad essa correlati; le indicazioni di pericolo e di prescrizione sono fornite con segnali di dimensioni, colori e forme dei corrispondenti segnali verticali."»

7.29

STEGER, DURNWALDER, LANIECE

Al comma 1, dopo la lettera a), aggiungere la seguente:

«a-bis) all'articolo 41, dopo il comma 19, sono inseriti i seguenti:

"19-bis. Ai fini dell'applicazione delle sanzioni amministrative previste dal presente codice, i segnali luminosi di pericolo e di prescrizione e i segnali a messaggio variabile devono essere dotati di sistemi di controllo a distanza in grado di certificare il momento di accensione/spegnimento e il loro regolare funzionamento. Di ogni operazione, anche automatica, di accensione/spegnimento o di modifica del contenuto del messaggio, deve essere conservata idonea registrazione in grado di certificare l'orario ed il corretto svolgimento delle operazioni stesse. L'orario di effettivo funzionamento registrato deve essere certificato come conforme al tempo coordinato universale (UTC). Nei provvedimenti di cui all'articolo 5, comma 3 che impongono obblighi, divieti e limitazioni resi noti mediante i segnali luminosi di prescrizione e i segnali a messaggio variabile, devono essere indicate le modalità ed i tempi di funzionamento dei segnali e di accensione/spegnimento degli stessi.

19-ter. I segnali a messaggio variabile devono essere utilizzati esclusivamente per fornire indicazioni di pericolo o di prescrizione, nonché informazioni utili alla guida relative alla strada su cui sono installati e agli itinerari e/o ambiti ad essa correlati; le indicazioni di pericolo e di prescrizione sono fornite con segnali di dimensioni, colori e forme dei corrispondenti segnali verticali."»

7.30

BARBONI, GALLONE, MALLEGNI, VONO

Al comma 1, lettera b), al capoverso categoria «L3e», aggiungere, in fine, le seguenti parole: «L1e».

7.31

BARBONI, GALLONE, MALLEGGNI, VONO

Al comma 1, lettera c), numero 3 sostituire il capoverso «2-bis» con il seguente: «2-bis. Chiunque circola con un velocipede a pedalata assistita non rispondente ad una o più delle caratteristiche o prescrizioni indicate nel comma 1 è soggetto alle sanzioni previste dall'articolo 97, commi 6 e 14, secondo periodo.».

7.32

DE PETRIS, BUCCARELLA, ERRANI, GRASSO, LAFORGIA, RUOTOLO

Al comma 1), lettera c), numero 3), capoverso 2-bis, sostituire le parole «ciclomotori ai sensi e per gli effetti dell'articolo 97» con la seguente «motocicli».

7.33

VONO

Al comma 1, dopo la lettera c), inserire la seguente:

«c-bis) all'articolo 61, comma 1, lettera c), sono aggiunti, in fine, i seguenti periodi:

"I veicoli o complessi di veicoli che sono equipaggiati con cabine allungate o con dispositivi aerodinamici rispondenti ai requisiti di omologazione della normativa europea possono superare le lunghezze totali previste dal presente articolo nel rispetto, comunque, di quanto prescritto al successivo comma 5. Tali dispositivi devono essere piegati, ritratti o rimossi, a cura del conducente, ove sia a rischio la sicurezza di altri utenti della strada o del conducente o, su strade urbane ed extraurbane con limite di velocità inferiore o uguale ai 50 km/h, in presenza di altri utenti della strada vulnerabili. L'uso dei dispositivi aerodinamici deve essere comunque compatibile con le operazioni di trasporto intermodali e, in ogni caso, allorché ritratti o piegati, i dispositivi non devono superare di oltre 20 cm la lunghezza totale del veicolo o complesso di veicoli privi di tali dispositivi."»

7.34

EVANGELISTA

Al comma 1, dopo la lettera c), inserire la seguente:

«c-bis) all'articolo 61, comma 1, lettera c), inserire, in fine, i seguenti periodi: "I veicoli o complessi di veicoli che sono equipaggiati con cabine allungate o con dispositivi aerodinamici rispondenti ai requisiti di omologazione della normativa europea possono superare le lunghezze totali previste dal presente articolo nel rispetto, comunque, di quanto prescritto al successivo comma 5. Tali dispositivi devono essere piegati, ritratti o rimossi, a cura del conducente, ove sia a rischio la sicurezza di altri utenti della strada o del conducente o, su strade urbane ed extraurbane con limite di velocità inferiore o uguale ai 50 km/h, in presenza di altri utenti della strada vulnerabili. L'uso dei dispositivi aerodinamici deve essere comunque compatibile con le operazioni di trasporto intermodali e, in ogni caso, allorché ritratti o piegati, i dispositivi non devono superare di oltre 20 cm la lunghezza totale del veicolo o complesso di veicoli privi di tali dispositivi.».

7.35

CAMPARI, PERGREFFI, CORTI, RIPAMONTI, RUFA

Al comma 1, dopo la lettera c), aggiungere la seguente:

«c-bis). All'articolo 80, dopo il comma 4, è aggiunto il seguente:

"4-bis. Per i veicoli impiegati dallo spettacolo viaggiante la revisione è disposta ogni quattro anni."».

7.36

CORTI, CAMPARI, PERGREFFI, RUFA, RIPAMONTI

Al comma 1, dopo la lettera c), aggiungere la seguente:

«c-bis. All'articolo 80, al comma 14, quarto periodo, dopo la parola "revisione" sono aggiunte le seguenti: "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, è consentito recarsi con il veicolo non revisionato presso l'autofficina più vicina al domicilio del soggetto, al fine di effettuare la revisione del veicolo."».

7.37

BARBONI, MALLEGNI

Al comma 1, dopo la lettera d) aggiungere la seguente lettera:

«d-bis) All'articolo 100 i commi 3-bis e 8 sono soppressi».

Conseguentemente, nell'articolo 11 della legge 29 luglio 2010, n. 120 sono sopprese:

a) al comma 2 la lettera a);

b) al comma 5 le parole ", 100, comma 3-bis,";

c) al comma 6 le parole ", 100, comma 3-bis," e ", 2, lettera a),".

7.38

ANASTASI, COLTORTI

Al comma 1, dopo la lettera d), inserire la seguente:

«d-bis) all'articolo 100, comma 4, dopo le parole: "ad una motrice," sono inserite le seguenti: "e qualsiasi altra tipologia di appendice".»

7.39

L'ABBATE, COLTORTI

Al comma 1, dopo la lettera d), inserire la seguente:

«d-bis) all'articolo 100, comma 4, dopo le parole: "ad una motrice," sono inserite le seguenti: "e qualsiasi altra tipologia di appendice".»

7.40

ROMEO, CORTI, PERGREFFI, CAMPARI, RUFA, RIPAMONTI

Al comma 1, dopo la lettera d), inserire la seguente:

«d-bis) all'articolo 100 comma 4, dopo le parole "ad una motrice," sono aggiunte le seguenti "e qualsiasi altra tipologia di appendice".»

7.41

MALLEGNI, GALLONE, TIRABOSCHI, VONO

Al comma 1, dopo la lettera d) inserire la seguente:

«d-bis) all'articolo 100, comma 4, dopo le parole "ad una motrice," aggiungere le seguenti "e qualsiasi altra tipologia di appendice".»

7.42

CAUSIN

Al comma 1, dopo la lettera d) inserire la seguente:

«d-bis) all'articolo 100 comma 4, dopo le parole "ad una motrice," aggiungere le seguenti "e qualsiasi altra tipologia di appendice".»

7.43

CAMPARI, CORTI, PERGREFFI, RIPAMONTI, RUFA

Al comma 1, dopo la lettera d), aggiungere la seguente:

«d-bis). All' articolo 103 del codice della strada decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, dopo il comma 1 è aggiunto il seguente:

"1-bis. Gli obblighi di cui al secondo periodo del comma precedente non si applicano ai veicoli ultratrentennali o ai veicoli storici iscritti ai registri di cui all'articolo 60 del codice della strada di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285."»

7.44

BARBONI, GALLONE, MALLEGNI, VONO

Al comma 1, dopo la lettera d) aggiungere le seguenti:

«d-bis) all'articolo 110, sono apportate le seguenti modifiche:

1) al comma 5, le parole: "per gli adempimenti previsti ai commi 2, 3 e 4" sono sostituite dalle seguenti: "di svolgimento, in via esclusivamente telematica, degli adempimenti previsti ai commi 2, 2-bis e 3";

2) dopo il comma 5, è inserito il seguente: "5-*bis*. Le operazioni di cui ai commi 2, 2-*bis* e 3 sono svolte dall'Ufficio della motorizzazione civile anche per il tramite dei soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264, attraverso il collegamento telematico con il centro elaborazione dati del Dipartimento per la mobilità sostenibile secondo le modalità stabilite con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.";

d-*ter*) all'articolo 114, sono apportate le seguenti modifiche:

1) al comma 6, dopo le parole: "Le modalità per l'immatricolazione" sono aggiunte le seguenti ", gestite esclusivamente in via telematica,";

2) dopo il comma 6, è inserito il seguente: "6-*bis*. Le operazioni di cui al comma 2 sono svolte dall'Ufficio della motorizzazione civile anche per il tramite dei soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264, attraverso il collegamento telematico con il centro elaborazione dati del Dipartimento per la mobilità sostenibile secondo le modalità stabilite con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.".»

7.45

VONO, GALLONE

Al comma 1, dopo la lettera d), inserire le seguenti:

«d-*bis*) all'articolo 110, dopo il comma 5, è aggiunto il seguente:

"5-*bis*. Le operazioni dei commi 1, 2, 2-*bis* e 3 sono svolte anche presso i soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264. Con decreto dirigenziale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili sono stabilite le modalità di svolgimento delle operazioni del primo periodo del presente comma da parte dei soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264.";

d-*ter*) all'articolo 114, dopo il comma 6, è aggiunto il seguente:

"6-*bis*. Le operazioni dei commi 2, 3 e 5 sono svolte anche presso i soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264. Con decreto dirigenziale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili sono stabilite le modalità di svolgimento delle operazioni del primo periodo del presente comma da parte dei soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264.".»

7.46

VONO

Al comma 1, dopo la lettera d), inserire le seguenti:

«d-bis) all'articolo 110, dopo il comma 5, aggiungere il seguente:

"5-bis Le operazioni dei commi 1, 2 2-bis e 3 sono svolte anche presso i soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264. Con decreto dirigenziale e del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile sono stabilite le modalità di svolgimento delle operazioni del primo periodo del presente comma da parte dei soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264;

d-ter) all'articolo 114, dopo il comma 6, aggiungere il seguente comma:

"6-bis. Le operazioni dei commi 2, 3 e 5 sono svolte anche presso i soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264. Con decreto dirigenziale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile sono stabilite le modalità di svolgimento delle operazioni del primo periodo del presente comma da parte dei soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264".».

7.47

RUSPANDINI, TOTARO

Al comma 1, dopo la lettera d), inserire le seguenti:

«d-bis) all'articolo 110, dopo il comma 5, aggiungere il seguente:

"5-bis. Le operazioni dei commi 1, 2, 2-bis e 3 sono svolte anche presso i soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264. Con decreto dirigenziale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili sono stabilite le modalità di svolgimento delle operazioni del primo periodo del presente comma da parte dei soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264.";

d-ter) all'articolo 114, dopo il comma 6, aggiungere il seguente comma:

"6-bis. Le operazioni dei commi 2, 3 e 5 sono svolte anche presso i soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264. Con decreto dirigenziale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili sono stabilite le modalità di svolgimento delle operazioni del primo periodo del presente comma da parte dei soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264."».

7.48

DI GIROLAMO, VANIN

Al comma 1, dopo la lettera d), inserire le seguenti:

«d-bis) all'articolo 110, dopo il comma 5, è inserito il seguente:

"5-bis. Le operazioni di cui ai commi 1, 2 e 3 sono svolte anche presso i soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264. Con decreto dirigenziale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili sono stabilite le modalità di svolgimento delle operazioni di cui al periodo precedente da parte dei soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264.";

d-ter) all'articolo 114, dopo il comma 6, è inserito il seguente:

"6-bis. Le operazioni di cui ai commi 2, 3 e 5 sono svolte anche presso i soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264. Con decreto dirigenziale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili sono stabilite le modalità di svolgimento delle operazioni di cui al periodo precedente da parte dei soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264."»

7.49

PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RIPAMONTI, RUFA

Al comma 1, dopo la lettera d), aggiungere le seguenti:

«d-bis) all'articolo 110, dopo il comma 5, aggiungere il seguente:

"5-bis. Le operazioni dei commi 1, 2 e 3 sono svolte anche presso i soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264. Con decreto dirigenziale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili sono stabilite le modalità di svolgimento delle operazioni di cui al comma 1 da parte dei soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264.";

d-ter) all'articolo 114, dopo il comma 6, aggiungere il seguente comma:

"6-bis. Le operazioni dei commi 2, 3 e 5 sono svolte anche presso i soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264. Con decreto dirigenziale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili sono stabilite le modalità di svolgimento delle operazioni di cui al comma 1 da parte dei soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264."»

7.50

PEROSINO

Al comma 1, dopo la lettera d) aggiungere la seguente lettera:

«d-bis) all'articolo 115, comma 2, lettera b) la parola "sessantotto" è sostituita dalla parola "settantacinque".»

7.51

BARBONI, GALLONE, MALLEGNI, VONO

Al comma 1, dopo la lettera e) aggiungere la seguente:

«e-bis): "C1 o C, anche speciale, ovvero C1E o CE" sono sostituite dalle seguenti: "C1, C, C1E e CE, anche speciale" e dopo le parole: "D1, D1E, D e DE" sono inserite le seguenti: ", anche speciale,".»

7.52

COLTORTI

Al comma 1, lettera g), numero 1), sostituire la parola: «morali» con la seguente: «soggettivi».

7.53

DI GIROLAMO, VANIN

Apportare le seguenti modifiche:

a) al comma 1, dopo la lettera g), inserire le seguenti:

«g-bis) all'articolo 122:

1) al comma 5-bis, dopo le parole: "di visione notturna" sono inserite le seguenti: ", anche con veicolo ad alimentazione elettrica o ibrida con cambio automatico,";

2) dopo il comma 5-bis, è inserito il seguente: "5-ter. L'aspirante al conseguimento delle patenti di guida di categoria AM, A1, A2 e A deve effettuare esercitazioni in autostrada, ove consentito, o su strade extraurbane, nonché in ambito urbano, presso una autoscuola con istruttore abilitato e autorizzato. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità soste-

nibili sono stabilite la disciplina e le modalità di svolgimento delle esercitazioni di cui al presente comma.";

g-ter) all'articolo 123, comma 7, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: ", ivi compreso il veicolo di categoria B con alimentazione elettrica o ibrida, con cambio automatico di cui all'articolo 122, comma 5-*bis*".»;

b) al comma 1, lettera h), numero 2), capoverso "8-ter", sostituire l'ultimo periodo con il seguente: «Se, il giorno della prova, il conducente che deve sottoporsi all'esperimento di guida è assente ingiustificato, o siano trascorsi oltre sei mesi da assenza giustificata, o nel caso di esito negativo dell'esperimento, la patente è revocata.»;

*c) dopo il comma 2, inserire il seguente: «2-bis. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da emanare entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, il decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti 20 aprile 2012, recante "Disciplina delle esercitazioni di guida in autostrade, su strade extraurbane ed in condizioni di visione notturna, del minore autorizzato e dell'aspirante al conseguimento della patente di categoria B" è modificato in coerenza con le disposizioni di cui all'articolo 122, comma 5 bis, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificato dal comma 1, lettera g-*bis*), del presente articolo. Con il medesimo decreto è altresì stabilita la data a decorrere dalla quale si applicano le disposizioni di cui all'articolo 123, comma 7, del predetto decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificate dal comma 1, lettera g-*quater*).»*

7.54

MARGIOTTA

Apportare le seguenti modifiche:

a) al comma 1, dopo la lettera g) inserire le seguenti:

*«g-*bis*) all'articolo 122, comma 5-*bis*, dopo le parole: "di visione notturna" sono inserite le seguenti: ", anche con veicolo ad alimentazione elettrica o ibrida con cambio automatico,";*

*g-*ter*) all'articolo 122, dopo il comma 5-*bis* è aggiunto il seguente comma: "5-*ter*) L'aspirante al conseguimento delle patenti di guida di categoria AM, A1, A2 e A deve effettuare esercitazioni in autostrada, ove consentito, o su strade extraurbane nonché in ambito urbano, presso una autoscuola con istruttore abilitato e autorizzato. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili sono stabilite la disciplina e le modalità di svolgimento delle esercitazioni di cui al presente comma.";*

*g-*quater*) all'articolo 123, comma 7, dopo le parole: "possono essere complessivamente ridotte" sono inserite le seguenti: ", ivi compreso il*

veicolo di categoria B con alimentazione elettrica o ibrida, con cambio automatico di cui all'articolo 122, comma 5-*bis*";

*b) dopo il comma 2 inserire il seguente: "2-bis. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da adottarsi entro sei mesi dalla data di entrata in vigore del presente decreto, è modificato in coerenza con le disposizioni di cui all'articolo 122, comma 5-*bis*, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificato dalla lettera *g-bis*, il decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti 20 aprile 2012, recante "Disciplina delle esercitazioni di guida in autostrade, su strade extraurbane ed in condizioni di visione notturna, del minore autorizzato e dell'aspirante al conseguimento della patente di categoria B" , ed è altresì stabilita la data a decorrere dalla quale sono applicabili le disposizioni dell'articolo 123, comma 7, del medesimo decreto legislativo come modificate dalla lettera *g-quater* del presente articolo".»*

7.55

MARGIOTTA

Al comma 1, alla lettera a), premettere la seguente:

«0a) all'articolo 6, dopo il comma 1 sono inseriti i seguenti:

*"1-bis. Al fine di assicurare il miglioramento della qualità dell'aria, il Prefetto o i Prefetti territorialmente competenti, nei casi in cui è necessario limitare le emissioni derivanti dai veicoli per i livelli di concentrazione delle sostanze inquinanti o proteggere siti tutelati o sensibili, su istanza degli enti preposti alla tutela dell'ambiente, del paesaggio e del territorio, sentiti gli enti proprietari e gestori delle infrastrutture stradali interessate, e valutati gli effetti sulla circolazione e sulla sicurezza stradale anche sulla rete viaria esterna alle predette zone, può istituire zone a traffico limitato in ambito extraurbano, anche a carattere permanente. Il controllo della circolazione in tali zone può essere effettuato mediante i sistemi di controllo automatico degli accessi, di cui all'articolo 201, comma 1-*bis*, lettera g).*

*1-ter. Il Prefetto o i Prefetti territorialmente competenti, per le medesime finalità di cui al comma 1-*bis*, su istanza degli enti preposti alla tutela dell'ambiente, del paesaggio e del territorio, sentiti gli enti proprietari e gestori delle infrastrutture stradali interessate, può imporre riduzioni di velocità, anche a carattere permanente, su particolari tratti stradali adiacenti ai centri abitati. Il controllo della velocità in tali tratti può essere effettuato mediante i sistemi di controllo automatico degli accessi, di cui all'articolo 201, comma 1-*bis*, lettera f)."».*

7.56

EVANGELISTA

Apportare le seguenti modifiche:

a) al comma 1, dopo la lettera g) inserire le seguenti:

«g-bis) all'articolo 122, comma 5-bis, dopo le parole: "di visione notturna" sono inserite le seguenti: ", anche con veicolo ad alimentazione elettrica o ibrida con cambio automatico,";

g-ter) all'articolo 122, dopo il comma 5-bis aggiungere il seguente comma:

"5-ter) L'aspirante al conseguimento delle patenti di guida di categoria AM, A1, A2 e A deve effettuare esercitazioni in autostrada, ove consentito, o su strade extraurbane nonché in ambito urbano, presso una autoscuola con istruttore abilitato e autorizzato. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili sono stabilite la disciplina e le modalità di svolgimento delle esercitazioni di cui al presente comma.";

g-quater) all'articolo 123, comma 7, dopo le parole: "possono essere complessivamente ridotte" sono inserite le seguenti: "ivi compreso il veicolo di categoria B con alimentazione elettrica o ibrida, con cambio automatico di cui all'articolo 122, comma 5-bis";».

b) dopo il comma 2 è inserito il seguente:

"2-bis. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da adottarsi entro sei mesi dalla data di entrata in vigore del presente decreto, il decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti 20 aprile 2012, è modificato in coerenza con le disposizioni all'articolo 122, comma 5 bis, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificato dalla lettera g-bis; è altresì stabilita la data a decorrere dalla quale sono applicabili le disposizioni dell'articolo 123, comma 7, del predetto decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificate dalla lettera g-quater".»

7.57

VONO

Apportare le seguenti modifiche:

a) al comma 1, dopo la lettera g) inserire le seguenti:

«g-bis) all'articolo 122, comma 5-bis, dopo le parole: "di visione notturna" sono inserite le seguenti: ", anche con veicolo ad alimentazione elettrica o ibrida con cambio automatico,";

g-ter) all'articolo 122, dopo il comma *5-bis* aggiungere il seguente comma:

"*5-ter*) L'aspirante al conseguimento delle patenti di guida di categoria AM, A1, A2 e A deve effettuare esercitazioni in autostrada, ove consentito, o su strade extraurbane nonché in ambito urbano, presso una autoscuola con istruttore abilitato e autorizzato. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili sono stabilite la disciplina e le modalità di svolgimento delle esercitazioni di cui al presente comma.";

g-quater) all'articolo 123, comma 7, dopo le parole: "possono essere complessivamente ridotte" sono inserite le seguenti: "ivi compreso il veicolo di categoria B con alimentazione elettrica o ibrida, con cambio automatico di cui all'articolo 122, comma *5-bis*";»

b) dopo il comma 2 inserire il seguente:

"*2-bis*. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da adottarsi entro sei mesi dalla data di entrata in vigore del presente decreto, il decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti 20 aprile 2012, recante "Disciplina delle esercitazioni di guida in autostrade, su strade extraurbane ed in condizioni di visione notturna, del minore autorizzato e dell'aspirante al conseguimento della patente di categoria B" è modificato in coerenza con le disposizioni all'articolo 122, comma 5 bis, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificato dalla lettera *g-bis*; è altresì stabilita la data a decorrere dalla quale sono applicabili le disposizioni dell'articolo 123, comma 7, del predetto decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificate dalla lettera *g-quater*"».

7.58

BERUTTI

Apportare le seguenti modifiche:

a) al comma 1, dopo la lettera g) inserire le seguenti:

«*g-bis*) all'articolo 122, comma *5-bis*, dopo le parole: "di visione notturna" sono inserite le seguenti: ", anche con veicolo ad alimentazione elettrica o ibrida con cambio automatico,";

g-ter) all'articolo 122, dopo il comma *5-bis* aggiungere il seguente comma:

"*5-ter*) L'aspirante al conseguimento delle patenti di guida di categoria AM, A1, A2 e A deve effettuare esercitazioni in autostrada, ove consentito, o su strade extraurbane nonché in ambito urbano, presso una autoscuola con istruttore abilitato e autorizzato. Con decreto del Ministro delle infrastrutture

e della mobilità sostenibili sono stabilite la disciplina e le modalità di svolgimento delle esercitazioni di cui al presente comma.";

g-quater) all'articolo 123, comma 7, dopo le parole: "possono essere complessivamente ridotte" sono inserite le seguenti: "ivi compreso il veicolo di categoria B con alimentazione elettrica o ibrida, con cambio automatico di cui all'articolo 122, comma 5-bis";»

b) dopo il comma 2 inserire il seguente:

"2-bis. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da adottarsi entro sei mesi dalla data di entrata in vigore del presente decreto, il decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti 20 aprile 2012, recante "Disciplina delle esercitazioni di guida in autostrade, su strade extraurbane ed in condizioni di visione notturna, del minore autorizzato e dell'aspirante al conseguimento della patente di categoria B" è modificato in coerenza con le disposizioni all'articolo 122, comma 5 bis, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificato dalla lettera *g-bis*; è altresì stabilita la data a decorrere dalla quale sono applicabili le disposizioni dell'articolo 123, comma 7, del predetto decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificate dalla lettera *g-quater*".»

7.59

PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RIPAMONTI, RUFA

Apportare le seguenti modificazioni:

a) Al comma 1, dopo la lettera g), inserire le seguenti:

«*g-bis*) all'articolo 122, comma 5-bis, dopo le parole: "di visione notturna" sono inserite le seguenti: ", anche con veicolo ad alimentazione elettrica o ibrida con cambio automatico,";

g-ter) all'articolo 122, dopo il comma 5-bis aggiungere il seguente comma:

"5-ter) L'aspirante al conseguimento delle patenti di guida di categoria AM, A1, A2 e A deve effettuare esercitazioni in autostrada, ove consentito, o su strade extraurbane nonché in ambito urbano, presso una autoscuola con istruttore abilitato e autorizzato. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili sono stabilite la disciplina e le modalità di svolgimento delle esercitazioni di cui al presente comma.";

g-quater) all'articolo 123, comma 7, dopo le parole: "possono essere complessivamente ridotte" sono inserite le seguenti: "ivi compreso il veicolo di categoria B con alimentazione elettrica o ibrida, con cambio automatico di cui all'articolo 122, comma 5-bis";»

b) Dopo il comma 2, inserire il seguente:

"2-bis. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da adottarsi entro sei mesi dalla data di entrata in vigore del presente decreto, il decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti 20 aprile 2012, recante "Disciplina delle esercitazioni di guida in autostrade, su strade extraurbane ed in condizioni di visione notturna, del minore autorizzato e dell'aspirante al conseguimento della patente di categoria B" è modificato in coerenza con le disposizioni all'articolo 122, comma 5 bis, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificato dalla lettera *g-bis*; è altresì stabilita la data a decorrere dalla quale sono applicabili le disposizioni dell'articolo 123, comma 7, del predetto decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificate dalla lettera *g-quater*."

7.60

RUSPANDINI, TOTARO

Apportare le seguenti modifiche:

a) al comma 1, dopo la lettera g) inserire le seguenti:

«*g-bis*) all'articolo 122, comma 5-bis, dopo le parole: "di visione notturna" sono inserite le seguenti: ", anche con veicolo ad alimentazione elettrica o ibrida con cambio automatico,";

g-ter) all'articolo 122, dopo il comma 5-bis aggiungere il seguente comma:

"5-ter) L'aspirante al conseguimento delle patenti di guida di categoria AM, A1, A2 e A deve effettuare esercitazioni in autostrada, ove consentito, o su strade extraurbane nonché in ambito urbano, presso una autoscuola con istruttore abilitato e autorizzato. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili sono stabilite la disciplina e le modalità di svolgimento delle esercitazioni di cui al presente comma.";

g-quater) all'articolo 123, comma 7, dopo le parole: "possono essere complessivamente ridotte" sono inserite le seguenti: "ivi compreso il veicolo di categoria B con alimentazione elettrica o ibrida, con cambio automatico di cui all'articolo 122, comma 5-bis";

b) dopo il comma 2 inserire il seguente: "2-bis. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da adottarsi entro sei mesi dalla data di entrata in vigore del presente decreto, il decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti 20 aprile 2012, recante "Disciplina delle esercitazioni di guida in autostrade, su strade extraurbane ed in condizioni di visione notturna, del minore autorizzato e dell'aspirante al conseguimento della patente di categoria B" è modificato in coerenza con le disposizioni all'articolo

122, comma 5-*bis*, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificato dalla lettera g-*bis*; è altresì stabilita la data a decorrere dalla quale sono applicabili le disposizioni dell'articolo 123, comma 7, del predetto decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificate dalla lettera g-*quater*".»

7.61

BARBONI, GALLONE, MALLEGGNI, VONO

Apportare le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, dopo la lettera g) aggiungere le seguenti:

«g-*bis*) all'articolo 122, comma 5-*bis*, dopo le parole: "di visione notturna" sono inserite le seguenti: ", anche con veicolo ad alimentazione elettrica o ibrida con cambio automatico,";

g-*ter*) all'articolo 123, comma 7, dopo le parole: "possono essere complessivamente ridotte" sono inserite le seguenti: "ivi compreso il veicolo di categoria B con alimentazione elettrica o ibrida, con cambio automatico di cui all'articolo 122, comma 5-*bis*";»

b) dopo il comma 2 inserire il seguente:

"2-*bis*". Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da adottarsi entro sei mesi dalla data di entrata in vigore del presente decreto, il decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti 20 aprile 2012, recante "Disciplina delle esercitazioni di guida in autostrade, su strade extraurbane ed in condizioni di visione notturna, del minore autorizzato e dell'aspirante al conseguimento della patente di categoria B" è modificato in coerenza con le disposizioni all'articolo 122, comma 5-*bis*, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificato dal comma 1, lettera g-*bis*); è altresì stabilita la data a decorrere dalla quale sono applicabili le disposizioni dell'articolo 123, comma 7, del predetto decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificate dal comma 1, lettera g-*ter*)."»

7.62

MARGIOTTA

Al comma 1, dopo la lettera g), inserire la seguente:

«g-*bis*) all'articolo 123 il comma 4 è sostituito dal seguente: "4. Le persone fisiche o giuridiche, le società, gli enti possono presentare l'apposita dichiarazione di inizio attività. Il titolare o il legale rappresentante deve essere in possesso di entrambe le abilitazioni da insegnante e istruttore con un'esperienza quinquennale, avere la proprietà e gestione diretta, personale, esclusiva

e permanente dell'esercizio, nonché la gestione diretta dei beni patrimoniali, rispondendo del suo regolare funzionamento nei confronti del concedente; nel caso di apertura di ulteriori sedi per l'esercizio dell'attività di autoscuola, per ciascuna deve essere dimostrato il possesso di tutti i requisiti prescritti, ad eccezione della capacità finanziaria che deve essere dimostrata per una sola sede, e deve avere in organico quale dipendente o collaboratore familiare ovvero anche, nel caso di società di persone o di capitali, quale rispettivamente socio o amministratore idoneo personale didattico con funzioni di insegnante-istruttore anche non in capo ad un'unica persona, requisiti richiesti dal comma 5, ad eccezione della capacità finanziaria."»

7.63

CORTI, PERGREFFI, CAMPARI, RUFA, RIPAMONTI

Al comma 1, dopo la lettera g), aggiungere la seguente:

«g-bis) all'articolo 123, comma 7, è aggiunto, in fine, il seguente periodo:

"Il corso di formazione, presso un'autoscuola, frequentato da parte del titolare di patente A1 o A2 e svolto ai sensi dell'articolo 7 paragrafo 1, lettera c) della Direttiva 2006/126/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 29 Dicembre 2006 concernente la patente di guida, nelle condizioni ivi previste, consente il conseguimento, rispettivamente, della patente A2 o A senza il sostenimento di un esame di guida."»

7.64

MARGIOTTA

Al comma 1, dopo la lettera g), inserire la seguente:

«g-bis) all'articolo 123, comma 7, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: "Il corso di formazione, presso un'autoscuola, frequentato da parte del titolare di patente A1 o A2 e svolto ai sensi dell'articolo 7 paragrafo 1, lettera c) della Direttiva 2006/126/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 29 Dicembre 2006 concernente la patente di guida, nelle condizioni ivi previste, consente il conseguimento, rispettivamente, della patente A2 o A senza il sostenimento di un esame di guida."»

7.65

VONO

Al comma 1, dopo la lettera g) inserire la seguente:

«g-bis) all'articolo 123, comma 7 è aggiunto, in fine, il seguente periodo:

"Il corso di formazione, presso un'autoscuola, frequentato da parte del titolare di patente A1 o A2 e svolto ai sensi dell'articolo 7 paragrafo 1, lettera c) della Direttiva 2006/126/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 29 dicembre 2006 concernente la patente di guida, nelle condizioni ivi previste, consente il conseguimento, rispettivamente, della patente A2 o A senza il sostenimento di un esame di guida"»

7.66

BERUTTI

Al comma 1, dopo la lettera g) aggiungere la seguente:

«g-bis) all'articolo 123, comma 7 è aggiunto in fine, il seguente periodo:

"Il corso di formazione, presso un'autoscuola, frequentato da parte del titolare di patente A1 o A2 e svolto ai sensi dell'articolo 7 paragrafo 1, lettera c) della Direttiva 2006/126/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 29 Dicembre 2006 concernente la patente di guida, nelle condizioni ivi previste, consente il conseguimento, rispettivamente, della patente A2 o A senza il sostenimento di un esame di guida."»

7.67

RUSPANDINI, TOTARO

Al comma 1, dopo la lettera g) aggiungere la seguente:

«g-bis) all'art. 123, comma 7 è aggiunto, in fine, il seguente periodo:

"Il corso di formazione, presso un'autoscuola, frequentato da parte del titolare di patente A1 o A2 e svolto ai sensi dell'articolo 7 paragrafo 1, lettera c) della Direttiva 2006/126/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 29 Dicembre 2006 concernente la patente di guida, nelle condizioni ivi previste,

consente il conseguimento, rispettivamente, della patente A2 o A senza il sostenimento di un esame di guida."»

7.68

BARBONI, GALLONE, MALLEGGNI, VONO

Al comma 1, dopo la lettera g) aggiungere la seguente:

«g-bis) all'articolo 123, il comma 7-bis è sostituito dal seguente: "7-bis. L'avvio di attività di un'autoscuola avviene tramite segnalazione certificata di inizio di attività ai sensi dell'articolo 19-bis, comma 3, della legge 7 agosto 1990, n. 241, trasmessa per via telematica allo Sportello unico delle attività produttive istituito presso il Comune territorialmente competente in ragione della sede dell'autoscuola stessa. Ai fini delle verifiche preventive relative alla disponibilità del parco veicolare di cui al comma 7, per ciascuno Sportello unico delle attività produttive è assicurata una specifica funzionalità di accesso e consultazione dell'Archivio Nazionale dei Veicoli di cui all'articolo 226, commi 5, 6 e 7."».

7.69

DE PETRIS, BUCCARELLA, ERRANI, GRASSO, LAFORGIA, RUOTOLO

Al comma 1, lettera h), numero 2) capoverso 8-ter) sostituire le parole da: «Se, il giorno della prova» a «la patente è revocata» con le seguenti: «In caso di esito negativo dell'esperimento di guida, la patente è revocata con decorrenza dal giorno stesso della prova. In caso di assenza del titolare, la patente è sospesa fino all'esito positivo di un ulteriore esperimento di guida che dovrà essere richiesto dall'interessato. La sospensione decorre dal giorno successivo a quello fissato per la prova senza necessità di emissione di un ulteriore provvedimento da parte degli uffici periferici del Dipartimento per la mobilità sostenibile.».

7.70

PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RIPAMONTI, RUFA

Al comma 1, lettera h), numero 2), capoverso 8-ter, sostituire l'ultimo periodo con il seguente:

«Se, il giorno della prova, il conducente che deve sottoporsi all'esperimento di guida è assente ingiustificato, o siano trascorsi oltre sei mesi da assenza giustificata o nel caso di esito negativo dell'esperimento, la patente è revocata»

—————

7.71

BERUTTI

Al comma 1, lettera h), numero 2), capoverso 8-ter, sostituire l'ultimo periodo con il seguente:

«Se, il giorno della prova, il conducente che deve sottoporsi all'esperimento di guida è assente ingiustificato, o siano trascorsi oltre sei mesi da assenza giustificata o nel caso di esito negativo dell'esperimento, la patente è revocata»

—————

7.72

RUSPANDINI, TOTARO

Al comma 1, lettera h), numero 2), capoverso 8-ter, sostituire l'ultimo periodo con il seguente:

«Se, il giorno della prova, il conducente che deve sottoporsi all'esperimento di guida è assente ingiustificato, o siano trascorsi oltre sei mesi da assenza giustificata o nel caso di esito negativo dell'esperimento, la patente è revocata»

—————

7.73

EVANGELISTA

Al comma 1, lettera h), punto 2), capoverso «8-ter», la parola: «revocata» è sostituita dalla seguente: «sospesa».

7.74

PAVANELLI, FEDE, VANIN

Al comma 1, dopo la lettera h), inserire la seguente:

«h-bis) all'articolo 138, comma 11, dopo le parole: "Croce rossa," sono inserite le seguenti: "delle organizzazioni di volontariato aderenti alle Reti associative Nazionali ANPAS ODV, Confederazione Nazionale delle Misericordie d'Italia e Misericordia e Solidarietà, iscritte nel Registro Unico Nazionale Terzo Settore, ai sensi dell'articolo 41, comma 2, del decreto legislativo 3 luglio 2017, n. 117,"».

7.75

VONO, GALLONE

Al comma 1, dopo la lettera h), inserire la seguente:

«h-bis) all'articolo 138, al comma 11, dopo le parole: " della Croce rossa", sono inserite le seguenti: ", delle organizzazioni di volontariato aderenti alle Reti associative Nazionali ANPAS ODV e Confederazione Nazionale delle Misericordie d'Italia, iscritte nel Registro Unico Nazionale Terzo Settore, ai sensi dell'articolo 41, comma 2 del decreto legislativo 3 luglio 2017, n. 117,"».

7.76

RUFA, PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RIPAMONTI

Al comma 1, dopo la lettera h), aggiungere la seguente:

«h-bis) All'articolo 138, comma 11, dopo le parole "italiana," sono aggiunte le seguenti: "delle associazioni aderenti alle Reti associative Nazionali ANPAS ODV e Confederazione Nazionale delle Misericordie d'Italia,

iscritte nel Registro Unico Nazionale Terzo Settore, ai sensi dell'articolo 41, comma 2 del decreto legislativo 3 luglio 2017, n. 117,».»

7.77

COMINCINI

Al comma 1, dopo la lettera h) inserire la seguente:

«h-bis) all'articolo 148:

1) dopo il comma 3, è inserito il seguente: "3-bis. È vietato il sorpasso di un velocipede a una distanza laterale minima inferiore a un metro e mezzo";

2) al comma 16 dopo le parole: "dai commi 9, 10, 11, 12 e 13" sono inserite le seguenti: "ovvero non rispetti la distanza minima di cui al comma 3-bis"».

7.78

VONO, GALLONE

Al comma 1, dopo la lettera h), inserire la seguente:

«h-bis) all'articolo 158, comma 1, lettera h-ter), le parole: "un'ora" sono sostituite con le seguenti: "quindici minuti"».

7.79

ANASTASI, GIROTTO

Al comma 1, dopo la lettera h), inserire la seguente:

«h-bis) all'articolo 158, comma 1, lettera h-ter), le parole: "un'ora" sono sostituite dalle seguenti: "trenta minuti";».

7.80

ASTORRE

Al comma 1, dopo la lettera h), inserire le seguenti:

«h-bis) all'articolo 167 sono apportate le seguenti modificazioni:

1) dopo il comma 1 è inserito il seguente: "1-bis. Nel rilevamento della massa dei veicoli effettuato con gli strumenti di cui al comma 12 si applica una riduzione pari al 5 per cento del valore misurato, mentre nel caso di utilizzo di strumenti di cui al comma 12-bis si applica una riduzione pari al 10 per cento del valore misurato."

2) il comma 2 è sostituito dal seguente: "2. Chiunque circola con un veicolo la cui massa complessiva a pieno carico risulta essere superiore a quella indicata nella carta di circolazione, quando detta massa è superiore a 10 t, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma: a) da euro 42 a euro 173, se l'eccedenza non supera 1 t; b) da euro 87 a euro 345, se l'eccedenza non supera le 2 t; c) da euro 173 a euro 695, se l'eccedenza non supera le 3 t; d) da euro 431 a euro 1.734, se l'eccedenza supera le 3 t."

3) il comma 2-bis è sostituito dal seguente: "2-bis. I veicoli di cui al comma 2, se ad alimentazione esclusiva o doppia a metano, GPL, elettrica e ibrida e dotati di controllo elettronico della stabilità, possono circolare con una massa complessiva a pieno carico che non superi quella indicata nella carta di circolazione più una tonnellata. Si applicano le sanzioni di cui al comma 2."

4) il comma 3 è sostituito dal seguente: " Per i veicoli di massa complessiva a pieno carico non superiore a 10 t, le sanzioni amministrative previste nel comma 2 sono applicabili allorché l'eccedenza, non superi rispettivamente il cinque, quindici, venticinque per cento, oppure superi il venticinque per cento della massa complessiva."

5) al comma 3-bis, il numero "15" è sostituito dal seguente: "10".

6) il comma 5 è sostituito dal seguente: "5. Chiunque circola con un autotreno o con un autoarticolato la cui massa complessiva a pieno carico risulti superiore a quella indicata nella carta di circolazione è soggetto ad un'unica sanzione amministrativa uguale a quella prevista nel comma 2. La medesima sanzione si applica anche nel caso in cui un autotreno o un articolato sia costituito da un veicolo trainante di cui al comma 2-bis: in tal caso l'eccedenza di massa è calcolata separatamente tra i veicoli del complesso applicando le tolleranze di cui al comma 2-bis per il veicolo trattore."

7) al comma 10 la parola: "dieci" è sostituita dalla seguente: "cinque".

8) al comma 10-bis le parole: "valore minimo fra il 20 per cento e il 10" sono sostituite dal seguente numero: "5".

9) il comma 11 è sostituito dal seguente: "11. Le sanzioni amministrative previste nel presente articolo sono applicabili anche ai trasporti ed ai

veicoli eccezionali, definiti all'articolo 10, quando venga superata la massa complessiva massima indicata nell'autorizzazione, La prosecuzione del viaggio è subordinata al rilascio di una nuova autorizzazione."

10) al comma 12 dopo le parole: "strumenti di pesa" sono aggiunte le seguenti: "di tipo statico".

11) dopo il comma 12 è inserito il seguente: "12-bis. Costituiscono altresì fonti di prova per il controllo del carico le risultanze degli strumenti di pesa di tipo dinamico in dotazione agli organi di polizia, omologati o approvati dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. Le spese per l'accertamento sono a carico dei soggetti di cui al comma 9 in solido."

h-ter) all'articolo 169, il comma 7 è sostituito dal seguente: "7. Chiunque guida veicoli destinati a trasporto di persone, escluse le autovetture, che hanno un numero di persone superiore a quello indicato nella carta di circolazione, e/o una massa complessiva superiore a quella indicata nella carta di circolazione, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 173 a euro 694. Costituiscono fonte di prova per la verifica della massa gli strumenti di cui all'articolo 167 e di cui all'articolo 363 del Regolamento. Per la determinazione del valore della massa rilevata, si applica quanto disposto dall'articolo 167, comma 1-bis.";

h-quater) all'articolo 176, al comma 9, inserire, in fine, il seguente periodo: "Nei tratti autostradali in cui vige il divieto di sorpasso di cui al comma 14 dell'articolo 148, qualunque sia il numero di corsie per carreggiata e salvo diversa segnalazione, è vietato ai conducenti di veicoli per cui vale il divieto di impegnare altre corsie all'infuori di quella più vicina al bordo destro della carreggiata."»

7.81

STEGER, DURNWALDER, LANIECE

Al comma 1, dopo la lettera h), inserire la seguente:

«*h-bis*) all'articolo 167 sono apportate le seguenti modificazioni:

a) dopo il comma 1 è inserito il seguente: «1-bis. Nel rilevamento della massa dei veicoli effettuato con gli strumenti di cui al comma 12 si applica una riduzione pari al 5 per cento del valore misurato, mentre nel caso di utilizzo di strumenti di cui al comma 12-bis si applica una riduzione pari al 10 per cento del valore misurato.».

b) il comma 2 è sostituito dal seguente: «2. Chiunque circola con un veicolo la cui massa complessiva a pieno carico risulta essere superiore a quella indicata nella carta di circolazione, quando detta massa è superiore a 10 t, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma: a) da

euro 42 a euro 173, se l'eccedenza non supera 1 t; b) da euro 87 a euro 345, se l'eccedenza non supera le 2 t; c) da euro 173 a euro 695, se l'eccedenza non supera le 3 t; d) da euro 431 a euro 1.734, se l'eccedenza supera le 3 t.».

c) il comma 2-*bis* è sostituito dal seguente: «2-*bis*. I veicoli di cui al comma 2, se ad alimentazione esclusiva o doppia a metano, GPL, elettrica e ibrida e dotati di controllo elettronico della stabilità, possono circolare con una massa complessiva a pieno carico che non superi quella indicata nella carta di circolazione più una tonnellata. Si applicano le sanzioni di cui al comma 2.».

d) il comma 3 è sostituito dal seguente: « Per i veicoli di massa complessiva a pieno carico non superiore a 10 t, le sanzioni amministrative previste nel comma 2 sono applicabili allorché l'eccedenza, non superi rispettivamente il cinque, quindici, venticinque per cento, oppure superi il venticinque per cento della massa complessiva.»

e) al comma 3-*bis* il numero «15» è sostituito dal seguente «10».

f) il comma 5 è sostituito dal seguente: «5. Chiunque circola con un autotreno o con un autoarticolato la cui massa complessiva a pieno carico risulti superiore a quella indicata nella carta di circolazione è soggetto ad un'unica sanzione amministrativa uguale a quella prevista nel comma 2. La medesima sanzione si applica anche nel caso in cui un autotreno o un articolato sia costituito da un veicolo trainante di cui al comma 2-*bis*: in tal caso l'eccedenza di massa è calcolata separatamente tra i veicoli del complesso applicando le tolleranze di cui al comma 2-*bis* per il veicolo trattore.».

g) al comma 10 la parola «dieci» è sostituita dalla seguente «cinque».

h) al comma 10-*bis* le parole « valore minimo fra il 20 per cento e il 10» sono sostituite dal seguente numero «5».

i) il comma 11 è sostituito dal seguente: «11. Le sanzioni amministrative previste nel presente articolo sono applicabili anche ai trasporti ed ai veicoli eccezionali, definiti all'articolo 10, quando venga superata la massa complessiva massima indicata nell'autorizzazione, La prosecuzione del viaggio è subordinata al rilascio di una nuova autorizzazione.».

l) al comma 12 dopo le parole « strumenti di pesa » sono aggiunte le seguenti « di tipo statico».

m) dopo il comma 12 è inserito il seguente: "12-*bis*. Costituiscono altresì fonti di prova per il controllo del carico le risultanze degli strumenti di pesa di tipo dinamico in dotazione agli organi di polizia, omologati o approvati dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. Le spese per l'accertamento sono a carico dei soggetti di cui al comma 9 in solido."».

7.82

STEGER, DURNWALDER, LANIECE

Al comma 1, dopo la lettera h), inserire la seguente:

«h-bis) all'articolo 169, il comma 7 è sostituito dal seguente: "Chiunque guida veicoli destinati a trasporto di persone, escluse le autovetture, che hanno un numero di persone superiore a quello indicato nella carta di circolazione, e/o una massa complessiva superiore a quella indicata nella carta di circolazione, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 173 a euro 694. Costituiscono fonte di prova per la verifica della massa gli strumenti di cui all'articolo 167 e di cui all'articolo 363 del Regolamento. Per la determinazione del valore della massa rilevata, si applica quanto disposto dall'articolo 167, comma 1-bis."»

7.83

FARAONE, EVANGELISTA

Al comma 1, apportare le seguenti modificazioni:

a) *dopo la lettera h) aggiungere la seguente:* «h-bis) all'articolo 171, comma 1, dopo le parole ai conducenti e agli eventuali passeggeri di ciclomotori e motoveicoli" sono aggiunte le seguenti: "nonché dei velocipedi di cui all'articolo 50";»

b) *dopo la lettera i), aggiungere la seguente:* «i-bis) all'articolo 193, comma 1, dopo le parole "compreso i filoveicoli e i rimorchi," sono aggiunte le seguenti: "nonché i velocipedi di cui all'articolo 50";»

7.84

DI GIROLAMO, VANIN

Al comma 1, dopo la lettera h), inserire la seguente:

«h-bis) all'articolo 173, comma 3-bis, le parole: ", qualora lo stesso soggetto compia un'ulteriore violazione nel corso di un biennio" sono soppresse;».

7.85

DI GIROLAMO, VANIN

Al comma 1, dopo la lettera h), inserire la seguente:

«h-bis) all'articolo 175:

1) al comma 2, lettera a), le parole: "150 centimetri cubici se a motore termico" sono sostituite dalle seguenti: "120 centimetri cubici se a motore termico";

2) dopo il comma 2, è inserito il seguente: "2-bis. La circolazione dei motocicli con cilindrata pari o superiore a 120 centimetri cubici se a motore termico di cui al comma 2, lettera a), e inferiore a 150 centimetri cubici se a motore termico, è consentita ai soggetti maggiorenni, muniti di patente di categoria A2, A, B o di categoria superiore o muniti da almeno due anni di patente di categoria A1."».

7.86

CORTI, PERGREFFI, CAMPARI, RUFA, RIPAMONTI

Al comma 1, dopo la lettera h), aggiungere la seguente:

«h-bis) All'articolo 175, comma 2, lettera a):

1) Le parole: "150 centimetri cubici se a motore termico" sono sostituite dalle seguenti: "120 centimetri cubici se a motore termico".

2) Sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: "La circolazione è comunque consentita solo a soggetti maggiorenni, muniti di patente di categoria A2, A, B o di categoria superiore o muniti da almeno due anni di patente di categoria A1"».

7.87

CROATTI

Dopo la lettera h), inserire la seguente:

«h-bis) all'articolo 175, comma 7, lettera a), dopo la parola: "rimorchi" sono aggiunte, in fine, le seguenti: ", ad eccezione dei veicoli autorizzati con DGM 243"».

7.88

FARAONE, EVANGELISTA

Al comma 1, dopo la lettera h) inserire la seguente:

«h-bis. All'articolo 175, comma 7, lettera a), dopo la parola "rimorchi" è aggiunta la seguente frase "ad eccezione dei veicoli autorizzati con modello DGM 243".»

7.89

BERUTTI

Al comma 1, dopo la lettera h) inserire la seguente:

«h-bis) All'articolo 175, comma 7, lettera a), dopo la parola "rimorchi" è aggiunta la seguente frase "ad eccezione dei veicoli autorizzati con DGM 243".»

7.90

STEGER, DURNWALDER, LANIECE

Al comma 1, dopo la lettera h), inserire la seguente:

«h-bis) all'articolo 176, comma 9, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: "Nei tratti autostradali in cui vige il divieto di sorpasso di cui al comma 14 dell'articolo 148, qualunque sia il numero di corsie per carreggiata e salvo diversa segnalazione, è vietato ai conducenti di veicoli per cui vale il divieto di impegnare altre corsie all'infuori di quella più vicina al bordo destro della carreggiata."»

7.91

MAGORNO, EVANGELISTA

Al comma 1, dopo la lettera h), inserire la seguente:

«h-bis) dopo l'articolo 186-bis, è inserito il seguente: "Art. 186-ter - (Guida per conducenti di età inferiore a ventuno anni e per i neo-patentati con più di un passeggero in orari notturni) - 1. Ai conducenti di età inferiore a ventuno anni e ai conducenti nei primi tre anni dal conseguimento della

patente di categoria B è vietato guidare con più di un passeggero dalle ore 00:00 fino alle ore 05:00.

2. I conducenti che incorrano nella violazione del comma precedente sono puniti, ove il fatto non costituisca più grave reato, con l'ammenda da euro 800 a euro 3.200 e l'arresto fino a sei mesi. All'accertamento del reato consegue in ogni caso la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da sei mesi ad un anno. La patente di guida è sempre revocata, ai sensi del capo II, sezione II, del titolo VI, in caso di recidiva nel biennio.

3. Se il conducente provoca altresì un incidente stradale, le sanzioni di cui al comma 2 del presente articolo sono raddoppiate ed è disposto il fermo amministrativo del veicolo per centottanta giorni, salvo che il veicolo appartenga a persona estranea all'illecito.

4. Competente a giudicare dei reati di cui al presente articolo è il tribunale in composizione monocratica.

5. Le disposizioni relative alle sanzioni accessorie di cui al comma 2 si applicano anche in caso di applicazione della pena su richiesta delle parti.

6. Il veicolo, qualora non possa essere guidato da altra persona idonea, può essere fatto trasportare fino al luogo indicato dall'interessato o fino alla più vicina autorimessa e lasciato in consegna al proprietario o al gestore di essa con le normali garanzie per la custodia. Le spese per il recupero ed il trasporto sono interamente a carico del trasgressore.

7. Una quota pari al trenta per cento dell'ammenda irrogata con la sentenza di condanna è destinata ad alimentare il Fondo contro l'incidentalità notturna di cui all'articolo 6-bis del decreto-legge 3 agosto 2007, n. 117, convertito con modificazioni dalla legge 2 ottobre 2007, n. 160, e successive modificazioni.

8. Si applicano le disposizioni di cui al comma 9-bis del dell'articolo 186" ».

7.92

PAVANELLI, VANIN

Al comma 1, lettera i), aggiungere, in fine, il seguente periodo: «Le macchine per uso di persone con disabilità per uso esterno di cui al precedente periodo devono essere equipaggiate con:

- a) dispositivi di segnalazione visiva e di illuminazione;

b) giubbotto o bretelle retroriflettenti ad alta visibilità con le caratteristiche tecniche di cui al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti del 30 dicembre 2003.».

7.93

ASTORRE

Al comma 1, dopo la lettera i), inserire le seguenti:

«i-bis) All'articolo 198 sono apportate le seguenti modificazioni:

1) il comma 2 è sostituito dal seguente: "2. Fuori dei casi di cui all'articolo 198-bis, quando più violazioni delle medesime disposizioni degli articoli 6 e 7 sono accertate, senza contestazione immediata, nella stessa zona a traffico limitato, nella stessa area pedonale urbana ovvero sul medesimo tratto di strada su cui insiste una stessa limitazione o divieto attraverso dispositivi di controllo remoto delle violazioni di cui all'articolo 201, si applica una sola sanzione per ciascun giorno di calendario. Tuttavia, quando sono previste limitazioni del traffico solo in determinate fasce orarie nella medesima giornata, si applica una sanzione per ciascuna fascia oraria."

2) dopo l'articolo 198, inserire il seguente: "Art. 198-bis. (*Illeciti amministrativi e relative sanzioni*) - 1. Ai fini dell'applicazione delle norme del presente codice, gli illeciti amministrativi che riguardano la circolazione di un veicolo non avente i requisiti tecnici o amministrativi costituiscono un'unica violazione anche se reiterata nel tempo. Restano ferme le disposizioni di cui ai commi 2, 3, 4, 5 e 6. Nel caso in cui la condizione di cui al primo periodo venga meno, la condotta oggetto di violazione costituisce un nuovo illecito e ad essa può essere applicata un'altra sanzione.

2. La condizione di cui al comma 1 viene meno per effetto dell'accertamento della violazione a seguito di contestazione immediata. Tuttavia, salvo che ciò non sia vietato da altre disposizioni e nel rispetto delle condizioni di sicurezza della circolazione, l'organo di polizia che ha accertato la violazione che ha determinato il venir meno della condizione di cui al comma 1 può autorizzare il trasgressore, per la via più breve e nel più breve tempo possibile, a completare il viaggio o a raggiungere il luogo di destinazione.

3. Nel caso di accertamento di violazioni di cui al comma 1 senza contestazione immediata ai sensi dell'articolo 201, la condizione di cui al comma 1 viene meno dalla notifica della violazione ai sensi dell'articolo 201. In tali ipotesi, tutte le violazioni aventi per oggetto la medesima condotta, accertate nei 90 giorni antecedenti alla notifica della violazione stessa e non ancora notificate, sono assorbite da quella notificata.

4. Nei casi di cui al comma 3, quando, prima della notifica delle violazioni accertate senza contestazione immediata, la condotta oggetto delle stesse violazioni è contestata immediatamente, la condizione di cui al comma 1 viene meno per effetto della contestazione immediata e tutte le violazioni aventi per oggetto la medesima condotta, accertate nei 90 giorni antecedenti alla contestazione non ancora notificate, sono assorbite da quella contestata al trasgressore.

5. In deroga all'articolo 198, nei casi di cui ai commi precedenti, chiunque commette più violazioni della stessa disposizione, accertate senza contestazione immediata, è ammesso al pagamento in misura ridotta di cui all'articolo 202, se consentito, per un importo pari al quadruplo della sanzione prevista, se più favorevole e delle relative spese di accertamento e notificazione. Le disposizioni del periodo precedente si applicano a tutte le violazioni accertate prima della data di notifica di una di esse, limitatamente a quelle per le quali l'interessato abbia fatto istanza e salvo che per esse non sia già avvenuto il pagamento in misura ridotta. L'istanza di cui al periodo precedente può essere presentata entro sessanta giorni al prefetto del luogo in cui è stata commessa la violazione che gli è stata notificata per prima, con le modalità di cui all'articolo 203, dandone, altresì, comunicazione a tutti gli altri organi di polizia stradale interessati. Questi ultimi, nelle more dell'emissione del provvedimento di cui al periodo successivo, interrompono tutte le procedure connesse alla violazione accertata. Il prefetto, entro 60 giorni, con proprio provvedimento, ammette al pagamento nella misura indicata nel primo periodo per la prima violazione che gli è stata notificata e dispone l'archiviazione delle altre violazioni indicate nell'istanza dell'interessato, fatte salve le spese di notificazione che dovranno essere, comunque, corrisposte a favore di ogni singolo organo accertatore. Il pagamento deve essere eseguito a favore dell'amministrazione cui appartiene l'organo che ha accertato la violazione per la quale l'interessato ha presentato l'istanza, con le modalità di pagamento indicate nel verbale di contestazione. Le spese di notificazione relative ai verbali di contestazione per le quali il prefetto ha disposto l'archiviazione, dovranno essere corrisposte con le modalità originariamente indicate negli stessi verbali. I pagamenti dovranno essere corrisposti entro sessanta giorni dalla notificazione del provvedimento del prefetto, che sarà eseguito a cura dell'organo che ha accertato la prima violazione, con le modalità di cui all'articolo 201. Dell'avvenuta notificazione del provvedimento del prefetto dovrà essere data comunicazione a tutti gli organi di polizia stradale interessati. Si applicano, in quanto compatibili, le disposizioni di cui all'articolo 203, comma 3. Avverso il provvedimento del prefetto è ammessa opposizione davanti all'autorità giudiziaria ai sensi dell'articolo 205.

6. Nel caso di accertamento automatico delle violazioni di cui al comma 1 che comportano il fermo o il sequestro del veicolo o che comunque non consentono la continuazione del viaggio, se non a seguito del soddisfacimento dei requisiti tecnici e amministrativi necessari per circolazione su strada,

in assenza di contestazione immediata, la violazione deve essere notificata al trasgressore senza ritardo anche ricorrendo a sistemi telematici.";

i-ter) All'articolo 201, sono apportate le seguenti modificazioni:

1) il comma 1-*bis*) è sostituito dal seguente: "1-*bis*. Fermo restando quanto indicato dal comma 1, nei seguenti casi la contestazione immediata non è necessaria e agli interessati sono notificati gli estremi della violazione nei termini di cui al comma 1:

a) impossibilità di raggiungere un veicolo lanciato ad eccessiva velocità;

b) accertamento delle violazioni delle segnalazioni semaforiche di cui all'articolo 146, commi 2 e 3;

c) accertamento della violazione del divieto di sorpasso di cui all'articolo 148;

d) accertamento della violazione in assenza del trasgressore e del proprietario del veicolo;

e) accertamento effettuato con i dispositivi di cui all'articolo 4 del decreto-legge 20 giugno 2002, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 1 agosto 2002, n. 168, e successive modificazioni;

f) rilevazione degli accessi di veicoli non autorizzati ai centri storici, alle zone a traffico limitato, alle aree pedonali, alle piazzole di carico e scarico di merci, o della circolazione sulle corsie e sulle strade riservate o con accesso o transito vietato, attraverso dispositivi omologati ai sensi di apposito regolamento emanato con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. Con il medesimo regolamento sono definite le condizioni per l'installazione e l'esercizio dei dispositivi di controllo, al fine di consentire la rilevazione delle violazioni dei divieti di circolazione, in ingresso, all'interno ed in uscita nelle corsie, strade, aree e zone di cui al periodo precedente, nonché il controllo della durata di permanenza all'interno delle medesime zone;

g) accertamento delle violazioni di cui agli articoli 143, commi 11 e 12, 167, 170, 171, e 173 per mezzo di dispositivi o apparecchiature di rilevamento approvate o omologate; per l'accertamento delle violazioni di cui all'art. 173 possono essere utilizzati anche dispositivi che, nel rispetto della riservatezza dei passeggeri, consentano di accertare l'illecito utilizzo dei dispositivi da parte del conducente;

h) accertamento delle violazioni di cui agli articoli 6, commi 1 e 4 lett. b), 7, commi 11-*bis* e 13-*bis*, 10, 62, 72, 78, 79, 80, 193, 213, 214, 216 e 217, per mezzo di appositi dispositivi o apparecchiature di rilevamento approvate o omologate ai sensi di apposito regolamento emanato con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili di concerto con il Ministro dell'interno. Con il medesimo regolamento sono definite le condizioni per l'installazione e l'esercizio dei dispositivi di controllo, nonché l'accesso alle banche dati necessarie per il loro funzionamento. Per l'accertamento delle violazioni, la documentazione fotografica prodotta costituisce atto di

accertamento, ai sensi e per gli effetti dell'articolo 13 della legge 24 novembre 1981, n. 689, in ordine alla circostanza che al momento del rilevamento un determinato veicolo, munito di targa di immatricolazione, stava circolando sulla strada".

2) il comma 1-*ter*) è sostituito dal seguente: "1-*ter*. Nei casi diversi da quelli di cui al comma 1-*bis* nei quali non è avvenuta la contestazione immediata, il verbale notificato agli interessati deve contenere anche l'indicazione dei motivi che hanno reso impossibile la contestazione immediata. Nei casi previsti dalle lettere b), c), e), f) g) e h) del comma 1-*bis* non è necessaria la presenza degli organi di polizia stradale qualora l'accertamento avvenga mediante rilievo con dispositivi o apparecchiature che sono stati omologati ovvero approvati per il funzionamento in modo completamente automatico. Tali strumenti devono essere gestiti direttamente dagli organi di polizia stradale di cui all'articolo 12, comma 1."

3) il comma 1-*quater*) è sostituito dal seguente: "1-*quater*. I dispositivi per l'accertamento e il rilevamento automatico delle violazioni possono accertare contemporaneamente due o più violazioni tra quelle indicate al comma 1-*bis*, se approvati od omologati per l'accertamento e il rilevamento automatico di ciascuna delle violazioni rilevate."

4) il comma 1-*quinqües*) è sostituito dal seguente: "1-*quinqües*. In deroga alle disposizioni del comma 1 *quater*, le immagini acquisite mediante dispositivi approvati od omologati possono essere utilizzate anche per l'accertamento di altre violazioni, tra quelle indicate al comma 1-*bis*, per le quali i dispositivi non sono specificamente approvati od omologati, quando le violazioni, commesse con la medesima azione od omissione, possono essere accertate dalla semplice visione dell'immagine stessa."

5) dopo il comma 2-*bis* sono inseriti i seguenti:

"2-*ter*. Nei casi previsti dal comma 1 *bis*, quando il veicolo con cui è stata commessa la violazione è immatricolato all'estero e non è possibile, per difficoltà oggettive, acquisire i dati del proprietario o di altro obbligato in solido, le risultanze dell'accertamento compiuto sono inserite nell'archivio di cui al comma 2 *quater* e la violazione relativa può essere contestata nei cinque anni successivi nei confronti di chi è trovato alla guida del veicolo stesso. In tali casi, si applicano le disposizioni dell'articolo 207. I proventi delle sanzioni riscosse spettano alle Amministrazioni da cui dipendono i soggetti che hanno compiuto l'accertamento della violazione, secondo le disposizioni dell'articolo 208.

2 *quater*. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, sulla base dei dati trasmessi, per via telematica, dagli organi di polizia stradale, forma l'elenco dei veicoli immatricolati all'estero che risultano aver commesso violazioni per le quali non è stato possibile procedere alla contestazione o notificazione del verbale di accertamento. L'elenco è messo a disposizione degli organi di cui all'articolo 12 per la consultazione esclusivamente in forma

telematica. Con provvedimento del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministero dell'interno e con il Ministero dell'economia e delle finanze sono determinate le procedure di trasmissione degli accertamenti, di gestione ed aggiornamento dell'elenco, di riscossione delle sanzioni e di attribuzione delle somme riscosse ai soggetti a cui, secondo l'articolo 208, spettano i relativi proventi. L'elenco dei veicoli, limitatamente ai dati concernenti la presenza della targa nell'elenco stesso e l'organo di polizia procedente, è reso disponibile a chiunque vi abbia interesse, in forma e con modalità rispettose delle norme in materia di riservatezza personale, determinate con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministero dell'interno."

6) dopo il comma 5-*bis* è inserito il seguente: "5-*ter*. Sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali è consentito l'accertamento di tutte violazioni previste dal presente Codice attraverso la visione delle immagini degli impianti di videosorveglianza che sono installati sulle strade stesse. L'accertamento deve essere compiuto in modo diretto, nel momento in cui viene ripreso dagli impianti di videosorveglianza e deve prevedere l'acquisizione e conservazione di un filmato avente data ed orario certificato e firma digitale dell'operatore che ha effettuato l'accertamento in modo contestuale. L'orario di effettivo funzionamento in presenza dell'operatore addetto al controllo deve essere registrato e certificato come conforme al tempo coordinato universale (UTC). Le violazioni dell'articolo 176 possono essere accertate anche dai soggetti indicati dal comma 11 dell'articolo 176 stesso, previa idonea qualificazione. Ai dispositivi di videosorveglianza previste dal presente comma non si applicano le disposizioni dell'articolo 45. Per le violazioni accertate nel modo previsto dal presente comma la contestazione immediata non è necessaria e agli interessati sono notificati gli estremi della violazione nei termini di cui al comma 1. Con decreto del Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministero dell'Interno, acquisito il parere del Garante della Privacy, sono determinate le modalità, utilizzazione dei dispositivi, di acquisizione e di conservazione delle registrazioni delle violazioni accertate. Le violazioni accertate che prevedono la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida di cui all'articolo 218, sono segnalate immediatamente agli operatori di polizia presenti lungo l'autostrada o la strada extraurbana principale che possono procedere alla contestazione della violazione. Qualora tale contestazione non sia stata effettuata, si procede come indicato nel presente comma e agli interessati sono notificati gli estremi della violazione nei termini di cui al comma 1."»

i-quater) all'articolo 203 dopo il comma 3, è inserito il seguente: "3-*bis*. Quando il veicolo con cui è stata commessa la violazione è immatricolato all'estero e non è possibile, per difficoltà oggettive, procedere all'iscrizione al ruolo ovvero avviare altre procedure di riscossione coattiva nei confronti del conducente o del proprietario o di altro obbligato in solido, le risultanze dell'accertamento compiuto e della somma da pagare sono inserite nell'archi-

vio di cui al comma 2 quater dell'articolo 201 e la riscossione coattiva può essere attivata, nei cinque anni successivi, nei confronti di chi è trovato alla guida del veicolo stesso. In tali casi, si applicano le disposizioni dell'articolo 207. Con provvedimento del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministero dell'interno, sono determinate le procedure di riscossione e di attribuzione delle somme riscosse ai soggetti a cui, secondo l'articolo 208, spettano i proventi delle sanzioni.";

i-quinquies) All'articolo 204, dopo il comma 3, è inserito il seguente: "3-bis. Quando il veicolo con cui è stata commessa la violazione è immatricolato all'estero si applicano le disposizioni dell'articolo 203, comma 3 bis.";

i-sexies) all'articolo 207, dopo il comma 3, è inserito il seguente: "3-bis. Nel caso in cui l'accertamento della violazione avvenga in assenza del trasgressore, del proprietario del veicolo o di uno degli obbligati in solido di cui all'articolo 196, il veicolo con il quale è stata commessa la violazione è in ogni caso rimosso o sottoposto a blocco. Si applicano le disposizioni dell'articolo 215, in quanto compatibili. I veicoli rimossi o bloccati sono restituiti all'avente diritto al momento del pagamento della sanzione o del versamento della cauzione di cui ai commi 2 e 2-bis. In mancanza, si applicano le disposizioni di cui al comma 4 dell'articolo 215."».

7.94

STEGER, DURNWALDER, LANIECE

Al comma 1, dopo la lettera i), inserire la seguente:

«*i-bis*) all'articolo 198, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) il comma 2 è sostituito dal seguente: «2. Fuori dei casi di cui all'articolo 198-bis, quando più violazioni delle medesime disposizioni degli articoli 6 e 7 sono accertate, senza contestazione immediata, nella stessa zona a traffico limitato, nella stessa area pedonale urbana ovvero sul medesimo tratto di strada su cui insiste una stessa limitazione o divieto attraverso dispositivi di controllo remoto delle violazioni di cui all'articolo 201, si applica una sola sanzione per ciascun giorno di calendario. Tuttavia, quando sono previste limitazioni del traffico solo in determinate fasce orarie nella medesima giornata, si applica una sanzione per ciascuna fascia oraria.».

b) dopo l'articolo 198, inserire il seguente:

"Art. 198-bis. (*Illeciti amministrativi e relative sanzioni*). 1. Ai fini dell'applicazione delle norme del presente codice, gli illeciti amministrativi che riguardano la circolazione di un veicolo non avente i requisiti tecnici o amministrativi costituiscono un'unica violazione anche se reiterata nel tempo. Restano ferme le disposizioni di cui ai commi 2, 3, 4, 5 e 6. Nel caso in cui la condizione di cui al primo periodo venga meno, la condotta oggetto di vio-

lazione costituisce un nuovo illecito e ad essa può essere applicata un'altra sanzione.

2. La condizione di cui al comma 1 viene meno per effetto dell'accertamento della violazione a seguito di contestazione immediata. Tuttavia, salvo che ciò non sia vietato da altre disposizioni e nel rispetto delle condizioni di sicurezza della circolazione, l'organo di polizia che ha accertato la violazione che ha determinato il venir meno della condizione di cui al comma 1 può autorizzare il trasgressore, per la via più breve e nel più breve tempo possibile, a completare il viaggio o a raggiungere il luogo di destinazione.

3. Nel caso di accertamento di violazioni di cui al comma 1 senza contestazione immediata ai sensi dell'articolo 201, la condizione di cui al comma 1 viene meno dalla notifica della violazione ai sensi dell'articolo 201. In tali ipotesi, tutte le violazioni aventi per oggetto la medesima condotta, accertate nei 90 giorni antecedenti alla notifica della violazione stessa e non ancora notificate, sono assorbite da quella notificata.

4. Nei casi di cui al comma 3, quando, prima della notifica delle violazioni accertate senza contestazione immediata, la condotta oggetto delle stesse violazioni è contestata immediatamente, la condizione di cui al comma 1 viene meno per effetto della contestazione immediata e tutte le violazioni aventi per oggetto la medesima condotta, accertate nei 90 giorni antecedenti alla contestazione non ancora notificate, sono assorbite da quella contestata al trasgressore.

5. In deroga all'articolo 198, nei casi di cui ai commi precedenti, chiunque commette più violazioni della stessa disposizione, accertate senza contestazione immediata, è ammesso al pagamento in misura ridotta di cui all'articolo 202, se consentito, per un importo pari al quadruplo della sanzione prevista, se più favorevole e delle relative spese di accertamento e notificazione. Le disposizioni del periodo precedente si applicano a tutte le violazioni accertate prima della data di notifica di una di esse, limitatamente a quelle per le quali l'interessato abbia fatto istanza e salvo che per esse non sia già avvenuto il pagamento in misura ridotta. L'istanza di cui al periodo precedente può essere presentata entro sessanta giorni al prefetto del luogo in cui è stata commessa la violazione che gli è stata notificata per prima, con le modalità di cui all'articolo 203, dandone, altresì, comunicazione a tutti gli altri organi di polizia stradale interessati. Questi ultimi, nelle more dell'emissione del provvedimento di cui al periodo successivo, interrompono tutte le procedure connesse alla violazione accertata. Il prefetto, entro 60 giorni, con proprio provvedimento, ammette al pagamento nella misura indicata nel primo periodo per la prima violazione che gli è stata notificata e dispone l'archiviazione delle altre violazioni indicate nell'istanza dell'interessato, fatte salve le spese di notificazione che dovranno essere, comunque, corrisposte a favore di ogni singolo organo accertatore. Il pagamento deve essere eseguito a favore dell'amministrazione cui appartiene l'organo che ha accertato la violazione per la

quale l'interessato ha presentato l'istanza, con le modalità di pagamento indicate nel verbale di contestazione. Le spese di notificazione relative ai verbali di contestazione per le quali il prefetto ha disposto l'archiviazione, dovranno essere corrisposte con le modalità originariamente indicate negli stessi verbali. I pagamenti dovranno essere corrisposti entro sessanta giorni dalla notificazione del provvedimento del prefetto, che sarà eseguito a cura dell'organo che ha accertato la prima violazione, con le modalità di cui all'articolo 201. Dell'avvenuta notificazione del provvedimento del prefetto dovrà essere data comunicazione a tutti gli organi di polizia stradale interessati. Si applicano, in quanto compatibili, le disposizioni di cui all'articolo 203, comma 3. Avverso il provvedimento del prefetto è ammessa opposizione davanti all'autorità giudiziaria ai sensi dell'articolo 205.

6. Nel caso di accertamento automatico delle violazioni di cui al comma 1 che comportano il fermo o il sequestro del veicolo o che comunque non consentono la continuazione del viaggio, se non a seguito del soddisfacimento dei requisiti tecnici e amministrativi necessari per circolazione su strada, in assenza di contestazione immediata, la violazione deve essere notificata al trasgressore senza ritardo anche ricorrendo a sistemi telematici."»

7.95

DI GIROLAMO, VANIN

Al comma 1, dopo la lettera i), aggiungere, in fine, la seguente:

«i-bis) dopo l'articolo 198, è inserito il seguente:

"Art. 198-bis.

(Disposizioni in materia di illeciti di natura permanente e relative sanzioni)

1. Ai fini dell'applicazione delle norme del presente codice, gli illeciti amministrativi che riguardano la circolazione di un veicolo non avente i requisiti tecnici o amministrativi costituiscono un'unica violazione anche se reiterata nel tempo. Restano ferme le disposizioni di cui ai commi 2,3,4,5 e 6. Nel caso in cui la condizione di cui al primo periodo venga meno, la condotta oggetto di violazione costituisce un nuovo illecito e ad essa può essere applicata un'altra sanzione.

2. La disposizione di cui al comma 1 non si applica agli illeciti commessi successivamente all'accertamento della violazione a seguito di contestazione immediata. Nel caso di cui al primo periodo, nel rispetto delle condizioni di sicurezza della circolazione e fatti salvi i divieti posti da altre disposizioni, l'organo accertatore può autorizzare il trasgressore a completare il

viaggio o a raggiungere il luogo di destinazione per la via più breve e nel più breve tempo possibile.

3. Fuori dai casi di cui al comma 2, la disposizione di cui al comma 1 non si applica agli illeciti commessi successivamente alla notifica della violazione ai sensi dell'articolo 201.

4. Nei casi in cui, anteriormente alla notifica delle violazioni accertate ai sensi del comma 3, si proceda alla contestazione immediata di violazioni relative al medesimo illecito, le violazioni accertate nei novanta giorni antecedenti alla contestazione immediata e non ancora notificate, sono assorbite nella condotta oggetto di contestazione immediata.

5. In deroga all'articolo 198, nei casi di cui al comma 3, chiunque commette più violazioni della stessa disposizione, è ammesso al pagamento in misura ridotta di cui all'articolo 202, se consentito, per un importo pari al quadruplo della sanzione prevista, se più favorevole e delle relative spese di accertamento e notificazione. Le disposizioni del periodo precedente si applicano a tutte le violazioni accertate prima della data di notifica di una di esse, limitatamente a quelle per le quali l'interessato abbia fatto istanza escluse quelle per le quali sia già avvenuto il pagamento in misura ridotta. L'istanza di cui al secondo periodo può essere presentata entro sessanta giorni al prefetto del luogo in cui è stata commessa la violazione che gli è stata notificata per prima, con le modalità di cui all'articolo 203, dandone, altresì, comunicazione a tutti gli altri organi di polizia stradale interessati. La comunicazione effettuata ai sensi del terzo periodo sospende le procedure connesse a tutte violazioni accertate. Il prefetto, entro sessanta giorni, ammette al pagamento nella misura indicata nel primo periodo per la prima violazione che gli è stata notificata e dispone l'archiviazione delle altre violazioni indicate nell'istanza dell'interessato, fatte salve le spese di notificazione che dovranno essere, comunque, corrisposte a favore di ogni singolo organo accertatore. Il pagamento deve essere eseguito a favore dell'amministrazione cui appartiene l'organo che ha accertato la violazione per la quale l'interessato ha presentato l'istanza, con le modalità di pagamento indicate nel verbale di contestazione. Le spese di notificazione relative ai verbali di contestazione per le quali il prefetto ha disposto l'archiviazione, dovranno essere corrisposte con le modalità originariamente indicate negli stessi verbali. I pagamenti dovranno essere corrisposti entro sessanta giorni dalla notificazione del provvedimento del prefetto, che è eseguita a cura dell'organo che ha accertato la prima violazione, con le modalità di cui all'articolo 201. Dell'avvenuta notificazione del provvedimento del prefetto dovrà essere data comunicazione a tutti gli organi di polizia stradale interessati. Si applicano, in quanto compatibili, le disposizioni di cui all'articolo 203, comma 3. Avverso il provvedimento del prefetto è ammessa opposizione davanti all'autorità giudiziaria ai sensi dell'articolo 205.

6. Nel caso di accertamento automatico delle violazioni di cui al comma 1 che comportano il fermo o il sequestro del veicolo o che comunque non

consentono la continuazione del viaggio, se non a seguito del soddisfacimento dei requisiti tecnici e amministrativi necessari per circolazione su strada, in assenza di contestazione immediata, la violazione deve essere notificata al trasgressore senza ritardo anche ricorrendo a sistemi telematici."».

7.96

D'ARIENZO

Al comma 1, dopo la lettera i), è aggiunta la seguente:

« i-bis) dopo l'articolo 198, è inserito il seguente:

"Art. 198-bis

(Disposizioni in materia di illeciti di natura permanente e relative sanzioni)

1. Ai fini dell'applicazione delle norme del presente codice, gli illeciti amministrativi che riguardano la circolazione di un veicolo non avente i requisiti tecnici o amministrativi richiesti per la generica circolazione su strada costituiscono un'unica violazione anche se reiterata nel tempo. Restano ferme le disposizioni di cui ai commi 2, 3, 4. Nel caso in cui la condizione di cui al primo periodo venga meno, la condotta oggetto di violazione costituisce un nuovo illecito e ad essa può essere applicata un'altra sanzione.

2. La disposizione di cui al comma 1 non si applica agli illeciti commessi successivamente all'accertamento della violazione a seguito di contestazione immediata. Nel caso di cui al primo periodo, nel rispetto delle condizioni di sicurezza della circolazione e fatti salvi i divieti posti da altre disposizioni, l'organo accertatore può autorizzare il trasgressore a completare il viaggio o a raggiungere il luogo di destinazione per la via più breve e nel più breve tempo possibile.

3. Fuori dai casi di cui al comma 2, la disposizione di cui al comma 1 non si applica agli illeciti commessi successivamente alla notifica della violazione ai sensi dell'articolo 201.

4. Nei casi in cui, anteriormente alla notifica delle violazioni accertate ai sensi del comma 1, si proceda alla contestazione immediata di violazioni relative al medesimo illecito, le violazioni accertate nei novanta giorni antecedenti alla contestazione immediata e non ancora notificate, sono assorbite nella condotta oggetto di contestazione immediata.

5. In deroga all'articolo 198, nei casi di cui al comma 1, chiunque commette più violazioni della stessa disposizione, è ammesso al pagamento in misura ridotta di cui all'articolo 202, se consentito, per un importo pari al

quadruplo della sanzione prevista, se più favorevole e delle relative spese di accertamento e notificazione. Le disposizioni del periodo precedente si applicano a tutte le violazioni accertate prima della data di notifica di una di esse, limitatamente a quelle per le quali l'interessato abbia fatto istanza escluse quelle per le quali sia già avvenuto il pagamento in misura ridotta. L'istanza di cui al secondo periodo può essere presentata entro sessanta giorni al prefetto del luogo in cui è stata commessa la violazione che gli è stata notificata per prima, con le modalità di cui all'articolo 203, dandone, altresì, comunicazione a tutti gli altri organi di polizia stradale interessati. La comunicazione effettuata ai sensi del terzo periodo sospende le procedure connesse a tutte violazioni accertate. Il prefetto, entro sessanta giorni, ammette al pagamento nella misura indicata nel primo periodo per la prima violazione che gli è stata notificata e dispone l'archiviazione delle altre violazioni indicate nell'istanza dell'interessato, fatte salve le spese di notificazione che dovranno essere, comunque, corrisposte a favore di ogni singolo organo accertatore. Il pagamento deve essere eseguito a favore dell'amministrazione cui appartiene l'organo che ha accertato la violazione per la quale l'interessato ha presentato l'istanza, con le modalità di pagamento indicate nel verbale di contestazione. Le spese di notificazione relative ai verbali di contestazione per le quali il prefetto ha disposto l'archiviazione, dovranno essere corrisposte con le modalità originariamente indicate negli stessi verbali. I pagamenti dovranno essere corrisposti entro sessanta giorni dalla notificazione del provvedimento del prefetto, che è eseguita a cura dell'organo che ha accertato la prima violazione, con le modalità di cui all'articolo 201. Dell'avvenuta notificazione del provvedimento del prefetto dovrà essere data comunicazione a tutti gli organi di polizia stradale interessati. Si applicano, in quanto compatibili, le disposizioni di cui all'articolo 203, comma 3. Avverso il provvedimento del prefetto è ammessa opposizione davanti all'autorità giudiziaria ai sensi dell'articolo 205.

6. Nel caso di accertamento automatico delle violazioni di cui al comma 1 che comportano il fermo o il sequestro del veicolo o che comunque non consentono la continuazione del viaggio, se non a seguito del soddisfacimento dei requisiti tecnici e amministrativi necessari per circolazione su strada, in assenza di contestazione immediata, la violazione deve essere notificata al trasgressore senza ritardo anche ricorrendo a sistemi telematici."».

7.97

STEGER, DURNWALDER, LANIECE

Al comma 1, dopo la lettera i), inserire la seguente:

«i-bis) all'articolo 201, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) il comma 1-bis è sostituito dal seguente: "1-bis. Fermo restando quanto indicato dal comma 1, nei seguenti casi la contestazione immediata non è necessaria e agli interessati sono notificati gli estremi della violazione nei termini di cui al comma 1:

a) impossibilità di raggiungere un veicolo lanciato ad eccessiva velocità;

b) accertamento delle violazioni delle segnalazioni semaforiche di cui all'art. 146, commi 2 e 3;

c) accertamento della violazione del divieto di sorpasso di cui all'articolo 148;

d) accertamento della violazione in assenza del trasgressore e del proprietario del veicolo;

e) accertamento effettuato con i dispositivi di cui all'articolo 4 del decreto-legge 20 giugno 2002, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 1 agosto 2002, n. 168, e successive modificazioni;

f) rilevazione degli accessi di veicoli non autorizzati ai centri storici, alle zone a traffico limitato, alle aree pedonali, alle piazzole di carico e scarico di merci, o della circolazione sulle corsie e sulle strade riservate o con accesso o transito vietato, attraverso dispositivi omologati ai sensi di apposito regolamento emanato con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. Con il medesimo regolamento sono definite le condizioni per l'installazione e l'esercizio dei dispositivi di controllo, al fine di consentire la rilevazione delle violazioni dei divieti di circolazione, in ingresso, all'interno ed in uscita nelle corsie, strade, aree e zone di cui al periodo precedente, nonché il controllo della durata di permanenza all'interno delle medesime zone;

g) accertamento delle violazioni di cui agli articoli 143, commi 11 e 12, 167, 170, 171, e 173 per mezzo di dispositivi o apparecchiature di rilevamento approvate o omologate; per l'accertamento delle violazioni di cui all'art. 173 possono essere utilizzati anche dispositivi che, nel rispetto della riservatezza dei passeggeri, consentano di accertare l'illecito utilizzo dei dispositivi da parte del conducente;

h) accertamento delle violazioni di cui agli articoli 6, commi 1 e 4 lett. b), 7, commi 11-bis e 13-bis, 10, 62, 72, 78, 79, 80, 193, 213, 214, 216 e 217, per mezzo di appositi dispositivi o apparecchiature di rilevamento approvate o omologate ai sensi di apposito regolamento emanato con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili di concerto con il Ministro dell'interno. Con il medesimo regolamento sono definite le condizioni per l'installazione e l'esercizio dei dispositivi di controllo, nonché l'ac-

cesso alle banche dati necessarie per il loro funzionamento. Per l'accertamento delle violazioni, la documentazione fotografica prodotta costituisce atto di accertamento, ai sensi e per gli effetti dell'articolo 13 della legge 24 novembre 1981, n. 689, in ordine alla circostanza che al momento del rilevamento un determinato veicolo, munito di targa di immatricolazione, stava circolando sulla strada".

b) il comma 1-*ter*) è sostituito dal seguente: "1-*ter*. Nei casi diversi da quelli di cui al comma 1- bis nei quali non è avvenuta la contestazione immediata, il verbale notificato agli interessati deve contenere anche l'indicazione dei motivi che hanno reso impossibile la contestazione immediata. Nei casi previsti dalle lettere b), c), e), f) g) e h) del comma 1-*bis* non è necessaria la presenza degli organi di polizia stradale qualora l'accertamento avvenga mediante rilievo con dispositivi o apparecchiature che sono stati omologati ovvero approvati per il funzionamento in modo completamente automatico. Tali strumenti devono essere gestiti direttamente dagli organi di polizia stradale di cui all'articolo 12, comma 1."

c) il comma 1-*quater*) è sostituito dal seguente: "1-*quater*. I dispositivi per l'accertamento e il rilevamento automatico delle violazioni possono accertare contemporaneamente due o più violazioni tra quelle indicate al comma 1-*bis*, se approvati od omologati per l'accertamento e il rilevamento automatico di ciascuna delle violazioni rilevate."

d) il comma 1-*quinqüies*) è sostituito dal seguente: "1-*quinqüies*. In deroga alle disposizioni del comma 1 quater, le immagini acquisite mediante dispositivi approvati od omologati possono essere utilizzate anche per l'accertamento di altre violazioni, tra quelle indicate al comma 1- bis, per le quali i dispositivi non sono specificamente approvati od omologati, quando le violazioni, commesse con la medesima azione od omissione, possono essere accertate dalla semplice visione dell'immagine stessa."

e) dopo il comma 2-*bis* sono inseriti i seguenti:

"2-*ter*. Nei casi previsti dal comma 1 bis, quando il veicolo con cui è stata commessa la violazione è immatricolato all'estero e non è possibile, per difficoltà oggettive, acquisire i dati del proprietario o di altro obbligato in solido, le risultanze dell'accertamento compiuto sono inserite nell'archivio di cui al comma 2 quater e la violazione relativa può essere contestata nei cinque anni successivi nei confronti di chi è trovato alla guida del veicolo stesso. In tali casi, si applicano le disposizioni dell'articolo 207. I proventi delle sanzioni riscosse spettano alle Amministrazioni da cui dipendono i soggetti che hanno compiuto l'accertamento della violazione, secondo le disposizioni dell'articolo 208.

2-*quater*. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, sulla base dei dati trasmessi, per via telematica, dagli organi di polizia stradale, forma l'elenco dei veicoli immatricolati all'estero che risultano aver commesso violazioni per le quali non è stato possibile procedere alla conte-

stazione o notificazione del verbale di accertamento. L'elenco è messo a disposizione degli organi di cui all'articolo 12 per la consultazione esclusivamente in forma telematica. Con provvedimento del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministero dell'interno e con il Ministero dell'economia e delle finanze sono determinate le procedure di trasmissione degli accertamenti, di gestione ed aggiornamento dell'elenco, di riscossione delle sanzioni e di attribuzione delle somme riscosse ai soggetti a cui, secondo l'articolo 208, spettano i relativi proventi. L'elenco dei veicoli, limitatamente ai dati concernenti la presenza della targa nell'elenco stesso e l'organo di polizia procedente, è reso disponibile a chiunque vi abbia interesse, in forma e con modalità rispettose delle norme in materia di riservatezza personale, determinate con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministero dell'interno."

f) dopo il comma *5-bis* è inserito il seguente: "*5-ter*. Sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali è consentito l'accertamento di tutte violazioni previste dal presente Codice attraverso la visione delle immagini degli impianti di videosorveglianza che sono installati sulle strade stesse. L'accertamento deve essere compiuto in modo diretto, nel momento in cui viene ripreso dagli impianti di videosorveglianza e deve prevedere l'acquisizione e conservazione di un filmato avente data ed orario certificato e firma digitale dell'operatore che ha effettuato l'accertamento in modo contestuale. L'orario di effettivo funzionamento in presenza dell'operatore addetto al controllo deve essere registrato e certificato come conforme al tempo coordinato universale (UTC). Le violazioni dell'articolo 176 possono essere accertate anche dai soggetti indicati dal comma 11 dell'articolo 176 stesso, previa idonea qualificazione. Ai dispositivi di videosorveglianza previste dal presente comma non si applicano le disposizioni dell'articolo 45. Per le violazioni accertate nel modo previsto dal presente comma la contestazione immediata non è necessaria e agli interessati sono notificati gli estremi della violazione nei termini di cui al comma 1. Con decreto del Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministero dell'Interno, acquisito il parere del Garante della Privacy, sono determinate le modalità, utilizzazione dei dispositivi, di acquisizione e di conservazione delle registrazioni delle violazioni accertate. Le violazioni accertate che prevedono la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida di cui all'articolo 218, sono segnalate immediatamente agli operatori di polizia presenti lungo l'autostrada o la strada extraurbana principale che possono procedere alla contestazione della violazione. Qualora tale contestazione non sia stata effettuata, si procede come indicato nel presente comma e agli interessati sono notificati gli estremi della violazione nei termini di cui al comma 1."»

7.98

STEGER, DURNWALDER, LANIECE

Al comma 1, dopo la lettera i), inserire la seguente:

«*i-bis*) all'articolo 203, dopo il comma 3, è inserito il seguente: "*3-bis*. Quando il veicolo con cui è stata commessa la violazione è immatricolato all'estero e non è possibile, per difficoltà oggettive, procedere all'iscrizione al ruolo ovvero avviare altre procedure di riscossione coattiva nei confronti del conducente o del proprietario o di altro obbligato in solido, le risultanze dell'accertamento compiuto e della somma da pagare sono inserite nell'archivio di cui al comma 2 quater dell'articolo 201 e la riscossione coattiva può essere attivata, nei cinque anni successivi, nei confronti di chi è trovato alla guida del veicolo stesso. In tali casi, si applicano le disposizioni dell'articolo 207. Con provvedimento del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministero dell'interno, sono determinate le procedure di riscossione e di attribuzione delle somme riscosse ai soggetti a cui, secondo l'articolo 208, spettano i proventi delle sanzioni."»

7.99

STEGER, DURNWALDER, LANIECE

Al comma 1, dopo la lettera i), inserire la seguente:

«*i-bis*) all'articolo 204, dopo il comma 3, è inserito il seguente: "*3-bis*. Quando il veicolo con cui è stata commessa la violazione è immatricolato all'estero si applicano le disposizioni dell'articolo 203, comma *3-bis*."»

7.100

STEGER, DURNWALDER, LANIECE

Al comma 1, dopo la lettera i), inserire la seguente:

«*i-bis*) all'articolo 207, dopo il comma 3, è inserito il seguente: "*3-bis*. Nel caso in cui l'accertamento della violazione avvenga in assenza del trasgressore, del proprietario del veicolo o di uno degli obbligati in solido di cui all'articolo 196, il veicolo con il quale è stata commessa la violazione è in ogni caso rimosso o sottoposto a blocco. Si applicano le disposizioni dell'articolo 215, in quanto compatibili. I veicoli rimossi o bloccati sono restituiti all'avente diritto al momento del pagamento della sanzione o del versamento della

cauzione di cui ai commi 2 e 2-*bis*. In mancanza, si applicano le disposizioni di cui al comma 4 dell'articolo 215."».

7.101

VONO

Al comma 1, dopo la lettera i) inserire la seguente:

«i-*bis*) all'articolo 208, dopo il comma 5-*bis* è inserito il seguente:

"5-*ter*. I proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie elevate ai sensi dell'articolo 23 e dell'articolo 1, comma 821, lettera h), della legge 27 dicembre 2019, n.160, effettivamente riscossi, di spettanza degli enti locali o comunque degli enti proprietari della strada, sono destinati ad alimentare un fondo, da costituire presso ciascuna amministrazione proprietaria di strade, finalizzato all'intensificazione della lotta all'abusivismo pubblicitario".»

7.102

BARBONI, GALLONE, MALLEGGNI, VONO

Al comma 1, dopo la lettera i) aggiungere la seguente:

«i-*bis*) all'articolo 216:

a) al comma 1 i primi due periodi sono sostituiti dal seguente: "Nell'ipotesi in cui, ai sensi del presente codice, è stabilita la sanzione amministrativa accessoria del ritiro della carta di circolazione e del certificato di idoneità tecnica per le macchine agricole o di autorizzazioni o licenze nei casi in cui sono previste, ovvero della targa, il documento è ritirato, contestualmente all'accertamento della violazione, dall'organo accertatore ed inviato, entro i cinque giorni successivi, al competente ufficio del Dipartimento per la mobilità sostenibile; la competenza territoriale di detti uffici è determinata con riferimento al luogo della commessa violazione.";

b) dopo il comma 3 è inserito il seguente: "3-*bis*: "Nell'ipotesi di guida con patente o con altra abilitazione professionale di cui all'articolo 116, commi 8, 10, 11 e 12, scaduti di validità l'agente accertatore provvede a ritirare la patente, il certificato di abilitazione professionale di tipo KA o KB o la carta di qualificazione del conducente rilasciata ad un conducente titolare di patente di guida emessa da altro Stato, ai fini della distruzione e di ciò fa menzione nel verbale di contestazione della violazione. Il prefetto competente dà notizia dei procedimenti e dei provvedimenti adottati sulla patente al prefetto del luogo di residenza del trasgressore.";

c) al comma 6, dopo le parole: "gli sia stata ritirata" sono sostituite dalle seguenti: "o altra abilitazione professionale di cui all'articolo 116, commi 8, 10, 11 e 12, gli siano state ritirate ai sensi del comma 3-*bis*,".»

7.103

BARBONI, GALLONE

Dopo il comma 1, inserire i seguenti:

«1-*bis*. In deroga all'articolo 121 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, per la durata di cui al comma 2, al fine di sopperire alla carenza di organico del personale esaminatore degli uffici della Motorizzazione civile e di smaltire le liste di attesa per il conseguimento della patente di guida, gli uffici della Motorizzazione civile si avvalgono degli esaminatori ausiliari iscritti nell'albo di cui al comma 1-*ter*.

1-*ter*. È istituito, per la durata di 5 anni, presso il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, l'albo nazionale degli esaminatori ausiliari a cui possono iscriversi gli istruttori di guida in possesso di abilitazione da almeno 20 anni.

1-*quater*. L'utilizzo degli istruttori iscritti all'Albo per lo svolgimento degli esami è consentito esclusivamente fuori dalla provincia di residenza, da quella in cui gli stessi svolgono la propria attività e dalle province confinanti.

1-*quinquies*. All'attuazione delle disposizioni di cui ai commi da 1-*bis* a 1-*quater*, si provvede nei limiti delle risorse finanziarie disponibili a legislazione vigente e comunque senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica».

7.104

RUFA, PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RIPAMONTI

Dopo il comma 1, aggiungere i seguenti:

«1-*bis*. All'articolo 1 della legge 27 dicembre 2019, n. 160, dopo il comma 75-*septies* sono inseriti i seguenti:

75-*octies*. La delibera della Giunta comunale di cui al comma 75-*septies* contiene l'indicazione dei luoghi destinati alla creazione di appositi stalli nei quali è consentita la presa in carico e la sosta dei veicoli. La strutturazione degli stalli e delle relative dotazioni è a carico della società che presta il servizio di noleggio.

75-novies. Non è consentito posizionare gli stalli di cui al comma *75-octies* sui marciapiedi, nelle aree pedonali e in prossimità di scuole od ospedali, ove sia messa a rischio l'incolumità di altri utenti della strada, prestando particolare attenzione alla salvaguardia dell'utenza debole della strada come definita ai sensi dell'articolo 3 del codice della strada di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285."

1-ter. La società prestatrice del servizio di cui all'articolo 4, comma 3, del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 4 giugno 2019, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 162 del 12 luglio 2019 ha l'obbligo di richiedere una somma pecuniaria a titolo di deposito cauzionale per il noleggio dei monopattini elettrici, come definiti dal medesimo decreto e dall'articolo 1, comma 75, della legge 27 dicembre 2019, n.160. La somma è integralmente restituita solo nel caso in cui il mezzo, una volta concluso l'utilizzo, sia rilasciato in uno degli appositi stalli situati nei luoghi indicati nella delibera della Giunta comunale di cui all'articolo 1, comma *75-octies*, della legge 27 dicembre 2019, n. 160, come introdotto dall'articolo 1 della presente legge, in caso contrario, tale somma è trattenuta e ripartita ugualmente tra la società stessa e il comune. Chiunque, avvalendosi del servizio di noleggio, non provvede al rilascio del mezzo negli appositi stalli, in aggiunta alla trattenuta della cauzione, è soggetto al pagamento di una sanzione amministrativa compresa tra euro 41 ed euro 168. In presenza di tale violazione, la società che presta il servizio di noleggio ha l'obbligo di informare tempestivamente la polizia municipale e di fornire le informazioni necessarie, relative all'identità dell'utilizzatore e alla posizione in cui il mezzo è stato abbandonato, affinché si proceda a comminare la sanzione.»

7.105

PERGREFFI

Dopo il comma 1, aggiungere il seguente:

«*1-bis.* All'articolo 1 della legge 27 dicembre 2019, n. 160, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) Al comma *75-novies*, le parole "di età inferiore a diciotto anni" sono soppresse.

b) Al comma *75-undecies*, al primo periodo, le parole: "da euro 100 a euro 400" sono sostituite dalle seguenti: "da euro 250 a euro 600";

c) Al comma *75-duodecies*, dopo il primo periodo, aggiungere il seguente: "Ciascun monopattino a propulsione prevalentemente elettrica può essere condotto esclusivamente da un solo utilizzatore."

d) Al comma *75-duodecives*, le parole "da euro 50 a euro 250" sono sostituite dalle seguenti: "da euro 200 a euro 500";

e) Al comma *75-vicies*, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: "Alla violazione consegue la sanzione amministrativa accessoria della confisca del dispositivo, ai sensi delle disposizioni del titolo VI, capo I, sezione II, del codice di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, nel caso di circolazione sui marciapiedi."

f) Sostituire il comma *75-vicies ter*, con i seguenti:

75-vicies ter. I proprietari dei monopattini hanno l'obbligo di richiedere apposito contrassegno identificativo adesivo, plastificato e non rimovibile, stampato dalle imprese e società di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264, che ne curano altresì la vendita fissandone il prezzo in regime di libero mercato. La stampa e la vendita dei contrassegni, nonché i criteri di formazione delle specifiche combinazioni alfanumeriche, è svolta secondo i criteri e le modalità stabilite dal Dipartimento per la mobilità sostenibile del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, sentito il Dipartimento della pubblica sicurezza del Ministero dell'interno, al fine di assicurare la tutela degli interessi di ordine pubblico. I contrassegni identificativi prodotti dalle imprese e società di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto non possono recare il marchio ufficiale della Repubblica italiana. A chiunque abusivamente produce o distribuisce i contrassegni di cui al presente comma si applicano le sanzioni previste dall'articolo 101, commi 5 e 6, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. L'impresa o la società di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto, di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264, che viola le disposizioni previste dal presente comma è soggetto, se il fatto non costituisce reato, alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 1.886 a euro 7.546. Si applicano altresì le sanzioni amministrative della diffida, della sospensione e della revoca dell'autorizzazione previste dall'articolo 9 della medesima legge n. 264 del 1991. Con regolamento del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da emanare ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono individuati i requisiti che le imprese e le società di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporti, di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264, devono possedere per la stampa e la vendita dei contrassegni.

75-vicies quater. I conducenti hanno l'obbligo di utilizzare gli appositi spazi di sosta individuati con apposita ordinanza ai sensi dell'articolo 7 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 e, soltanto nel caso di mancata individuazione o di indisponibilità di detti spazi, è consentita la sosta negli stalli riservati alla sosta di motocicli e velocipedi, a condizione che ciò non costituisca intralcio al flusso pedonale e fermo restando il divieto di sosta sui marciapiedi, nelle aree pedonali e negli stalli riservati alle autovetture. Chiunque violi le disposizioni di cui al presente comma è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 41 a euro 168. Nel caso di presenza del trasgressore al momento dell'accertamento della violazione,

questa è immediatamente contestata dall'organo accertatore a norma dell'articolo 200 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. Nel caso di assenza del trasgressore, l'organo accertatore dispone la rimozione del mezzo ed il suo trasporto in luogo apposito e si applicano le disposizioni di cui all'articolo 215 del medesimo decreto legislativo. Ai fini della restituzione del mezzo, grava sul proprietario o sul soggetto trasgressore l'onere di provare con ogni mezzo a disposizione la legittima proprietà del monopattino oggetto di rimozione.

75-vicies quinqes. A decorrere dal 1° gennaio 2022, l'obbligo dell'assicurazione di responsabilità civile di cui all'articolo 193 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, è esteso ai monopattini a propulsione prevalentemente elettrica di cui al comma 75. Ai medesimi mezzi si applicano, per quanto compatibili, le disposizioni di cui al citato articolo 193."».

7.106

PERGREFFI

Dopo il comma 1, aggiungere il seguente:

«1-bis. All'articolo 1, comma 75-novies, della legge 27 dicembre 2019, n. 160, le parole "di età inferiore a diciotto anni" sono soppresse.»

7.107

VONO

Dopo il comma 1 inserire i seguenti:

«1-bis. Al fine di semplificare e razionalizzazione il rilascio dei titoli autorizzativi in materia di pubblicità, ai sensi dell'articolo 23 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, il preventivo nullaosta tecnico di cui al comma 4 e di cui al comma 5 del medesimo articolo, richiesto agli enti proprietari della strada, dovrà essere emesso con esclusivo riferimento alle proprie competenze.

1-ter. L'amministrazione comunale è tenuta a verificare il rispetto di tutte le norme vigenti, mentre l'ente proprietario, dovrà esprimere il nulla osta con esclusivo riferimento alla compatibilità dell'istallazione con le esigenze di tutela che lo stesso è chiamato a salvaguardare. Decorsi 90 giorni dalla presentazione della richiesta di nullaosta tecnico lo stesso si intende assentito.

1-*quater*. L'obbligo contenuto nell'articolo 53 comma 8 del Regolamento di cui al DPR 16 dicembre 1992, n. 495, di autorizzazione del bozzetto del messaggio da esporre, non si applica con esclusivo riferimento a concessionarie aderenti a istituti di autoregolamentazione pubblicitaria.»

7.108

PAVANELLI, VANIN

Dopo il comma 1, inserire il seguente:

«1-*bis*. Entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, previa intesa in sede di Conferenza unificata, di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, è adottato il Piano nazionale per l'individuazione degli interventi infrastrutturali in ambito comunale e provinciale necessari all'abbattimento delle barriere architettoniche presenti su marciapiedi, percorsi ciclabili, itinerari ciclopedonali, piste ciclabili, corsie ciclabili e strade urbane ciclabili.»

7.109

BARBONI, GALLONE, MALLEGGNI, VONO

Al comma 2, apportare le seguenti modificazioni:

- a) *sostituire la parola: "Ministero" con la seguente: "Ministro";*
- b) *dopo le parole: "modalità di annotazione sul documento unico" inserire le seguenti: "rilasciato per i veicoli di nuova immatricolazione";*
- c) *sopprimere le parole: ", nonché di aggiornamento del documento unico già rilasciato".*

7.110

CAUSIN

Al comma 2, aggiungere il seguente:

«2-*bis*) I monopattini, al di là della classificazione ai fini del Nuovo codice della strada recato dal decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, devono essere muniti, per le proprie peculiari caratteristiche di uso e circolazione, di un contrassegno identificativo alfanumerico prodotto e rilasciato,

senza oneri per lo Stato, presso le imprese di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264, qualificate come "Centri Servizio Motorizzazione" al proprietario, all'usufruttuario, al locatario con facoltà di compera o all'acquirente con patto di riservato dominio le cui generalità, in abbinamento con il modello, numero seriale e il predetto contrassegno, sono registrate nell'archivio nazionale dei veicoli (A.N.V.) di cui all'articolo 226, comma 5, del menzionato decreto legislativo 285 del 1992. Le caratteristiche, la collocazione, la gestione e i profili amministrativi del contrassegno sono disciplinati con uno o più decreti del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili che inoltre, sentito il Ministero dell'economia e delle finanze, determina l'importo dei diritti di motorizzazione, rivedibile con periodicità quinquennale, spettanti all'erario per la registrazione nell'A.N.V. stesso. »

7.111

D'ALFONSO

Dopo il comma 2, aggiungere, in fine, i seguenti:

«2-bis. Al fine di garantire la continuità delle attività di coordinamento istituzionale, gestione, attuazione, monitoraggio e controllo degli interventi previsti nel Piano nazionale di ripresa e resilienza e di non pregiudicare la funzionalità delle strutture amministrative interessate, in deroga all'articolo 20 del decreto legislativo 25 maggio 2017, n. 75, i soggetti assunti a tempo determinato dalle amministrazioni centrali nell'ambito del concorso pubblico bandito ai sensi dell'articolo 7, comma 1, del decreto-legge 9 giugno 2021, n. 80, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2021, n. 113, sempre che abbiano prestato servizio fino alla scadenza del rapporto di lavoro, acquisiscono il diritto all'assunzione a tempo indeterminato presso le rispettive amministrazioni di appartenenza, con decorrenza giuridica ed economica dal giorno successivo alla scadenza, in coerenza con i relativi piani triennali dei fabbisogni di personale..

2-ter. Agli oneri derivanti dal comma 2-bis, pari ad euro 36.500.000 annui a decorrere dall'anno 2027, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.».

7.112

D'ALFONSO

Dopo il comma 2, aggiungere, in fine, i seguenti:

«2-bis. Al fine di garantire la continuità delle attività di coordinamento istituzionale, gestione, attuazione, monitoraggio e controllo degli interventi previsti nel Piano nazionale di ripresa e resilienza e di non pregiudicare la funzionalità delle strutture amministrative interessate, i contratti di lavoro a tempo determinato stipulati dalle amministrazioni centrali all'esito della procedura di reclutamento di cui all'articolo 7, comma 1, del decreto-legge 9 giugno 2021, n. 80, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2021, n. 113 si trasformano, a decorrere dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, in contratti di lavoro a tempo indeterminato, in coerenza con il piano triennale dei fabbisogni di personale di ciascuna amministrazione.

2-ter. Agli oneri derivanti dal comma 2-bis, pari ad euro 36.500.000 annui a decorrere dall'anno 2027, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.».

7.113

D'ALFONSO

Dopo il comma 2, aggiungere, in fine, i seguenti:

«2-bis. Al fine di garantire la continuità delle attività di coordinamento istituzionale, gestione, attuazione, monitoraggio e controllo degli interventi previsti nel Piano nazionale di ripresa e resilienza e di non pregiudicare la funzionalità delle strutture amministrative interessate, i contratti di lavoro a tempo determinato stipulati dalle amministrazioni centrali all'esito della procedura di reclutamento di cui all'articolo 7, comma 1, del decreto-legge 9 giugno 2021, n. 80, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2021, n. 113 si trasformano, alla scadenza del relativo rapporto, in contratti di lavoro a tempo indeterminato, in coerenza con il piano triennale dei fabbisogni di personale di ciascuna amministrazione.

2-ter. Agli oneri derivanti dal comma 2-bis, pari ad euro 36.500.000 annui a decorrere dall'anno 2027, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.».

7.114

DURNWALDER, STEGER

Dopo il comma 2, inserire il seguente:

«2-bis. Ai trasporti effettuati impiegando veicoli di cui all'articolo 13, paragrafo 1, lettera p), del regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006, non si applicano, sul territorio nazionale, le disposizioni degli articoli da 5 a 9 dello stesso regolamento.»

7.115

PUGLIA, DI GIROLAMO

Dopo il comma 2, inserire il seguente:

«2-bis. Al fine di ridurre gli oneri burocratici a carico dell'utenza e di incrementare la sicurezza della circolazione stradale, favorendo l'installazione dei meccanismi elettronici che registrano le attività dei veicoli, denominati "scatola nera" o equivalenti, al decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 132-ter, comma 1, lettera b), le parole "e portabili" sono soppresse;

b) all'articolo 145-bis:

1) al comma 2, le parole: "l'interoperabilità e la portabilità dei" sono sostituite dalle seguenti: "I";

2) il comma 3 è abrogato.».

7.116

DI GIROLAMO, VANIN

Dopo il comma 3, inserire i seguenti:

«3-bis. Al comma 8 dell'articolo 5 del decreto legislativo 24 giugno 2003, n. 209, è aggiunto, infine, il seguente periodo: "Il titolare del centro di raccolta può altresì procedere alla cancellazione dal PRA del veicolo fuori uso secondo le modalità stabilite con il decreto del Presidente della Repubblica di cui al comma 10, trattenendo il certificato di proprietà, la carta di circolazione e le targhe e provvedendo alla loro distruzione nel corso del terzo mese successivo a quello di emissione della ricevuta di avvenuta cancellazione."

3-ter. All'articolo 231 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 5, è aggiunto, infine, il seguente periodo: "Il titolare del centro di raccolta può altresì procedere alla cancellazione dal PRA del veicolo fuori uso secondo le modalità stabilite con il decreto del Presidente della Repubblica di cui all'articolo 5, comma 10, del decreto legislativo 24 giugno 2003, n. 209, trattenendo il certificato di proprietà, la carta di circolazione e le targhe e provvedendo alla loro distruzione nel corso del terzo mese successivo a quello di emissione della ricevuta di avvenuta cancellazione.";

b) al comma 8, le parole: "sull'apposito registro di entrata e di uscita dei veicoli da tenersi secondo le norme del regolamento di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285" sono sostituite dalle seguenti: "nel registro unico telematico dei veicoli fuori uso di cui all'articolo 5, comma 10, del decreto legislativo 24 giugno 2003, n. 209.".»

7.117

MANCA

Dopo il comma 3, aggiungere il seguente:

«3-bis. Al fine di garantire la realizzazione degli investimenti necessari l'adeguamento e la messa in sicurezza delle tribune e delle aree riservate al pubblico dell'Autodromo "Enzo e Dino Ferrari" di Imola, in attuazione dei nuovi standard minimi previsti dalla Federazione internazionale automobilistica (FIA) per lo svolgimento delle gare nei circuiti di Formula 1, sono stanziati, in favore del Comune di Imola, 4 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022, 2023, 2024, 2025 e 2026.

3-ter. Ai maggiori oneri di cui al comma 3-bis, pari a 4 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022, 2023, 2024, 2025 e 2026, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per le esigenze indifferibili di cui all'articolo 1, comma 199, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.»

7.118

NASTRI, RUSPANDINI, TOTARO

Al comma 4 sostituire il primo periodo con il seguente:

«Al fine di contenere gli oneri finanziari a carico dell'utenza, dal 1° luglio 2022 al 31 dicembre 2022 è sospeso l'incremento delle tariffe di pedaggio delle autostrade.»

7.119

RUSPANDINI, TOTARO

Dopo il comma 4, inserire i seguenti commi:

«4-bis. Al fine di ridurre i disagi derivanti dalla progressiva riduzione dei servizi nelle zone di residenza e contrastare il fenomeno dello spopolamento nelle aree interne delle regioni Lazio e Abruzzo, a decorrere dal 1° gennaio 2023 sono esentati dal pagamento della quota di pedaggio, spettante a vario titolo alla parte pubblica, i cittadini residenti nei Comuni siti lungo le autostrade A24 e A25, in possesso di dispositivo di telepedaggio, che percorrono regolarmente un tragitto predefinito su tale tratto per documentati motivi di lavoro, di salute o di studio.

4-ter. Con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da emanarsi entro sessanta giorni dall'entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono stabiliti i criteri e le modalità di attuazione della disposizione di cui al comma 4-bis, anche con riferimento all'esatta individuazione dei soggetti beneficiari.

4-quater. Agli oneri derivanti dall'attuazione del comma 4-bis, valutati nel limite massimo pari a 40 milioni di euro annui a decorrere dal 2023, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 12, comma 1, del decreto-legge 28 gennaio 2019, n. 4, convertito, con modificazioni dalla legge 28 marzo 2019, n. 26.»

7.120

NASTRI, RUSPANDINI, TOTARO

Aggiungere in fine il seguente comma:

«4-bis. Entro 180 giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, il Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili pubblica uno studio che valuti in termini di efficacia, efficienza ed economicità l'adozione di politiche pubbliche di incentivazione di veicoli a propulsione elettrica, in relazione alle altre tecnologie disponibili, al fine di valutare i costi e i benefici della transizione ecologica per le diverse categorie del settore dei trasporti. Agli adempimenti previsti al comma 1, il Ministero provvede nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie previste a legislazione vigente, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.»

7.121

ASTORRE, MARGIOTTA

Dopo il comma 4 inserire i seguenti:

«4-bis. Al fine di consentire la realizzazione degli interventi infrastrutturali di cui alla delibera del Comitato interministeriale per la programmazione economica n. 26 del 25 giugno 2020, pubblicata nella Gazzetta ufficiale n. 266 del 26 ottobre 2020, e alla delibera del Comitato interministeriale per la programmazione economica n. 25 del 25 giugno 2020, pubblicata nella Gazzetta ufficiale n. 264 del 24 ottobre 2020, nelle more della definizione del procedimento per l'affidamento di detti interventi, è disposta la proroga di ulteriori due anni, fino al 3 agosto 2024, del termine previsto per l'adozione dei decreti di esproprio di cui alla dichiarazione di pubblica utilità, apposta dal medesimo Comitato interministeriale con la delibera n. 88 del 18 novembre 2010, pubblicata nella Gazzetta ufficiale n. 195 del 26 agosto 2011, nonché la proroga di ulteriori due anni, fino al 10 dicembre 2024, del termine previsto per l'adozione dei decreti di esproprio di cui alla dichiarazione di pubblica utilità, apposta dal medesimo Comitato interministeriale con la delibera n. 51 del 2 agosto 2013, pubblicata nella Gazzetta ufficiale n. 2 del 3 gennaio 2014. Agli eventuali oneri aggiuntivi derivanti dai conseguenti provvedimenti di esproprio si provvede a valere sulle risorse di cui all'articolo 2, comma 2-terdecies, ultimo periodo, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156.

4-ter. Al fine di ridurre i tempi di conclusione delle attività liquidatorie delle società di cui all'articolo 2, comma 2-terdecies, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 no-

vembre 2021, n. 156, in relazione alle quali sia già stato adottato alla data di entrata in vigore della presente disposizione il decreto, previsto dal secondo periodo del medesimo comma *2-terdecies*, di nomina del Commissario liquidatore, è autorizzata la spesa in favore di detto Commissario liquidatore nel limite massimo di euro 2 milioni per l'anno 2022. Agli oneri derivanti dal presente comma si provvede mediante corrispondente utilizzo delle risorse di cui al 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.».

7.122

MARGIOTTA

Dopo il comma 4 aggiungere i seguenti:

«*4-bis*. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili qualora risulti, a seguito di accertamenti successivi al rilascio dell'omologazione, l'uso di impianti di manipolazione che riducono l'efficacia dei sistemi di controllo delle emissioni, vietato ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2007, assegna un termine non superiore a sessanta giorni al soggetto titolare dell'omologazione per l'adozione di misure idonee a rimuovere l'impianto di manipolazione e a garantire il rispetto dei valori limite di emissioni applicabili ai veicoli prodotti e immessi sul mercato o già in circolazione. Il termine di cui al primo periodo decorre dalla data di notifica del provvedimento del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili recante la comunicazione al soggetto titolare dell'omologazione degli esiti degli accertamenti di cui al medesimo primo periodo. Gli oneri derivanti dall'attuazione del presente comma sono a carico del titolare dell'omologazione.

4-ter. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili adotta il provvedimento di revoca dell'omologazione qualora, alla scadenza del termine assegnato ai sensi del comma *4-bis*, il soggetto titolare dell'omologazione non dimostri di aver adottato misure idonee a rimuovere l'impianto di manipolazione il cui uso non è ammesso e a garantire il rispetto dei valori limite di emissioni applicabili ai veicoli prodotti e immessi sul mercato o già in circolazione.

4-quater. Nei casi di revoca dell'omologazione ovvero di mancata adozione, nel termine assegnato ai sensi del comma *4-bis*, delle misure necessarie a rimuovere l'impianto di manipolazione il cui uso non è ammesso, si applica la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 900 ad euro 3.500 per ciascun veicolo.»

7.123

DI GIROLAMO, COLTORTI

Dopo il comma 4, aggiungere, in fine, i seguenti:

«4-bis. In considerazione dell'apertura contemporanea di nuovi cantieri, tenuto conto del relativo impatto sulla mobilità, delle possibili deviazioni dei percorsi e dell'incremento del traffico, nonché al fine di mitigare gli effetti economici derivanti dal perdurare dell'aumento eccezionale del prezzo del gasolio e della benzina utilizzati come carburante, le imprese di autotrasporto possono utilizzare il beneficio del recupero delle accise dal 1° luglio 2022 fino al 30 settembre 2022.

4-ter. Per le medesime finalità di cui al comma 4-bis, con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da emanare entro 90 giorni dall'entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono stabilite le modalità di aggiornamento dei valori medi relativi alla percentuale di incidenza del costo del carburante sul corrispettivo dei servizi di trasporto, le modalità di verifica e monitoraggio delle procedure di concessione del beneficio e dei valori del costo del carburante nel periodo dell'esecuzione dei servizi nonché l'introduzione di un regime sanzionatorio basato su controlli a campione e nonché ogni altra disposizione necessaria per il monitoraggio del beneficio.»

7.124

EVANGELISTA

Dopo il comma 4, inserire il seguente:

«4-bis. All'articolo 57, comma 14, del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, aggiungere, infine, il seguente periodo: "Anche al fine di accelerare l'attuazione della Missione M2C2, Investimento 4.3 del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, gli operatori che intendano investire per l'infrastrutturazione elettrica urbana e metropolitana presentano all'amministrazione comunale e alla città metropolitana, laddove presente, un piano dettagliato con la mappatura delle installazioni, corredato dalle rappresentazioni digitali in formato cartografico che riportino anche le relative coordinate geolocalizzate delle infrastrutture di ricarica per i veicoli elettrici".»

7.125

LUPO

Dopo il comma 4, aggiungere, in fine, il seguente:

«4-bis. Al fine di superare la carenza di personale del ruolo degli ispettori dei centri di revisione auto e moto e migliorare la sicurezza stradale, all'articolo 240 del Decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, recante "Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada", il comma 2 è abrogato.»

7.126

EVANGELISTA

Dopo il comma 4, inserire il seguente:

«4-bis. I termini di cui ai commi 1, 2 e 4 dell'articolo 20 del decreto del ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili 15 novembre 2021 n. 446 sono prorogati di 24 mesi.»

7.127

RUSPANDINI, TOTARO

Dopo il comma 4 aggiungere il seguente:

"4-bis. I termini di cui ai commi 1, 2 e 4 dell'articolo 20 del decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili 15 novembre 2021 n. 446 sono prorogati di 24 mesi".

7.128

MANCA

Dopo il comma 4, inserire il seguente:

«4-bis. Al fine di proseguire negli occorrenti lavori preordinati al ripristino della viabilità, l'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 40-bis, comma 1, del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito con modificazioni dalla legge del 16 novembre 2018 n. 130 è integrata per l'importo di 10 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2022 al 2024. All'onere deri-

vante dal presente comma si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo di cui all'articolo 1 comma 200 della legge 23 dicembre 2014 n. 190.»

7.129

GALLONE

Dopo il comma 4 inserire i seguenti:

«4-bis. Ai fini della messa in sicurezza degli svincoli di accesso a strade statali nei Comuni totalmente montani, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili è istituito un fondo con una dotazione di 10 milioni di euro per l'anno 2022.

4-ter. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da adottare entro 60 giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono definiti i criteri per l'individuazione e la localizzazione degli interventi da eseguire e ai parametri progettuali da rispettare.

4-quater. Agli oneri derivanti dal comma 4-bis, pari a 10 milioni di euro per il 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.»

7.130

GALLONE

Dopo il comma 4 aggiungere i seguenti:

«4-bis. Fatta salva la normativa in materia di utilizzo delle economie di progetto e delle risorse disponibili per la compensazione degli oneri derivanti dall'incremento dei prezzi dei materiali necessari alla realizzazione delle opere, le amministrazioni titolari degli interventi previsti dal Piano nazionale di ripresa e resilienza possono destinare, in favore di Regione Lombardia, l'importo di euro 400 milioni del Piano di Ripresa e Resilienza non assegnato in esito alle procedure di selezione dei progetti, al finanziamento dell'intervento della Autostrada Regionale " Integrazione del Sistema Transpadano Direttrice Cremona- Mantova.

4-ter. Al fine di contribuire efficacemente alla decarbonizzazione del Paese come previsto dal Rapporto "La decarbonizzazione dei trasporti - Evidenze scientifiche e proposte di policy", del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, le amministrazioni titolari degli interventi previsti dal PNRR possono destinare, in favore di Regione Lombardia, l'importo di

euro 100 milioni del Piano di Ripresa e Resilienza non assegnato in esito alle procedure di selezione dei progetti, al finanziamento dell'Autostrada A/35 Brebemi per la realizzazione del Progetto "Arena del Futuro" tramite il sistema DWPT - Dynamic Wireless Power Transfer.»

7.131

MALLEGNI

Dopo il comma 4 inserire i seguenti:

«4-bis. Ai fini dell'adeguamento della sezione stradale della SS 42 del Tonale e della Mendola, sono stanziati 10 milioni di euro per il 2022 in favore di ANAS S.p.A., per i seguenti interventi:

a) SS 42 in Comune di Esine (loc. Toroselle) - Messa in sicurezza con nuovo svincolo con coinvolgimento della viabilità interna locale: ? 5.000.000,00

b) SS 42 in Comune di Civate Camuno-Piancogno - Potenziamento e messa in sicurezza dell'uscita dell'Ospedale con collegamento alla viabilità secondaria di Valle per decongestionare la Statale stessa: ? 5.000.000,00.

4-ter. Agli oneri derivanti dal comma 4-bis, pari a 10 milioni di euro per il 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.»

7.132

MALLEGNI

Dopo il comma 4 inserire i seguenti:

«4-bis. Per il completamento degli interventi urgenti per la riqualificazione del tratto della SS 343 Asolana, tra i comuni di Carpenedolo (Brescia) e Asola (Mantova), è autorizzata la spesa di 10 milioni di euro in favore di ANAS S.p.A.

4-ter. Agli oneri derivanti dal comma 4-bis, pari a 10 milioni di euro per il 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.»

7.133

MALLEGNI

Dopo il comma 4 inserire i seguenti:

«4-bis. Al fine di completare l'Asse viario di collegamento tra la via Aurelia e il casello autostradale della Versilia nel comune di Pietrasanta in Provincia di Lucca, è autorizzata la spesa di 3 milioni di euro per il 2022 in favore del medesimo comune.

4-ter. Agli oneri derivanti dal comma 4-bis, pari a 3 milioni di euro per il 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.»

7.134

GALLONE

Dopo il comma 4 inserire i seguenti:

«4-bis. Per la progettazione dello studio di fattibilità tecnico-economica e al fine di procedere alla progettazione definitiva delle nuove infrastrutture stradali in sostituzione dell'esistente Ponte San Michele tra Calusco d'Adda e Paderno d'Adda è autorizzata la spesa di 1,5 milioni di euro per l'anno 2022 in favore della Regione Lombardia.

4-ter. Agli oneri derivanti dal comma 4-bis, pari a 1,5 milioni di euro per il 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.»

7.135

EVANGELISTA

Dopo il comma 4, aggiungere il seguente:

«4-bis. Al fine di accelerare l'effettuazione degli interventi di manutenzione necessari a garantire la viabilità funzionale al superamento del valico del Verghereto ai confini tra la Regione Toscana e la Regione Emilia Romagna e di assicurare una alternativa alla E 45 in caso di emergenza e, in particolare, in via prioritaria, della risoluzione della situazione emergenziale di tratti della ex strada stradale 3 bis "Tiberina" sottesi al Viadotto Puleto ricadente nelle Regioni Emilia Romagna e Toscana, è assegnata ai soggetti gestori, che assumono le funzioni di soggetti attuatori degli interventi, l'importo

di 5 milioni per l'anno 2022, 5 milioni per l'anno 2023, 5 milioni per l'anno 2024, 10 milioni per l'anno 2025 e 10 milioni per l'anno 2026, per lavori di manutenzione straordinaria, rifunzionalizzazione e messa in sicurezza della strada. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili si provvede, previa presentazione di un Piano degli interventi da parte dei soggetti attuatori, alla ripartizione ed assegnazione delle risorse tra gli stessi. Agli oneri derivanti dal presente comma, pari a 5 milioni per l'anno 2022, 5 milioni per l'anno 2023, 5 milioni per l'anno 2024, 10 milioni per l'anno 2025 e 10 milioni per l'anno 2026, si provvede mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 6, del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130»

7.136

D'ARIENZO

Dopo il comma 4, aggiungere il seguente:

«4-bis. Nel Piano degli interventi predisposto ai sensi dell'articolo 3, comma 2, del decreto legge 11 marzo 2020, n. 16, convertito, con modificazioni, dalla legge e successive modificazioni, è inserita la variante alla strada statale 12 "del Brennero" per il tratto da Buttapietra a Verona.»

7.137

MARINELLO

Dopo il comma 4, aggiungere, in fine, il seguente:

«4-bis. Al fine di procedere al completamento degli interventi sulla tratta Gela-Agrigento-Castelvetrano della S.S. 115, opera strategica per la viabilità della Sicilia Sud occidentale, è autorizzata una spesa di 20 milioni per ciascuno degli anni 2022, 2023 e 2024 per le spese di progettazione definitiva ed esecutiva relativa agli interventi di realizzazione dei lotti ML01, ML02, ML03 e ML04. Le risorse di cui al periodo precedente sono trasferite all'ANAS S.p.A. per le attività di progettazione, nonché per la quota eventualmente residua, per la realizzazione dei medesimi interventi, che sono inseriti nel contratto di programma con l'ANAS S.p.A., con priorità di finanziamento e realizzazione. Agli oneri derivanti dal presente comma, pari a 20 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022, 2023 e 2024, si provvede mediante corri-

spondente riduzione del Fondo per le esigenze indifferibili di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n.190.»

7.138

NASTRI, RUSPANDINI, TOTARO

Aggiungere in fine il seguente comma:

«4-bis. Al fine di evitare ulteriori aggravii dei costi sui cittadini, per l'anno 2022 i Comuni, nell'ambito della relativa autonomia regolamentare, riducono del 30 per cento le tariffe per l'accesso alle zone a traffico limitato per i soli veicoli di classe ambientale Euro V o superiori.»

7.139

CAMPARI, PERGREFFI, CORTI, RUFA, RIPAMONTI

Dopo il comma 4, aggiungere il seguente:

«4-bis. All'articolo 132-ter, comma 1, del decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, la lettera b) è abrogata.»

7.140

PAPATHEU

Dopo il comma 4, aggiungere i seguenti:

«5. Per l'accertamento delle violazioni riguardanti l'osservanza dei limiti di velocità nella navigazione marittima e interna possono essere utilizzate apparecchiature omologate ai sensi dell'articolo 192 del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495. Al fine dell'accertamento e della contestazione delle violazioni di cui al presente comma e dell'irrogazione delle relative sanzioni si applicano le disposizioni di cui alla legge 24 novembre 1981, n. 689.

6. Al valore della velocità rilevato mediante l'utilizzo delle apparecchiature di cui al comma 5 si applica una riduzione pari al 5 per cento, con un minimo di 2 chilometri orari, che comprende anche la tolleranza strumentale. Non possono essere impiegate, per l'accertamento dell'osservanza dei limiti di

velocità, apparecchiature con tolleranza strumentale superiore al 5 per cento o comunque a 2 chilometri orari.

7. Nella laguna di Venezia di cui alla legge 5 marzo 1963, n. 366, gli organi competenti possono utilizzare o installare dispositivi o mezzi tecnici di controllo del traffico finalizzati al rilevamento a distanza dell'osservanza dei limiti di velocità - compresi quelli per il calcolo della velocità media su tratti determinati -, purché approvati o omologati ai sensi del comma 5, anche senza la presenza o il diretto intervento degli agenti preposti. La violazione deve essere documentata con sistemi fotografici, di ripresa video o con analoghi dispositivi che, nel rispetto delle esigenze correlate alla tutela della riservatezza personale, consentano di accertare, anche in tempi successivi, le modalità di svolgimento dei fatti costituenti illecito amministrativo, nonché i dati identificativi del mezzo nautico ovvero il responsabile della circolazione.

8. All'articolo 53, comma 6 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, il secondo periodo è soppresso.»

ORDINI DEL GIORNO

G7.1

DI GIROLAMO, FEDE, VANIN

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante "Disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili" (A.S. 2646),

premesso che:

il provvedimento in esame, all'articolo 7, reca disposizioni urgenti in materia di sicurezza e circolazione stradale;

rilevato che:

con il Piano nazionale di sicurezza stradale 2030 è stato fissato l'obiettivo di ridurre almeno del 50 per cento il numero di morti e feriti per incidenti stradali e sono state definite le linee strategiche specifiche per le categorie a rischio;

appare quanto mai necessario porre particolare attenzione verso gli utenti più vulnerabili, quali pedoni, bambini, anziani, ciclisti e motociclisti;

considerato inoltre che:

al fine di verificare la corretta attuazione del predetto Piano sarebbe auspicabile la realizzazione di un sistema per il monitoraggio in tempo reale dei dati sugli incidenti stradali,

impegna il Governo:

a valutare l'opportunità di prevedere un generale inasprimento delle sanzioni previste dal codice della strada nei casi in cui le violazioni dello stesso vedano coinvolti i soggetti più vulnerabili quali pedoni, bambini, anziani, ciclisti e motociclisti;

a valutare l'opportunità di promuovere la realizzazione e la rapida attuazione di una banca dati unica per la registrazione in tempo reale di tutti i dati e le informazioni relative agli incidenti stradali.

G7.2

DI GIROLAMO, VANIN

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione in legge del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante "Disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili" (A.S. 2646),

premesso che:

il decreto-legge in conversione è stato emanato «con la primaria finalità di ridurre l'inquinamento e di promuovere una mobilità sostenibile, anche nell'ottica di perseguire la decarbonizzazione dei trasporti e di migliorare la sicurezza della circolazione»;

in particolare l'articolo 7 apporta una nutrita serie di modifiche al codice della strada, anche al fine di favorire lo sviluppo della mobilità sostenibile;

considerato che:

la riduzione dell'impatto ambientale negli ambienti urbani dipende anche dalla sostenibilità delle attività di cantiere per le quali si fa largo impiego, oltre che di veicoli circolanti, anche di macchine ed attrezzature da costruzione;

i motori installati sulle macchine per costruzioni, al pari di quanto avviene nel settore del trasporto, devono rispettare rigidi parametri in materia di emissioni per essere immessi sul mercato europeo, secondo quanto previsto dalle rispettive normative comunitarie;

la sola introduzione nel mercato di macchine con motori di nuova generazione non è stata tuttavia sufficiente a innescare meccanismi virtuosi poiché - a differenza di quanto accade in relazione ai veicoli per il trasporto, per cui tramite le fasi dei motori le amministrazioni comunali hanno disciplinato l'uso alle categorie di veicoli più obsoleti - le macchine per costruzioni possono comunque lavorare a prescindere dalla fase di motore installato, e quindi senza tenere conto del livello di emissioni prodotto;

le amministrazioni locali svolgono un ruolo di primo piano nell'implementazione della normativa europea in materia di qualità dell'aria, sia per quanto attiene alle misure preventive, sia quando si rendano necessari provvedimenti correttivi;

la principale azione preventiva per mantenere i livelli di inquinanti nell'aria al di sotto delle soglie di rischio è l'istituzione di aree che prevedano limitazioni o interdizioni al traffico veicolare, denominate Ztl;

lo scopo di garantire livelli di emissioni sostenibili negli ambienti urbani potrebbe essere raggiunto anche attraverso l'incremento di pratiche funzionali all'abbattimento degli inquinanti dei motori affiancando, dunque, alle Ztl e alle ordinanze di limitazione alla circolazione dei veicoli più inquinanti, zone a basse emissioni specifiche per le attività di cantiere, disciplinate così come viene disciplinato il traffico veicolare,

impegna il Governo:

a valutare, anche sentita l'Associazione Nazionale dei Comuni Italiani, l'opportunità di prossimi interventi legislativi finalizzati ad introdurre misure per l'istituzione a livello locale di zone a basse emissioni per le attività di lavoro delle macchine operatrici e da cantiere disciplinate sulla base delle fasi dei motori.

G7.3

ROMANO, FEDE, VANIN

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante "Disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile,

nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili" (A.S. 2646),

premesso che:

il provvedimento in esame, coerentemente con gli obiettivi del PNRR e in continuità con le misure introdotte dal decreto-legge n. 121 del 2021, prevede l'ulteriore snellimento degli *iter* amministrativi e autorizzativi volti ad accelerare la realizzazione di opere sostenibili e resilienti;

valutato che:

la crisi economica a livello globale ha portato ad un vertiginoso aumento dei prezzi di gas e carburante;

oltre a generare un danno immediato per cittadini ed imprese, l'aumento dei costi rischia concretamente di frenare la ripresa post-pandemica e rallentare l'attuazione delle riforme del PNRR;

il decreto-legge 21 marzo 2022, n. 21 è tempestivamente intervenuto riducendo l'accisa sui carburanti per il periodo dal 22 marzo al 21 aprile 2022;

appare tuttavia evidente, alla luce del protrarsi del caro materiali e in particolare dei carburanti, la necessità di fare di più, ampliando l'arco temporale di vigenza delle riduzioni delle accise;

esponenti di Governo hanno già e più volte anticipato l'adozione da parte del Governo di misure per calmierare i prezzi dei carburanti, di cui si attende l'emanazione,

impegna il Governo:

nell'ottica del sostegno alle imprese e al tessuto economico del nostro Paese anche alla luce degli investimenti per l'attuazione del PNRR, ad intervenire nel prossimo provvedimento utile, compatibilmente con le risorse finanziarie disponibili e nel rispetto dei vincoli di bilancio, al fine di prorogare la riduzione delle accise fino al 30 settembre 2022 e prevedere un tetto massimo temporaneo per il prezzo del carburante.

EMENDAMENTI

7.0.1

TESTOR, PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RIPAMONTI, RUFA

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art.7-bis

(Interventi di messa in sicurezza di infrastrutture stradali)

1. All'articolo 1 comma 531 della legge 30 dicembre 2021, n. 234, è aggiunto in fine il seguente periodo: "Al predetto finanziamento accedono anche le Province autonome di Trento e di Bolzano."

2. Agli oneri derivanti dal presente articolo, pari a 9 milioni di euro per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per far fronte ad esigenze indifferibili che si manifestano nel corso della gestione di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.»

7.0.2

PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RUFA, RIPAMONTI

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 7-bis

(Disposizioni per favorire l'installazione di infrastrutture di ricarica per veicoli elettrici)

1. Alle imprese esercenti attività di distribuzione di autoveicoli aventi sede legale all'interno del territorio nazionale che realizzano infrastrutture di ricarica elettrica del tipo ultra veloce, di cui all'articolo 2, comma 1, lettera e), numero 2), del decreto legislativo n. 257 del 16 dicembre 2016 sulla superficie dei propri punti vendita situati nel territorio italiano e che ne consentono l'utilizzo anche a soggetti privati, è rilasciato un buono del valore di 20.000 euro per ciascun punto vendita.

2. Il buono è valido fino al 30 novembre 2022 e può essere utilizzato esclusivamente per le spese di acquisto e posa in opera delle infrastrutture di ricarica elettrica del tipo ultra veloce di cui al comma 1 sostenute dalla data di entrata in vigore della presente disposizione e relativamente alle quali non siano già stati percepiti ulteriori contributi ad altro titolo aventi la medesima finalità.

3. Il buono può essere richiesto una sola volta per ciascun punto vendita di cui al comma 1 ed è rilasciato dal Ministero dello Sviluppo Economico, secondo l'ordine temporale di arrivo delle domande nei limiti delle risorse di cui al successivo comma 10, previa presentazione di una richiesta, esclusivamente per via telematica, attraverso un'apposita piattaforma resa disponibile dal Ministero dello Sviluppo economico ovvero dal soggetto attuatore di cui al comma 8 entro trenta giorni dall'entrata in vigore della presente disposizione.

4. All'atto di presentazione della domanda, ciascun richiedente deve indicare un indirizzo di posta elettronica certificata valido e funzionante, nonché le coordinate (IBAN) di un conto corrente bancario ad esso intestato. Ciascun richiedente fornisce, altresì, le necessarie dichiarazioni sostitutive di certificazione o di atto notorio, secondo il modello disponibile sulla piattaforma di cui al comma 3, in cui attesta:

a) di avere sede legale e punti vendita situati sul territorio nazionale;

b) di essere iscritto al Registro delle imprese della Camera di commercio territorialmente competente e di svolgere attività di distribuzione di autoveicoli;

c) di non essere sottoposto a procedura concorsuale e non trovarsi in stato di fallimento, di liquidazione anche volontaria, di amministrazione controllata, di concordato preventivo o in qualsiasi altra situazione equivalente secondo la normativa vigente;

d) di non aver ricevuto altri contributi pubblici per le medesime finalità oggetto della presente misura;

e) di non essere destinatario di sanzioni interdittive ai sensi dell'articolo 9, comma 2, lettera d), del decreto legislativo 8 giugno 2001, n. 231 e successive modificazioni e integrazioni e di non trovarsi in altre condizioni previste dalla legge come causa di incapacità a beneficiare di agevolazioni finanziarie pubbliche o comunque a ciò ostative;

f) di essere a conoscenza delle finalità del buono, nonché delle spese e degli investimenti rimborsabili mediante il relativo utilizzo.

5. A seguito della ricezione della domanda di cui al precedente comma 4, il Ministero dello sviluppo economico ovvero il soggetto attuatore di cui al comma 8 rilascia a ciascun richiedente il buono di cui al comma 1 mediante l'indirizzo di posta elettronica certificata comunicato dal richiedente, ovvero con le diverse modalità indicate nel provvedimento di cui al comma 8.

6. Entro la data di scadenza del buono, i beneficiari devono presentare, attraverso la medesima piattaforma di cui al comma 3, l'istanza di rimborso delle spese effettivamente sostenute per realizzazione di infrastrutture di cui ai commi 1 e 2. Il rimborso massimo erogabile è pari al 40 per cento delle spese ammissibili ed effettivamente sostenute dai soggetti beneficiari ed è comunque contenuto entro il limite massimo del valore del buono rilasciato. All'istanza di rimborso è allegata copia del buono e della fattura attestante il

sostenimento delle spese per la realizzazione delle opere di cui ai commi 1 e 2, con il dettaglio delle singole infrastrutture realizzate e dei relativi costi. In caso di mancata presentazione, mediante la piattaforma di cui al comma 3, della predetta documentazione entro la data di scadenza del buono o di presentazione di documentazione incompleta, al beneficiario non viene erogato alcun rimborso.

7. Al rimborso delle somme richieste ai sensi del precedente comma 6, il Ministero dello Sviluppo economico ovvero il soggetto attuatore di cui al comma 8 provvede mediante il relativo accredito, entro il 31 dicembre 2022, sul conto corrente comunicato dal beneficiario in fase di emissione del buono.

8. Con decreto direttoriale del Ministero dello sviluppo economico possono essere adottate ulteriori disposizioni per l'attuazione della presente misura. Le procedure attuative nonché la predisposizione e gestione della piattaforma di cui al comma 3 possono essere demandate dal suddetto Ministero a soggetti in house dello Stato, nel limite massimo complessivo dell'1,5 per cento dei relativi stanziamenti, con oneri a valere sulle risorse di cui al comma 10.

9. La presente disposizione si applica nei limiti previsti dalla vigente legislazione in tema di aiuti de minimis.

10. Per le finalità di cui alla presente disposizione è autorizzata la spesa di 50 milioni di euro per l'anno 2022 alla cui copertura si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo di cui all' articolo 1, comma 486, della legge 30 dicembre 2021, n. 234.»

7.0.3

ASTORRE, MANCA, PITTELLA

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 7-bis

(Infrastrutture di ricarica elettrica)

1. All'articolo 57, comma 14, del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, e s.m.i., è aggiunto il seguente periodo: "Anche al fine di accelerare l'attuazione della Missione M2C2, Investimento 4.3, del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, gli operatori che intendano investire per l'infrastrutturazione elettrica urbana e metropolitana presentano all'amministrazione comunale e alla città metropolitana, laddove presente, un piano dettagliato con la mappatura delle

istallazioni, corredato dalle rappresentazioni digitali in formato cartografico che riportino anche le relative coordinate geolocalizzate delle colonnine".»

7.0.4

STEGER, DURNWALDER, LANIECE

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 7-bis

1. All'articolo 57, comma 14, del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: "Anche al fine di accelerare l'attuazione della Missione M2C2, Investimento 4.3 del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, gli operatori che intendano investire per l'infrastrutturazione elettrica urbana e metropolitana presentano all'amministrazione comunale e alla città metropolitana, laddove presente, un piano dettagliato con la mappatura delle installazioni, corredato dalle rappresentazioni digitali in formato cartografico che riportino anche le relative coordinate geolocalizzate delle colonnine".»

7.0.5

STEGER, DURNWALDER, LANIECE

Dopo l'articolo, inserire il seguente:

«Art. 7-bis

1. All'articolo 1, comma 48 della legge 27 dicembre 2019, n. 160, sia nel primo che nel secondo capoverso, le parole "50 per cento del" sono soppresse. Allo stesso articolo, alla fine del paragrafo aggiungere le seguenti parole: ",compresi gli interventi di messa in sicurezza degli itinerari ciclabili nuovi e già presenti, l'istituzione di strade a velocità ridotta e la dotazione di velostazioni e rastrelliere".»

7.0.6

DI GIROLAMO, MATRISCIANO, FEDE, VANIN

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 7-bis

(Parcheggi per velocipedi negli edifici)

1. Al fine di favorire lo sviluppo della mobilità sostenibile, in particolare ciclistica, assicurando la disponibilità di adeguati spazi di sosta per le biciclette anche negli edifici pubblici e privati, all'articolo 41-*sexies* della legge 17 agosto 1942, n. 1150, dopo l'ultimo comma, sono aggiunti i seguenti:

"2-*bis*. Negli interventi di ristrutturazione edilizia o di nuova costruzione di edifici di cui all'articolo 3, comma 1, lettere d) ed e), del decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380, nonché negli interventi sugli spazi annessi agli edifici, deve essere assicurata la realizzazione delle seguenti dotazioni minime di parcheggi destinati ai velocipedi:

a) per gli edifici ad uso residenziale: almeno un posto ogni 35 metri quadri di superficie utile in spazi coperti chiusi e almeno un posto bici ogni 100 metri quadri di superficie utile in rastrelliere su spazi pertinenziali;

b) per gli edifici ad uso produttivo, commerciale, direzionale e ricettivo: un posto bici ogni tre addetti in spazi coperti chiusi o in rastrelliere su spazi pertinenziali per i lavoratori e almeno un posto bici ogni 300 metri quadri di superficie utile in rastrelliere su spazi pertinenziali per gli utenti e visitatori;

c) per gli edifici ad uso scolastico e universitario: in aggiunta a quanto previsto alla precedente lettera b), almeno un posto bici ogni tre alunni o studenti in rastrelliere su spazi pertinenziali.

2-*ter*. Le dotazioni minime di parcheggi di cui al comma 2-*bis* costituiscono contenuto necessario dei regolamenti edilizi comunali ai sensi dell'articolo 4 del decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380 e presupposto per il rilascio del titolo abilitativo edilizio. I parcheggi devono essere facilmente raggiungibili dall'ingresso principale dell'edificio, sono ubicati al livello della strada dalla quale si accede all'edificio stesso oppure raggiungibili per mezzo di rampe o appositi collegamenti meccanici, e dotati di strutture, quali rastrelliere, idonee a consentire il sostegno del telaio del velocipede e il suo fissaggio mediante sistemi meccanici di protezione contro il furto. Almeno il dieci per cento dei suddetti parcheggi comprende l'allaccio per la ricarica dei velocipedi a pedalata assistita nel caso di spazi coperti chiusi e la disponibilità di spazio sufficiente ad ospitare velocipedi di dimensioni superiori a quelle ordinarie.

2-quater. In ogni caso, negli spazi pertinenziali degli edifici, esistenti o nuovi, è consentita, anche in assenza di appositi parcheggi, la sosta delle biciclette di coloro che abitano o lavorano negli edifici medesimi."

2. Al secondo comma dell'articolo 1120 del codice civile è aggiunto, in fine, il seguente numero: "3-*bis*) le opere e gli interventi necessari per consentire l'uso degli spazi comuni, anche mediante rastrelliere, come posteggio per le biciclette dei condomini".»

7.0.7

COMINCINI

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 7-*bis*

(Parcheggi per velocipedi negli edifici)

1. Al fine di favorire lo sviluppo della mobilità sostenibile, in particolare ciclistica, assicurando la disponibilità di adeguati spazi di sosta per le biciclette anche negli edifici pubblici e privati, all'articolo 41-*sexies* della legge 17 agosto 1942, n. 1150, sono aggiunti, dopo il secondo comma, i seguenti: «3. Negli interventi di ristrutturazione edilizia o di nuova costruzione di edifici, ai sensi dell'articolo 3, comma 1, lettere d) ed e), del decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380, nonché negli interventi sugli spazi aperti annessi agli edifici, deve essere assicurata la realizzazione delle seguenti dotazioni minime di parcheggi destinati ai velocipedi:

a) per gli edifici ad uso residenziale: almeno un posto bici ogni 35 metri quadri di superficie utile in spazi coperti chiusi e almeno un posto bici ogni 100 metri quadri di superficie utile in rastrelliere su spazi pertinenziali;

b) per gli edifici ad uso produttivo, commerciale, direzionale e ricettivo: un posto bici ogni tre addetti in spazi coperti chiusi o in rastrelliere su spazi pertinenziali per i lavoratori e almeno un posto bici ogni 300 metri quadri di superficie utile in rastrelliere su spazi pertinenziali per gli utenti e visitatori;

c) per gli edifici ad uso scolastico e universitario: in aggiunta a quanto previsto alla precedente lettera b), almeno un posto bici ogni tre alunni o studenti in rastrelliere su spazi pertinenziali.

4. Le dotazioni minime di parcheggi di cui al precedente comma sono previste dai regolamenti edilizi ovvero, in ogni caso, assicurate dai titoli abilitativi dei singoli interventi edilizi. I parcheggi devono essere facilmente raggiungibili dall'ingresso principale dell'edificio, sono ubicati al livello della

strada dalla quale si accede all'edificio stesso oppure sono raggiungibili per mezzo di rampe o appositi collegamenti meccanici, e sono dotati di strutture, che sono definite rastrelliere, idonee a consentire il sostegno del telaio del velocipede e il suo fissaggio mediante sistemi meccanici di protezione contro il furto. Almeno il dieci per cento dei suddetti parcheggi comprende l'allaccio per la ricarica dei velocipedi a pedalata assistita nel caso di spazi coperti chiusi e la disponibilità di spazio sufficiente ad ospitare velocipedi di dimensioni superiori a quelle ordinarie.

5. In ogni caso, negli spazi pertinenziali degli edifici, esistenti o nuovi, è consentita, anche in assenza di appositi parcheggi, la sosta delle biciclette di coloro che abitano o lavorano negli edifici medesimi.»

7.0.8

BERUTTI

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 7-bis

(Parcheggi per velocipedi negli edifici)

1. Al fine di favorire lo sviluppo della mobilità sostenibile, in particolare ciclistica, assicurando la disponibilità di adeguati spazi di sosta per le biciclette anche negli edifici pubblici e privati, all'articolo 41-*sexies* della legge 17 agosto 1942, n. 1150, sono aggiunti, dopo l'ultimo comma, i seguenti:

"3. Negli interventi di ristrutturazione edilizia o di nuova costruzione di edifici, ai sensi dell'articolo 3, comma 1, lettere d) ed e), del decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380, nonché negli interventi sugli spazi aperti annessi agli edifici, deve essere assicurata la realizzazione delle seguenti dotazioni minime di parcheggi destinati ai velocipedi:

a) per gli edifici ad uso residenziale: almeno un posto bici ogni 35 metri quadri di superficie utile in spazi coperti chiusi e almeno un posto bici ogni 100 metri quadri di superficie utile in rastrelliere su spazi pertinenziali;

b) per gli edifici ad uso produttivo, commerciale, direzionale e ricettivo: un posto bici ogni tre addetti in spazi coperti chiusi o in rastrelliere su spazi pertinenziali per i lavoratori e almeno un posto bici ogni 300 metri quadri di superficie utile in rastrelliere su spazi pertinenziali per gli utenti e visitatori;

c) per gli edifici ad uso scolastico e universitario: in aggiunta a quanto previsto alla precedente lettera b), almeno un posto bici ogni tre alunni o studenti in rastrelliere su spazi pertinenziali.

4. Le dotazioni minime di parcheggi di cui al precedente comma sono previste dai regolamenti edilizi ovvero, in ogni caso, assicurate dai titoli abilitativi dei singoli interventi edilizi. I parcheggi devono essere facilmente raggiungibili dall'ingresso principale dell'edificio, sono ubicati al livello della strada dalla quale si accede all'edificio stesso oppure sono raggiungibili per mezzo di rampe o appositi collegamenti meccanici, e sono dotati di strutture, che sono definite rastrelliere, idonee a consentire il sostegno del telaio del velocipede e il suo fissaggio mediante sistemi meccanici di protezione contro il furto. Almeno il dieci per cento dei suddetti parcheggi comprende l'allaccio per la ricarica dei velocipedi a pedalata assistita nel caso di spazi coperti chiusi e la disponibilità di spazio sufficiente ad ospitare velocipedi di dimensioni superiori a quelle ordinarie. 4. In ogni caso, negli spazi pertinenziali degli edifici, esistenti o nuovi, è consentita, anche in assenza di appositi parcheggi, la sosta delle biciclette di coloro che abitano o lavorano negli edifici medesimi".»

7.0.9

RUSPANDINI, TOTARO

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 7-bis

(Parcheggi per velocipedi negli edifici)

1. Al fine di favorire lo sviluppo della mobilità sostenibile, in particolare ciclistica, assicurando la disponibilità di adeguati spazi di sosta per le biciclette anche negli edifici pubblici e privati, all'articolo 41-*sexies* della legge 17 agosto 1942, n. 1150, sono aggiunti, dopo l'ultimo comma, i seguenti:

"3. Negli interventi di ristrutturazione edilizia o di nuova costruzione di edifici, ai sensi dell'articolo 3, comma 1, lettere d) ed e), del decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380, nonché negli interventi sugli spazi aperti annessi agli edifici, deve essere assicurata la realizzazione delle seguenti dotazioni minime di parcheggi destinati ai velocipedi:

a) per gli edifici ad uso residenziale: almeno un posto bici ogni 35 metri quadri di superficie utile in spazi coperti chiusi e almeno un posto bici ogni 100 metri quadri di superficie utile in rastrelliere su spazi pertinenziali;

b) per gli edifici ad uso produttivo, commerciale, direzionale e ricettivo: un posto bici ogni tre addetti in spazi coperti chiusi o in rastrelliere su spazi pertinenziali per i lavoratori e almeno un posto bici ogni 300 metri quadri di superficie utile in rastrelliere su spazi pertinenziali per gli utenti e visitatori;

c) per gli edifici ad uso scolastico e universitario: in aggiunta a quanto previsto alla precedente lettera b), almeno un posto bici ogni tre alunni o studenti in rastrelliere su spazi pertinenziali.

4. Le dotazioni minime di parcheggi di cui al precedente comma sono previste dai regolamenti edilizi ovvero, in ogni caso, assicurate dai titoli abilitativi dei singoli interventi edilizi. I parcheggi devono essere facilmente raggiungibili dall'ingresso principale dell'edificio, sono ubicati al livello della strada dalla quale si accede all'edificio stesso oppure sono raggiungibili per mezzo di rampe o appositi collegamenti meccanici, e sono dotati di strutture, che sono definite rastrelliere, idonee a consentire il sostegno del telaio del velocipede e il suo fissaggio mediante sistemi meccanici di protezione contro il furto. Almeno il dieci per cento dei suddetti parcheggi comprende l'allaccio per la ricarica dei velocipedi a pedalata assistita nel caso di spazi coperti chiusi e la disponibilità di spazio sufficiente ad ospitare velocipedi di dimensioni superiori a quelle ordinarie. 4. In ogni caso, negli spazi pertinenziali degli edifici, esistenti o nuovi, è consentita, anche in assenza di appositi parcheggi, la sosta delle biciclette di coloro che abitano o lavorano negli edifici medesimi".»

7.0.10

MARGIOTTA

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 7-bis

(Misure urgenti a sostegno della diffusione della mobilità sostenibile nei contesti residenziali)

1. Dopo il comma 3 dell'articolo 74 del decreto legge 14 agosto 2020, n. 104 convertito con modificazioni dalla 13 ottobre 2020, n. 126 è inserito il seguente: "3-bis. Il fondo di cui al comma 3 è altresì finalizzato alla realizzazione di infrastrutture elettriche per l'integrazione delle tecnologie di ricarica dei veicoli elettrici negli edifici residenziali con posti auto, nonché per l'acquisto e l'installazione di dispositivi per la ricarica di veicoli elettrici in ambito residenziale. Il Ministero della transizione ecologica, con successivo decreto da emanarsi entro 60 giorni dall'entrata in vigore della presente disposizione, disciplina i criteri, le modalità di applicazione e di fruizione dei contributi di cui al presente comma. I contributi di cui al primo periodo non sono cumulabili con altre agevolazioni previste per la medesima spesa."

2. Limitatamente per la realizzazione delle misure previste dal comma 1, il Fondo di cui all'articolo 74, comma 3, del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104 convertito con modificazioni dalla 13 ottobre 2020, n. 126 è rifinan-

ziato con 40 milioni per il 2022 a valere sulle risorse di cui all' articolo 10, comma 5, del decreto legge 29 novembre 2004, n. 282 convertito con modificazioni dalla Legge 27 dicembre 2004, n. 307, di cui 24 milioni sono destinati all'erogazione di un contributo pari al 50 per cento delle spese relative all'acquisto e installazione di infrastrutture di ricarica e 16 milioni all'erogazione di un contributo pari al 70 per cento delle spese documentate e sostenute per la realizzazione di infrastrutture elettriche per l'integrazione delle tecnologie di ricarica dei veicoli elettrici negli edifici residenziali con posti auto.»

7.0.11

STEGER, DURNWALDER, LANIECE

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 7-bis

1. Al fine di garantire il migliore raggiungimento dei target previsti nel PNRR relativamente alla mobilità sostenibile e l'utilizzo efficace delle risorse impegnate nel Piano, promuovendo una progressiva riduzione dell'uso individuale del traffico veicolare privato attraverso una più efficace distribuzione degli utenti del trasporto pubblico di linea ed un più idoneo raccordo tra gli orari di inizio e termine delle attività economiche, lavorative e didattiche e gli orari dei servizi di trasporto pubblico locale, urbano ed extraurbano, è istituito presso il Ministero delle infrastrutture e la mobilità sostenibili un fondo con una dotazione annuale di euro 25 milioni per gli anni dal 2022 al 2030, di cui 15 milioni per le spese in conto capitale e 10 milioni per spese di parte corrente destinato all'erogazione di contributi in favore:

a) delle imprese e delle pubbliche amministrazioni di cui all'articolo 229, comma 4, del decreto - legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, che provvedano ad adottare entro il 31 dicembre dell'anno precedente, un piano degli spostamenti casa-lavoro del proprio personale redatto secondo le linee guida di cui all'art 3 , comma 5 del decreto del Ministro della transizione ecologica di concerto con il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibile n. 179 del 12 maggio 2021;

b) degli istituti scolastici di ogni ordine e grado che provvedano ad adottare entro il 31 dicembre dell'anno precedente un piano degli spostamenti casa-scuola-casa del personale scolastico e degli alunni;

c) delle amministrazioni comunali per il rafforzamento delle azioni di mobility management.

I contributi sono destinati al finanziamento, nei limiti delle risorse disponibili e tenuto conto di quanto disposto al punto c), delle misure di mobilità sostenibile, inserite nei piani di spostamento casa lavoro e casa scuola.

2. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da adottarsi 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 il riconoscimento dei contributi per il tramite degli enti locali, nel cui territorio sono ubicati i soggetti beneficiari.

3. Il cinque per cento delle risorse di parte corrente rimane in capo al Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili per le attività di monitoraggio dei progetti e degli obiettivi, la creazione di una rete di mobility manager, il supporto tecnico e il dispiegamento uniforme sul territorio, la comunicazione istituzionale".

4. "Le risorse del fondo di cui all'art. 51 comma 9 della legge 23 luglio 2021, n. 106 non utilizzate nel 2021 possono essere utilizzate dai Comuni beneficiari per la medesima finalità anche nel 2022 e nel 2023".

5. All'articolo 7 comma 2 del Decreto Interministeriale n. 179/2021, alla fine del comma inserire le parole ", compreso il personale delle strutture *in house* e/o delle aziende partecipate pubbliche o delle agenzie di mobilità".»

7.0.12

STEGER, DURNWALDER, LANIECE

Dopo l'articolo, inserire il seguente:

«Art. 7-bis

1. All'articolo 202, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, è aggiunto il seguente comma:

"6-bis. Le risorse di cui al presente articolo possono essere impiegate per l'acquisto di licenze e/o la realizzazione e gestione di sistemi di monitoraggio e piattaforme informatiche dedicate alla mobilità urbana, di *mobility management* e analisi dei flussi di mobilità".»

7.0.13

FARAONE, EVANGELISTA

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 7-bis

(Disposizioni in materia di trasporto con mezzi a propulsione elettrica)

1. Al fine di incentivare lo sviluppo della mobilità dolce e regolare l'utilizzo dei mezzi a propulsione elettrica denominati Segway, all'articolo 1 della legge 27 dicembre 2019, n. 160, dopo il comma 75-*vicies ter* sono inseriti i seguenti:

"75-*vicies quater*. I Segway possiedono i seguenti requisiti: a) 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 (tranne che per le applicazioni per i soggetti a ridotta mobilità); c) dispositivi autoequilibranti, con tecnologia ridondante; d) propulsione esclusivamente elettrica e -pertanto- non classificabili come acceleratori di andatura di cui ai commi 8 e 9 dell'art. 190 del codice della strada -decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285-; e) regolatore di velocità configurabile in funzione dei limiti previsti dalle norme; f) marcatura 'CE' prevista dalla direttiva 2006/42/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 17 maggio 2006.

75-*vicies quinquies*. È vietata la circolazione ai Segway con requisiti diversi da quelli di cui al comma 75-*vicies quater*.

75-*vicies sexies*. I Segway, per quanto non previsto dal comma 75-*vicies quater*, sono equiparati ai pedoni nel rispetto dell'art. 190 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e vincolo di velocità massima di 6 km/h e, nel caso di utilizzo su pista ciclabile o ciclo/pedonale, vincolo di velocità non superiore a 20 km/h.

75-*vicies septies*. Da mezz'ora dopo il tramonto, durante tutto il periodo dell'oscurità e, di giorno, qualora le condizioni di visibilità lo richiedano, i Segway 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 Segway sono altresì dotati posteriormente di catadiottri rossi.

75-*duodetricies*. Da mezz'ora dopo il tramonto, durante tutto il periodo dell'oscurità, il conducente del Segway 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-undecies. I Segway possono essere condotti solo da utilizzatori che abbiano compiuto il quattordicesimo anno di età.

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

75-terdecies bis. I Segway possono circolare esclusivamente su strade urbane con limite di velocità di 50 km/h o inferiore, 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. In quanto equiparati ai pedoni, con i Segway:

1. si può circolare sui marciapiedi, sulle banchine, sui viali e sugli altri spazi destinati ai pedoni; qualora questi manchino, siano ingombri, interrotti o insufficienti, o carenti di adeguati scivoli per i disabili, devono circolare sul margine della carreggiata opposto al senso di marcia dei veicoli in modo da causare il minimo intralcio possibile alla circolazione;

2. per attraversare la carreggiata, occorre servirsi degli attraversamenti pedonali, dei sottopassaggi e dei soprapassaggi. Quando questi non esistono, o distano più di cento metri dal punto di attraversamento, si può attraversare la carreggiata solo in senso perpendicolare, con l'attenzione necessaria ad evitare situazioni di pericolo per sé o per altri;

3. è vietato attraversare diagonalmente le intersezioni; è, inoltre, vietato attraversare le piazze e i larghi al di fuori degli attraversamenti pedonali, qualora esistano, anche se sono a distanza superiore a quella indicata nel precedente punto 2;

4. è vietato sostare o indugiare sulla carreggiata, salvo i casi di necessità; è, altresì, vietato, stando in gruppo sui marciapiedi, sulle banchine o presso gli attraversamenti pedonali, causare intralcio al transito normale degli altri pedoni;

5. i conducenti che si accingono ad attraversare la carreggiata in zona sprovvista di attraversamenti pedonali devono dare la precedenza agli altri mezzi;

6. è vietato effettuare l'attraversamento stradale passando anteriormente agli autobus, filoveicoli e tram in sosta alle fermate.

75-terdecies ter. I Segway 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.

75-terdecies quater. Chiunque viola le disposizioni di cui ai commi da *75-vicies septies* a *75-terdecies ter* è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 50 a euro 250.

75-terdecies quinquies. Chiunque circola con un Segway avente requisiti diversi da quelli di cui al comma *75-vicies quater* è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 100 a euro 400.

75-terdecies sexies. Alla violazione delle disposizioni di cui al comma *75-vicies quinquies* consegue la sanzione amministrativa accessoria della confisca del Segway, 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.

75-terdecies septies. Ai fini delle sanzioni di cui alle disposizioni dei commi da *75-vicies quater* a *75-terdecies sexies* 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-duodequadrices. 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 Segway. 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"».

7.0.14

RUFA, PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RIPAMONTI

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 7-bis

(Esenzione pagamento del pedaggio autostradale e del biglietto ferroviario per cure mediche per malattie gravi)

1. In considerazione dell'impatto negativo causato dalla crisi internazionale e dal caro energia, in via sperimentale, per il triennio 2022-2024, al fine di supportare i percorsi di cura svolti al di fuori della propria provincia di residenza è riconosciuta, entro i limiti di spesa di cui al comma 3, l'esenzione dal pagamento del pedaggio autostradale, dal pagamento del biglietto del trasporto ferroviario e dal pagamento del biglietto dei traghetti nonché la riduzione del 50 per cento del costo del biglietto per eventuali accompagnatori appartenenti al medesimo nucleo familiare, per tutti gli spostamenti fuori provincia strumentali all'effettuazione di visite specialistiche e cure specifi-

che adeguatamente documentate, in caso di malattie particolarmente gravi ed invalidanti.

2. L'esenzione di cui al primo comma è subordinata al rilascio di certificazione medica dell'ufficio medico-legale dell'Azienda Sanitaria Locale di appartenenza, dalla quale risulta che nella visita medica è stato espressamente accertato che la persona per la quale viene chiesta l'esenzione rispetti i requisiti di cui sopra, nonché al possesso di un Indicatore di Situazione Economica Equivalente (ISEE) inferiore o pari a euro 50.000. L'esenzione è riconosciuta per un periodo temporale di sei mesi, rinnovabili, previo rilascio di una certificazione da ritirare presso la Azienda Sanitaria Locale di appartenenza.

3. Al fine di sostenere i maggiori oneri derivanti dall'attuazione delle disposizioni di cui al comma 1, nonché di compensare i mancati introiti dei soggetti concessionari autostradali e delle compagnie ferroviarie, presso il Ministero delle Infrastrutture e delle mobilità sostenibili è istituito un fondo con dotazione di 25 milioni di euro annui per ciascuno degli anni 2022, 2023 e 2024, che costituisce limite di spesa.

4. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro della salute e 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 legge, sono stabiliti i criteri di individuazione della platea dei beneficiari e le modalità di attuazione delle disposizioni di cui ai commi precedenti.

5. Agli oneri derivanti dal presente articolo pari a 25 milioni di euro annui per ciascuno degli anni 2022, 2023 e 2024 si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per far fronte alle esigenze indifferibili che si manifestano in corso di gestione di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.».

7.0.15

FARAONE, EVANGELISTA

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 7-bis

(Disposizioni in materia di tassa automobilistica)

1. A decorrere dal periodo tributario successivo a quello in corso alla data del 31 dicembre 2022, all'articolo 5 del decreto-legge 30 dicembre 1982,

n. 953, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 1983, n. 53 sono apportate le seguenti modificazioni:

a. al ventinovesimo comma, primo periodo le parole "alla scadenza del termine utile per il pagamento stabilito con decreto del Ministro delle finanze da emanarsi ai sensi dell'articolo 18 della legge 21 maggio 1955, n. 463" sono sostituite dalle parole "al momento della costituzione del presupposto impositivo coincidente con il termine del primo giorno del periodo d'imposta";

b. al ventinovesimo comma, dopo il primo periodo sono aggiunti i seguenti: "La tassa automobilistica è corrisposta ogni anno, in un'unica soluzione. L'obbligazione tributaria è riferita a 12 mesi a decorrere dal mese di immatricolazione del veicolo. Il termine per il primo pagamento della tassa automobilistica è fissato nell'ultimo giorno del mese successivo a quello di immatricolazione ovvero di uscita da qualsiasi sospensione dell'obbligo tributario. Per le scadenze successive alla prima, il termine per il pagamento è fissato nell'ultimo giorno del mese successivo a quello di scadenza. Il pagamento della tassa automobilistica può essere corrisposto per 4 mesi a decorrere dal mese di immatricolazione del veicolo, in base a quanto previsto dal decreto del Ministero delle Finanze 18 novembre 1998, n. 462 recante "Regolamento recante modalità e termini di pagamento delle tasse automobilistiche, ai sensi dell'articolo 18 della legge 21 maggio 1955, n. 463". Nel caso di pagamento frazionato ciascun quadrimestre costituisce un'autonoma obbligazione tributaria. Se dovuta, contestualmente alla tassa automobilistica, viene assolta anche la tassa automobilistica dovuta per la massa rimorchiabile".»

7.0.16

DI GIROLAMO

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 7-bis

(Credito di imposta per l'acquisto di pneumatici ricostruiti)

1. Per finalità di tutela dell'ambiente e di sviluppo di pratiche legate all'economia circolare, per le imprese e per i lavoratori autonomi cessionari di pneumatici ricostruiti è riconosciuto un contributo straordinario, sotto forma di credito di imposta, nella misura del 20 per cento della spesa sostenuta per l'acquisto di almeno una coppia di pneumatici ricostruiti per ciascun veicolo, per gli anni 2022, 2023 e 2024. Il credito spetta ogni anno per l'acquisto di almeno una coppia di pneumatici ricostruiti, per una spesa non superiore a euro 1.600 per ciascun veicolo, nei limiti delle risorse disponibili.

2. Il credito d'imposta di cui al comma 1 è utilizzabile esclusivamente in compensazione ai sensi dell'articolo 17 del decreto legislativo 9 luglio 1997, n. 241. Non si applicano i limiti di cui all'articolo 1, comma 53, della legge 24 dicembre 2007, n. 244, e di cui all'articolo 34 della legge 23 dicembre 2000, n. 388. Il credito d'imposta non concorre alla formazione del reddito d'impresa né della base imponibile dell'imposta regionale sulle attività produttive e non rileva ai fini del rapporto di cui agli articoli 61 e 109, comma 5, del testo unico delle imposte sui redditi approvato con decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917. Il credito d'imposta è cumulabile con altre agevolazioni che abbiano ad oggetto i medesimi costi, a condizione che tale cumulo, tenuto conto anche della non concorrenza alla formazione del reddito e della base imponibile dell'imposta regionale sulle attività produttive, non porti al superamento del costo sostenuto.

3. Le disposizioni del presente articolo si applicano nel rispetto della normativa europea in materia di aiuti di Stato.

4. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e delle mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da emanare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono stabiliti, nel rispetto della normativa europea sugli aiuti di Stato, le modalità e i criteri attuativi delle disposizioni di cui al comma 1, con particolare riguardo ai casi di esclusione, alle procedure di concessione e di utilizzo del beneficio, alla documentazione richiesta, al regime dei controlli nonché ogni altra disposizione necessaria per il monitoraggio dell'agevolazione.

5. Agli oneri derivanti dal presente articolo, valutati in euro 15.700.000. per ciascuno degli anni 2023, 2024 e 2025, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per fare fronte ad esigenze indifferibili di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.

6. Il Ministero dell'economia e delle finanze effettua il monitoraggio delle fruizioni del credito d'imposta di cui al presente articolo, ai fini di quanto previsto dall'articolo 17, comma 13, della legge 31 dicembre 2009, n. 196.»

7.0.17

ARRIGONI, PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RUFA, RIPAMONTI

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 7-bis

(Credito di imposta per l'acquisto di pneumatici ricostruiti)

1. Per finalità di tutela dell'ambiente e di sviluppo di pratiche legate all'economia circolare, per le imprese e per i lavoratori autonomi cessionari di pneumatici ricostruiti è riconosciuto un credito d'imposta nella misura del 20 per cento della spesa relativa all'acquisto di almeno una coppia di pneumatici ricostruiti per ciascun veicolo, per gli anni 2022, 2023 e 2024. Il credito spetta ogni anno per l'acquisto di almeno una coppia di pneumatici ricostruiti, per una spesa non superiore a euro 1.600 per ciascun veicolo, nei limiti delle risorse disponibili.

2. Il credito d'imposta IRPEF/IRES, da indicare nella dichiarazione dei redditi dell'anno successivo all'acquisto degli pneumatici, è utilizzabile esclusivamente in compensazione, ai sensi dell'articolo 17 del decreto legislativo 15 dicembre 1997, n. 446, e successive modificazioni e integrazioni. Tale credito d'imposta non concorre alla formazione del valore della produzione netta agli effetti dell'IRAP, di cui al citato decreto, e successive modificazioni, né dell'imponibile agli effetti delle imposte sui redditi e non rileva ai fini del rapporto previsto dall'articolo 61 del Decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917.

3. Agli oneri derivanti dal presente articolo, valutati in euro 15 milioni e 700 mila per ciascuno degli anni 2023, 2024 e 2025, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per fare fronte ad esigenze indifferibili di cui all'art. 1 comma 200 della Legge 23 dicembre 2014 n. 190. »

7.0.18

BERUTTI

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 7-bis

(Credito di imposta per l'acquisto di pneumatici ricostruiti)

1. Per finalità di tutela dell'ambiente e di sviluppo di pratiche legate all'economia circolare, per le imprese e per i lavoratori autonomi cessionari di pneumatici ricostruiti è riconosciuto un credito d'imposta nella misura del 20

per cento della spesa relativa all'acquisto di almeno una coppia di pneumatici ricostruiti per ciascun veicolo, per gli anni 2022, 2023 e 2024. Il credito spetta ogni anno per l'acquisto di almeno una coppia di pneumatici ricostruiti, per una spesa non superiore a euro 1.600 per ciascun veicolo, nei limiti delle risorse disponibili.

2. Il credito d'imposta IRPEF/IRES, da indicare nella dichiarazione dei redditi dell'anno successivo all'acquisto degli pneumatici, è utilizzabile esclusivamente in compensazione, ai sensi dell'articolo 17 del decreto legislativo 15 dicembre 1997, n. 446, e successive modificazioni e integrazioni. Tale credito d'imposta non concorre alla formazione del valore della produzione netta agli effetti dell'IRAP, di cui al citato decreto, e successive modificazioni, né dell'imponibile agli effetti delle imposte sui redditi e non rileva ai fini del rapporto previsto dall'articolo 61 del Decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917.

3. Agli oneri derivanti dal presente articolo, valutati in euro 15 milioni e 700 mila per ciascuno degli anni 2023, 2024 e 2025, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per fare fronte ad esigenze indifferibili di cui all'art. 1 comma 200 della Legge 23 dicembre 2014 n. 190.»

7.0.19

PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RUFA, RIPAMONTI

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 7-bis

(Disposizioni in materia di distribuzione automobilistica)

1. Le disposizioni di cui al presente articolo si applicano agli accordi verticali tra il costruttore automobilistico o l'importatore e i singoli distributori autorizzati per la commercializzazione di veicoli non ancora immatricolati, nonché di autoveicoli che siano stati immatricolati dai distributori autorizzati da non più di sei mesi e che non abbiano percorso più di 6000 km.

2. Gli accordi tra il produttore o l'importatore e il distributore autorizzato hanno durata di cinque anni e regolano le modalità di vendita, i limiti del mandato, le rispettive assunzioni di responsabilità e la ripartizione dei costi connessi alla vendita. Ciascuna parte comunica con nota in forma scritta trasmessa almeno sei mesi prima della scadenza, l'intenzione di non procedere alla rinnovazione dell'accordo, a pena di inefficacia della medesima comunicazione.

3. Il costruttore di veicoli o l'importatore, prima della conclusione dell'accordo di cui ai commi 1 e 2, nonché in caso di successive modifiche allo stesso, forniscono al distributore autorizzato tutte le informazioni di cui siano in possesso, che risultino necessarie a valutare consapevolmente l'entità degli impegni da assumere e la sostenibilità degli stessi in termini economici, finanziari e patrimoniali, inclusa la stima dei ricavi marginali attesi dalla commercializzazione dei veicoli.

4. Al costruttore automobilistico o all'importatore che recede dall'accordo prima della scadenza contrattuale è fatto obbligo di corrispondere un equo indennizzo al distributore autorizzato parametrato congiuntamente al valore:

a) degli investimenti che questo ha in buona fede effettuato ai fini dell'esecuzione dell'accordo e che non siano stati ammortizzati alla data di cessazione dell'accordo;

b) dell'avviamento per le attività svolte nell'esecuzione degli accordi, commisurato al fatturato del distributore autorizzato negli ultimi cinque anni di vigenza dell'accordo.

5. L'indennizzo di cui al comma 4 non è dovuto nel caso di risoluzione per inadempimento o quando il recesso sia chiesto dal distributore autorizzato.

6. Sono nulle le clausole contrattuali inserite negli accordi verticali tra il costruttore automobilistico o l'importatore e i singoli distributori con le quali venga conferito al produttore il diritto di modificare unilateralmente i contratti in essere. Le clausole degli accordi concernenti il trasferimento dei dati afferenti all'interconnessione e alla comunicazione veicolare devono prevedere un congruo indennizzo a favore del distributore, parametrato alle utilizzabilità a fini commerciali dei dati stessi, ferma restando la gratuità di quelli in formato anonimizzato e trasferiti per l'adempimento di obblighi di legge.

7. Ad eccezione della disciplina contenuta nel comma 4, le disposizioni di cui al presente articolo si applicano agli accordi e contratti stipulati successivamente alla data di entrata in vigore della presente disposizione. La disciplina di cui al comma 4 si applica anche agli atti di recesso adottati nel corso della vigenza degli accordi in essere.»

7.0.20

CORTI, PERGREFFI, CAMPARI, RUFA, RIPAMONTI

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 7-bis

(Incentivo fiscale per l'acquisto di abbigliamento protettivo certificato per uso motociclistico)

1. Con l'obiettivo di favorire la sicurezza stradale e la protezione dei motociclisti, ai fini dell'imposta sul reddito delle persone fisiche, si detrae dall'imposta lorda una quota pari al 50 per cento delle spese sostenute e documentate per l'acquisto di protezioni per uso motociclistico a salvaguardia degli arti e delle loro estremità, del torace e della schiena, nel limite complessivo di spesa di 2.000 euro per ciascun soggetto intestatario di motoveicolo o motociclo.

2. Con apposito provvedimento da emanarsi entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, d'intesa con il Ministero dell'economia e delle finanze, sentito il Ministero della salute, disciplina le modalità attuative dell'incentivo fiscale di cui al comma precedente, nonché individua le protezioni per uso motociclistico per le quali vale l'incentivo, fermo restando quanto previsto dal comma successivo.

3. La detrazione di cui al comma 1 spetta esclusivamente per l'acquisto di dispositivi di sicurezza per uso motociclistico marchiati e certificati CE e conformi agli standard europei EN13595, EN1621-1, EN1621-2, EN1621-3, EN1621-4, EN13594, EN13634. È altresì ammissibile ai fini della detrazione l'acquisto di protettori gonfiabili ad attivazione elettronica per uso motociclistico purché marchiati e certificati CE, di seconda categoria, da ente notificato, conformemente alla Direttiva 89/686/CE e successive modificazioni.

4. La misura di cui al comma 1 si applica nel limite di spesa di 3 milioni di euro per le spese sostenute in ciascuno degli anni 2022, 2023 e 2024. Ove il predetto limite sia superato, la misura dell'agevolazione è proporzionalmente ridotta sino alla concorrenza del limite medesimo.

5. Agli oneri derivanti dal presente articolo, pari a 3 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022, 2023 e 2024 si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per far fronte ad esigenze indifferibili che si manifestano nel corso della gestione di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.»

7.0.21

CORTI, PERGREFFI, CAMPARI, RUFA, RIPAMONTI

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 7-bis

(Incentivo fiscale per l'apposizione di Dispositivi Stradali di sicurezza per motociclisti - DSM)

1. Al fine di favorire la sicurezza stradale e la protezione dei motociclisti, è istituito un fondo presso il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili a favore degli Enti locali per l'installazione dei dispositivi stradali di sicurezza per motociclisti (DSM) continui su barriere di sicurezza stradale discontinue.

2. Fermo restando quanto stabilito dal decreto ministeriale del 1° aprile 2019, gli Enti locali accedono ai fondi anche in caso di individuazione di zone da proteggere alternative a quelle previste dall'articolo 3, Allegato A del succitato DM 1/4/2019.

3. La misura di cui al comma 1 si applica nel limite di spesa di 10 milioni di euro per le spese sostenute in ciascuno degli anni 2022, 2023 e 2024.

4. Agli oneri derivanti dal presente articolo, pari a 10 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022, 2023 e 2024, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per far fronte ad esigenze indifferibili che si manifestano nel corso della gestione di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.»

7.0.22

STEGER, DURNWALDER, LANIECE

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 7-bis

1. Al fine di favorire lo sviluppo degli investimenti e il perseguimento più rapido ed efficace degli obiettivi di rinnovo dei mezzi di trasporto destinati ai servizi di trasporto pubblico locale e regionale, all'articolo 200, comma 7, primo periodo, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito con modificazioni dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, le parole: "fino al 31 dicembre 2024", sono soppresse.»

7.0.23

RUSPANDINI, TOTARO

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 7-bis

1. All'articolo 53 del Decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, sostituire il comma 7 con il seguente:

"7. Il corrispettivo che il soggetto richiedente deve versare per il rilascio dell'autorizzazione deve essere determinabile da parte dello stesso soggetto sulla base di un importo annuale una tantum, a prescindere dalle dimensioni di cartelli, insegne di esercizio o di altri mezzi pubblicitari, comprensivo di tutti gli oneri, esclusi solo quelli previsti dall'articolo 405, che deve essere reso pubblico da parte di ciascun ente competente entro il trentuno ottobre dell'anno precedente a quello di applicazione del listino."»

7.0.24

STEGER, DURNWALDER, LANIECE

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 7-bis.

1. All'articolo 37, comma 6, lettera *b*), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito con modificazioni dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, e successive modifiche e integrazioni, dopo le parole: "settore del trasporto", sono aggiunte le seguenti: "ad esclusione delle imprese di autotrasporto di merci per conto di terzi e di logistica iscritte all'Albo degli autotrasportatori".»

7.0.25

FARAONE, EVANGELISTA

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 7-bis

(Nomina Commissario straordinario per il rifacimento della SP 28 in Provincia di Enna)

1. Al fine di garantire, in via d'urgenza, gli interventi di rifacimento della strada provinciale 28 (EN), nota come "Panoramica", il Sindaco di Enna 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.

2. Il Commissario straordinario provvede, con i poteri di cui ai commi 2 e 3 dell'articolo 4 del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, alla progettazione, all'affidamento e all'esecuzione degli interventi necessari per il rifacimento della strada provinciale 28.

3. Per lo svolgimento delle attività di cui al presente articolo, al Commissario straordinario non spetta alcun compenso, gettone di presenza, indennità comunque denominata o rimborso di spese.

4. Il Commissario straordinario, per lo svolgimento delle attività di cui al presente articolo, si avvale, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, delle strutture centrali e periferiche del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nonché di società dallo stesso controllate.

5. Dall'attuazione del presente articolo non devono derivare nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica. Il Commissario straordinario provvede agli adempimenti di cui al comma 2 con l'utilizzo delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.»

7.0.26

CORBETTA

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 7-bis.

(Ulteriori misure urgenti per le infrastrutture stradali)

1. Al fine di consentire il rapido completamento del ponte sul fiume Po fra i comuni di Bagnolo San Vito e di San Benedetto Po sulla S.P. ex S.S. n° 413 "Romana", con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentito il Ministro dell'economia e delle finanze, d'intesa con la Regione Lombardia, è nominato apposito Commissario straordinario, il quale, con i medesimi poteri di cui all'articolo 4, commi 2 e 3, del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, è incaricato di sovrintendere alla programmazione, alla progettazione, all'affidamento e all'esecuzione degli interventi necessari. Il Commissario straordinario, avvalendosi, senza nuovi o maggiori oneri, delle strutture del Ministero delle infrastrutture e mobilità sostenibili e del Provveditorato interregionale per la Lombardia e l'Emilia Romagna elabora un piano degli interventi e lo sottopone al medesimo Ministro. Tale piano deve indicare, ai sensi dell'articolo 11 della legge 16 gennaio 2003, n. 3, i codici unici di progetto delle opere che si intende realizzare e il relativo cronoprogramma. Il monitoraggio degli interventi, ai sensi del decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229, è effettuato dal soggetto che svolge le funzioni di stazione appaltante. Con il medesimo decreto di cui al primo periodo, sono stabiliti i termini, le modalità, le tempistiche, il supporto tecnico, le attività connesse alla realizzazione dell'opera, il compenso del Commissario, i cui oneri sono posti a carico del quadro economico degli interventi da realizzare o completare.

2. Il Commissario straordinario, per la realizzazione degli interventi, può avvalersi, sulla base di apposite convenzioni, delle amministrazioni centrali e periferiche dello Stato, degli enti pubblici, delle società controllate da amministrazioni dello Stato, nonché dei soggetti privati da individuare con le procedure di cui all'articolo 4, comma 3, del predetto decreto-legge n. 32 del 2019, dotati di specifica competenza tecnica nell'ambito delle aree di intervento. Gli oneri di cui alle predette convenzioni sono posti a carico dei quadri economici degli interventi da realizzare, come risultanti dai sistemi informativi della Ragioneria generale dello Stato. Il compenso del Commissario è stabilito 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. Il commissario può avvalersi, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, di strutture dell'amministrazione interessata nonché di società controllate dalla medesima.

3. Nel caso in cui il Commissario straordinario svolga le funzioni di stazione appaltante è autorizzata l'apertura di una contabilità speciale intestata al medesimo sulla quale confluiscono le risorse pubbliche all'uopo destinate o risorse di altra natura. Alle dirette dipendenze del Commissario straordinario opera una struttura di supporto, composta da un contingente di tre unità di personale non dirigenziale, in possesso delle competenze e dei requisiti di professionalità richiesti dallo stesso Commissario straordinario per l'espletamento delle proprie funzioni. La struttura cessa alla scadenza dell'incarico del Commissario straordinario e comunque entro e non oltre il 31 dicembre 2026. Agli oneri derivanti dalla costituzione e dal funzionamento della struttura di supporto di cui al presente comma provvede il Commissario straordinario nel limite delle risorse disponibili nella contabilità speciale.

4. Agli atti del Commissario straordinario si applicano, ove compatibili, le disposizioni di cui all'articolo 36 del decreto-legge 17 ottobre 2016, n. 189, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 dicembre 2016, n. 229.

5. All'onere derivante dal presente articolo, pari a 0,5 milioni di euro per l'anno 2022 e a 1,5 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2023 al 2026, si provvede:

a) quanto a 0,5 milioni di euro per l'anno 2022, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2022-2024, 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 2022, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili;

b) quanto a 1,5 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2023 al 2026, mediante corrispondente riduzione delle risorse del fondo per il finanziamento di esigenze indifferibili, di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.»

7.0.27

RICCARDI, PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RUFA, RIPAMONTI

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 7-bis

(Ulteriori disposizioni urgenti in materia di sicurezza e circolazione stradale)

1. Al fine di migliorare la sicurezza della circolazione nel comune di Cinisello Balsamo, al medesimo comune sono trasferiti euro 500.000 per

l'anno 2022 ed euro 500.000 per l'anno 2023 per la realizzazione di uno studio di fattibilità tecnico-economica del sottopasso in via Fulvio Testi.

2. All'articolo 94, del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126, il comma 1-*quater* è abrogato.

3. Agli oneri derivanti dal presente articolo, pari a euro 500.000 per ciascuno degli anni 2022 e 2023, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per far fronte ad esigenze indifferibili che si manifestano nel corso della gestione di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.»

7.0.28

ASTORRE

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 7-bis

1. L'articolo 7 del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, è sostituito dal seguente:

"Art. 7 (Art. 6, CdS)

(Limitazioni alla circolazione. Condizioni e deroghe)

1. Il decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, contenente le direttive ai prefetti, di cui all'articolo 6, comma 1 bis, del codice, viene emanato entro il 30 novembre e contiene le prescrizioni applicabili per l'anno successivo. Il decreto è pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica entro trenta giorni dalla emanazione; eventuali rettifiche o modificazioni devono essere pubblicate nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica e comunicate tempestivamente all'utenza a mezzo del CCISS di cui all'articolo 73 del presente regolamento. 2. Il decreto di cui al comma 1 riguarda la circolazione sulle strade fuori dei centri abitati ed indica il calendario dei giorni nei quali, nel rispetto delle condizioni e delle deroghe indicate nei provvedimenti di cui ai commi 4, 5 e 6, è vietata la circolazione dei veicoli per il trasporto di cose indicati dal comma 4 ovvero i casi in cui, in alternativa ad esso, può essere previsto il divieto di sorpasso ed il divieto di occupare altre corsie all'infuori di quella più vicina al bordo destro della carreggiata per i veicoli per cui vale il divieto di circolazione. Tra detti giorni possono essere compresi i giorni festivi e altri particolari giorni, in aggiunta a quelli festivi. I giorni in cui valgono i divieti devono essere individuati in modo da

contemperare le esigenze di sicurezza stradale, connesse con le prevedibili condizioni di traffico, con gli effetti che i divieti determinano sulla attività di autotrasporto nonché sul sistema economico produttivo nel suo complesso. 3 Il calendario di cui al comma 2, indica anche i giorni festivi in cui, il divieto può essere escluso sulla base delle indicazioni certificate dagli enti proprietari o concessionari delle strade. Indica altresì i giorni in cui il divieto di circolazione può essere sostituito con il divieto di sorpasso per tutti i veicoli per cui vale il divieto, fissandone limitazioni temporali o spaziali.

4. Il decreto di cui al comma 1 prescrive:

a) le fasce di orario, differenziate in relazione ai giorni indicati ai commi 2 e 3, durante le quali vige il divieto di circolazione fuori dei centri abitati dei veicoli, per il trasporto di cose, aventi massa complessiva massima autorizzata superiore a 7,5 t, dei veicoli eccezionali e di quelli adibiti a trasporto eccezionale nonché dei veicoli che trasportano merci pericolose di cui all'articolo 168, commi 1 e 4 del codice;

b) il termine massimo di tolleranza, rispetto alle fasce orarie di cui alla lettera precedente, che consente di circolare ai veicoli per il trasporto di cose, aventi massa complessiva massima autorizzata superiore a 7,5 t, provenienti dall'estero e dalla Sardegna o diretti all'estero ed alla Sardegna, purché muniti di idonea documentazione attestante l'origine e la destinazione del viaggio;

c) deroghe espresse alla vigenza del divieto per la circolazione lungo i corridoi internazionali in funzione dei provvedimenti adottati nei Paesi confinanti o limitrofi.

5. Nel provvedimento di cui al comma 1 sono indicati i casi in cui i prefetti possono derogare al divieto di cui al comma 3, al fine di garantire le fondamentali esigenze di vita delle comunità, sia nazionale che locali, nel rispetto delle migliori condizioni di sicurezza della circolazione stradale.

6. Con il decreto di cui al comma 1 sono individuati i veicoli che trasportano cose o merci destinate a servizi pubblici essenziali o che soddisfano primarie esigenze della collettività, ivi comprese quelle legate alle attività agricole e ai cicli produttivi continuativi, da escludere dal divieto di circolazione; sono altresì esclusi dal divieto i veicoli, appartenenti al servizio di polizia e della pubblica amministrazione circolanti per motivi di servizio.»

7.0.29

STEGER, DURNWALDER, LANIECE

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 7-bis

1. L'articolo 7 del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, è sostituito dal seguente:

"Art. 7

(Limitazioni alla circolazione. Condizioni e deroghe)

1. Il decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, contenente le direttive ai prefetti, di cui all'articolo 6, comma 1 bis, del codice, viene emanato entro il 30 novembre e contiene le prescrizioni applicabili per l'anno successivo. Il decreto è pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica entro trenta giorni dalla emanazione; eventuali rettifiche o modificazioni devono essere pubblicate nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica e comunicate tempestivamente all'utenza a mezzo del CCISS di cui all'articolo 73 del presente regolamento.

2. Il decreto di cui al comma 1 riguarda la circolazione sulle strade fuori dei centri abitati ed indica il calendario dei giorni nei quali, nel rispetto delle condizioni e delle deroghe indicate nei provvedimenti di cui ai commi 4, 5 e 6, è vietata la circolazione dei veicoli per il trasporto di cose indicati dal comma 4 ovvero i casi in cui, in alternativa ad esso, può essere previsto il divieto di sorpasso ed il divieto di occupare altre corsie all'infuori di quella più vicina al bordo destro della carreggiata per i veicoli per cui vale il divieto di circolazione. Tra detti giorni possono essere compresi i giorni festivi e altri particolari giorni, in aggiunta a quelli festivi. I giorni in cui valgono i divieti devono essere individuati in modo da contemperare le esigenze di sicurezza stradale, connesse con le prevedibili condizioni di traffico, con gli effetti che i divieti determinano sulla attività di autotrasporto nonché sul sistema economico produttivo nel suo complesso.

3. Il calendario di cui al comma 2, indica anche i giorni festivi in cui, il divieto può essere escluso sulla base delle indicazioni certificate dagli enti proprietari o concessionari delle strade. Indica altresì i giorni in cui il divieto di circolazione può essere sostituito con il divieto di sorpasso per tutti i veicoli per cui vale il divieto, fissandone limitazioni temporali o spaziali.

4. Il decreto di cui al comma 1 prescrive:

a) le fasce di orario, differenziate in relazione ai giorni indicati ai commi 2 e 3, durante le quali vige il divieto di circolazione fuori dei centri abitati dei veicoli, per il trasporto di cose, aventi massa complessiva massima

autorizzata superiore a 7,5 t, dei veicoli eccezionali e di quelli adibiti a trasporto eccezionale nonché dei veicoli che trasportano merci pericolose di cui all'articolo 168, commi 1 e 4 del codice;

b) il termine massimo di tolleranza, rispetto alle fasce orarie di cui alla lettera precedente, che consente di circolare ai veicoli per il trasporto di cose, aventi massa complessiva massima autorizzata superiore a 7,5 t, provenienti dall'estero e dalla Sardegna o diretti all'estero ed alla Sardegna, purché muniti di idonea documentazione attestante l'origine e la destinazione del viaggio;

c) deroghe espresse alla vigenza del divieto per la circolazione lungo i corridoi internazionali in funzione dei provvedimenti adottati nei Paesi confinanti o limitrofi.

5. Nel provvedimento di cui al comma 1 sono indicati i casi in cui i prefetti possono derogare al divieto di cui al comma 3, al fine di garantire le fondamentali esigenze di vita delle comunità, sia nazionale che locali, nel rispetto delle migliori condizioni di sicurezza della circolazione stradale.

6. Con il decreto di cui al comma 1 sono individuati i veicoli che trasportano cose o merci destinate a servizi pubblici essenziali o che soddisfano primarie esigenze della collettività, ivi comprese quelle legate alle attività agricole e ai cicli produttivi continuativi, da escludere dal divieto di circolazione; sono altresì esclusi dal divieto i veicoli, appartenenti al servizio di polizia e della pubblica amministrazione circolanti per motivi di servizio."»

7.0.30

COLTORTI

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 7-bis

(Disposizioni urgenti per favorire l'attuazione delle sinergie all'interno del gruppo Ferrovie dello Stato italiane)

1. L'articolo 2-ter del decreto legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, è sostituito dal seguente:

"Art. 2-ter.

(Norme per favorire l'attuazione delle sinergie all'interno del gruppo Ferrovie dello Stato italiane)

1. Allo scopo di realizzare le sinergie volute dall'articolo 49 del decreto legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 luglio 2017, n. 96, anche mediante la razionalizzazione degli acquisti e l'omogeneizzazione dei procedimenti in capo alle società del gruppo Ferrovie dello Stato, nonché per rilanciare gli investimenti del settore delle infrastrutture attraverso la programmazione, la progettazione, la realizzazione e la gestione integrata delle reti ferroviarie e stradali di interesse nazionale:

a) ANAS S.p.A. e le società da questa controllate sono autorizzate a stipulare, anche in deroga alla disciplina del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, e fermi restando i principi posti dalle direttive 2014/24/UE e 2014/25/UE, appositi accordi e convenzioni con le altre società del Gruppo Ferrovie dello Stato, ivi compresa Ferservizi S.p.A., anche in qualità di centrale di committenza, al fine di potersi avvalere delle prestazioni di beni e servizi resi dalle altre società del Gruppo;

b) ANAS S.p.A. e le società da questa controllate possono avvalersi dei contratti, compresi gli accordi-quadro, stipulati dalle altre Società del Gruppo Ferrovie dello Stato per gli acquisti in modo unitario di beni e servizi;

c) ANAS S.p.A. e le società da questa controllate possono concedere alle altre società del Gruppo Ferrovie dello Stato l'uso di beni immobili in gestione.".»

7.0.31

DI GIROLAMO, VANIN

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 7-bis

(Modifiche agli articoli 589-bis e 590-bis del codice penale in materia di omicidio stradale e di lesioni personali stradali gravi o gravissime)

1. Al codice penale sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 589-bis, quinto comma, dopo il numero 3), è aggiunto, in fine, il seguente:

"3-bis) al conducente di un veicolo a motore che, facendo uso durante la marcia di apparecchi radiotelefonici, smartphone, computer portatili, notebook, tablet e dispositivi analoghi che comportino anche solo temporaneamente l'allontanamento delle mani dal volante, cagioni per colpa la morte di una persona.";

b) all'articolo 590-bis, quinto comma, dopo il numero 3), è aggiunto, in fine, il seguente:

"3-bis) al conducente di un veicolo a motore che, facendo uso durante la marcia di apparecchi radiotelefonici, smartphone, computer portatili, notebook, tablet e dispositivi analoghi che comportino anche solo temporaneamente l'allontanamento delle mani dal volante, cagioni per colpa a taluno lesioni personali gravi o gravissime."».

7.0.32

FARAONE, EVANGELISTA

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 7-bis

(Incremento fondo perduto navi minori)

1. Il Fondo di cui all'articolo 199, comma 10-ter, del decreto-legge 19 maggio 2020 n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, come modificato con legge n. 178 del 2020, istituito presso il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, è incrementato di ulteriori 15 milioni per l'anno 2022 allo scopo di sostenere la ripresa del trasporto turistico con navi minori in mare e nelle acque interne e di salvaguardarne i livelli

occupazionali e in considerazione del perdurare dell'emergenza epidemiologica da COVID-19.

2. Agli oneri di cui al presente articolo, pari a 15 milioni per l'anno 2022, si provvede riduzione del Fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.»

7.0.33

STEGER, UNTERBERGER, DURNWALDER, LANIECE, BRESSA

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 7-bis

(Modifiche al decreto-legge 30 aprile 2022, n. 36)

1. All'articolo 23 del decreto-legge 30 aprile 2022, n. 36, convertito in legge dalla legge 29 giugno 2022, n. 79, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, dopo le parole: «produzione di idrogeno verde,» sono aggiunte le seguenti: «anche relativa ad impianti da fonti rinnovabili ed impianti di elettrolisi esistenti,»;

b) al comma 1, dopo le parole: «decreto legislativo 16 marzo 1999, n. 79» sono aggiunti i seguenti periodi: «, oltre a non essere sottoposto ad accise. I soggetti che avviano le configurazioni impiantistiche di cui al periodo precedente possono costituirsi in schemi di comunità energetiche rinnovabili anche per impianti esistenti con potenza superiore ad 1 MW, anche in deroga ai requisiti di cui al comma 2, lettere b) e c) dell'articolo 31 del decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 199 e con la facoltà di accedere ai regimi di sostegno del medesimo decreto legislativo anche per la quota di energia condivisa da impianti e utenze di consumo non connesse sotto la stessa cabina primaria. Le esenzioni di cui al primo periodo sono estese anche al consumo di energia elettrica da impianti a fonti rinnovabili in impianti di elettrolisi direttamente interconnessi che rispettino i requisiti previsti all'articolo 30, comma 1, lettera a), numero 2.1), del decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 199, come modificato dall'articolo 10-ter del decreto-legge 1° marzo 2022, n. 17, convertito in legge, con modificazioni, dall'articolo 1, comma 1, della legge 27 aprile 2022, n. 34.»;

c) al comma 3, le parole: «se non direttamente utilizzato in motori termici come carburante» sono sostituite dalle seguenti: «indipendentemente da tipo e categoria di vettura o dispositivo gestito con l'idrogeno di cui al comma 1.»

7.0.34

MALLEGNI

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 7-bis

1. Nelle more dell'approvazione e dell'attuazione del disegno di legge di riordino del settore giochi, previsto dal Documento di economia e finanza per l'anno 2021 quale collegato alla manovra di bilancio 2022-2024, e in attesa dell'emanazione del provvedimento del direttore generale dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli, da adottare entro il 15 novembre di ogni anno, di cui all'articolo 110, comma 7.1, del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza, di cui al regio decreto 18 giugno 1931, n. 773, è sospesa l'applicazione del decreto del direttore dell'Agenzia Dogane e Monopoli del 1° giugno 2021 per gli apparecchi che non erogano vincite in denaro o tagliandi. Gli apparecchi di cui al periodo precedente possono essere installati anche se non sono dotati di un "nulla osta di messa in esercizio.»

7.0.35

MALLEGNI

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 7-bis

1. All'articolo 110 del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza, di cui al regio decreto 18 giugno 1931, n. 773, al comma 7.1, il secondo periodo è soppresso.

2. Agli oneri derivanti dall'attuazione del comma 1, valutati in 50 milioni di euro a decorrere dal 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 10, comma 5, del decreto-legge n. 282 del 2004, convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 27 dicembre 2004, n. 307.»

Art. 8

8.1

CIOFFI, FEDE, VANIN

Apportare le seguenti modificazioni:

a) *al comma 1, sostituire le parole:* «Osservatorio nazionale per il supporto alla programmazione e per il monitoraggio della mobilità pubblica locale sostenibile» *con le seguenti:* «Osservatorio nazionale per il supporto alla programmazione e per il monitoraggio del trasporto pubblico locale e della mobilità locale sostenibile»;

b) *al comma 2, lettera a), sostituire le parole:* «per la programmazione dei servizi di trasporto pubblico locale integrata, ove possibile, con programmi di mobilità attiva, di soluzioni innovative di mobilità sostenibile nelle aree urbane» *con le seguenti:* «per la programmazione dei servizi di trasporto pubblico locale e dei servizi o programmi di mobilità pedonale, ciclistica e condivisa, integrati ove possibile da soluzioni innovative di mobilità locale sostenibile nelle aree urbane e metropolitane».

8.2

COMINCINI

Apportare le seguenti modificazioni:

a) *al comma 1, sostituire le parole:* «Osservatorio nazionale per il supporto alla programmazione e per il monitoraggio della mobilità pubblica locale sostenibile» *con le seguenti:* «Osservatorio nazionale per il supporto alla programmazione e per il monitoraggio del trasporto pubblico locale e della mobilità locale sostenibile»;

b) *al comma 2, lettera a), sostituire le parole:* «per la programmazione dei servizi di trasporto pubblico locale integrata, ove possibile, con programmi di mobilità attiva, di soluzioni innovative di mobilità sostenibile nelle aree urbane», *con le seguenti:* «per la programmazione dei servizi di trasporto pubblico locale e dei servizi o programmi di mobilità pedonale, ciclistica e condivisa, integrati ove possibile da soluzioni innovative di mobilità locale sostenibile nelle aree urbane e metropolitane,».

8.3

BERUTTI

Al comma 2, lettera a), aggiungere in fine le seguenti parole: «anche da parte dei soggetti titolari di licenza o autorizzazione di cui agli articoli 2 e 3 della legge 15 gennaio 1992, n. 21 e degli organismi economici di cui all'articolo 7 della medesima legge.»

8.4

EVANGELISTA, FARAONE

Dopo il comma 5, aggiungere i seguenti:

«5-bis. All'articolo 27, comma 2, del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) dopo la lettera b) è inserita la seguente:

"b-bis) suddivisione tra le regioni di una quota pari al cinque per cento dell'importo del Fondo sulla base del raggiungimento dell'obiettivo di miglioramento del rapporto tra il numero di posti offerti sui mezzi di trasporto pubblico locale accessibili alle persone a mobilità ridotta e il totale dei posti offerti rispetto al medesimo rapporto registrato nell'anno precedente. Il riparto della quota di cui alla presente lettera tra le regioni che hanno raggiunto l'obiettivo avviene ai sensi della lettera c). Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, previa intesa in sede di Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, da emanare entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, sono determinati i criteri di qualificazione dei posti accessibili alle persone a mobilità ridotta per ogni tipologia di mezzo di trasporto pubblico per le finalità di cui alla presente lettera, anche ulteriori rispetto agli obblighi di legge, e le modalità di acquisizione delle informazioni necessarie attraverso l'Osservatorio nazionale sulle politiche del trasporto pubblico locale, di cui all'articolo 1, comma 300, della legge 24 dicembre 2007, n. 244";

b) alla lettera c), le parole: "lettere a) e b)" sono sostituite dalle seguenti: "lettere a), b) e b-bis)"

c) alla lettera d), ultimo periodo, dopo la parola: "b)" è inserita la seguente: ", b-bis)".

5-ter. I siti *internet* e le applicazioni elettroniche che forniscono informazioni sui percorsi dei mezzi del trasporto pubblico locale sono tenuti a

indicare anche i percorsi accessibili alle persone a mobilità ridotta e alle persone con disabilità.»

8.5

EVANGELISTA

Dopo il comma 5, aggiungere il seguente:

«5-bis. All'articolo 48, comma 7, del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, è apporata la seguente modificazione:

a) dopo la lettera d) è inserita la seguente:

"d-bis) previsione nell'ambito dei criteri di aggiudicazione della procedura di premialità da riservare per l'offerta di investimenti (materiale rotabile, dotazioni tecnologiche, sistemi di bigliettazione elettronica, apparati e sistemi di mobilità condivisa o di piattaforme digitali);".»

8.6

ASTORRE, MANCA, PITTELLA

Dopo il comma 5 inserire il seguente:

«5-bis. All'articolo 1, comma 48, della legge 27 dicembre 2019, n. 160, le parole "50 per cento del", laddove presenti, sono soppresse, e alla fine del paragrafo sono aggiunte le seguenti parole: ", compresi gli interventi di messa in sicurezza degli itinerari ciclabili nuovi e già presenti, l'istituzione di strade a velocità ridotta e la dotazione di velostazioni e rastrelliere".»

8.7

ASTORRE, MANCA, PITTELLA

Dopo il comma 5 inserire il seguente:

«5-bis. All'articolo 202 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, dopo il comma 6 è aggiunto il seguente: "6-bis. Le risorse di cui al presente articolo possono essere impiegate per l'acquisto di licenze e/o la realizzazione

e gestione di sistemi di monitoraggio e piattaforme informatiche dedicate alla mobilità urbana, di *mobility management* e analisi dei flussi di mobilità".»

8.8

RIVOLTA, PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RUFA, RIPAMONTI

Sostituire il comma 6 con il seguente:

«6. Per promuovere la sperimentazione di soluzioni innovative di mobilità sostenibile nelle aree urbane, ivi compresi i servizi di noleggio senza conducente di cui all'articolo 84, comma 1, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, con la possibilità di effettuare noleggi anche per pochi minuti senza interazione con personale dedicato, di seguito servizi di *sharing mobility*, è autorizzata la spesa di 14.923.662 per il 2022 e di 15.220.006 euro per il 2023 e di 15.520.006 euro 2024 a valere sul fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190, per il finanziamento di specifici progetti individuati con uno o più decreti adottati dal Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, previa intesa con la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281.»

Conseguentemente, all'articolo 8, comma 7, sopprimere la lettera c).

8.9

QUARTO

*Al comma 6, dopo le parole: «Per promuovere la sperimentazione di servizi di *sharing mobility*,» inserire le seguenti: «nonché per la promozione di collegamenti tra le città di maggiore attrattività di tipo turistico, socio-culturale e paesaggistico e le aree urbane di prossimità, la realizzazione di collegamenti tra le città e il mare, tra le aree montane e i centri più popolosi, la promozione della mobilità sostenibile, la realizzazione di reti di trasporto urbano e interurbano più efficienti e green,».*

8.10

RIVOLTA, PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RUFA, RIPAMONTI

Al comma 6, aggiungere, in fine, il seguente periodo: «Conseguentemente è incrementato di pari importo il Fondo nazionale per il concorso finanziario

dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, di cui all'articolo 16-*bis* del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135. All'onere di 14.923.662 euro per il 2022 e di 15.220.006 euro per il 2023 e di 15.520.006 euro 2024 si provvede a valere sul fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.»

Conseguentemente, all'articolo 8, comma 7, sopprimere la lettera c).

8.11

DI GIROLAMO, FEDE, VANIN

Dopo il comma 6, inserire il seguente:

«6-*bis*. Al fine di migliorare l'organizzazione della mobilità nelle aree urbane, all'articolo 5 della legge 28 dicembre 2015, n. 221, il comma 6 è sostituito dal seguente: "6. Al fine di assicurare l'abbattimento dei livelli di inquinamento atmosferico ed acustico, la riduzione dei consumi energetici, l'aumento dei livelli di sicurezza del trasporto e della circolazione stradale, la riduzione al minimo dell'uso individuale dell'automobile e il contenimento del traffico, l'educazione della comunità scolastica alla mobilità sostenibile, il miglioramento dell'accessibilità scolastica, fatta salva l'autonomia delle istituzioni scolastiche, il Ministro dell'istruzione, sentiti il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e il Ministro della transizione ecologica, tenendo conto del piano "RiGenerazione Scuola" di cui all'articolo 10, comma 3, del decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 196, adotta specifiche linee guida per l'istituzione in tutti gli istituti scolastici di ogni ordine e grado del *mobility manager* scolastico finalizzate alla promozione della funzione educativa della scuola e dello sviluppo sostenibile. Le istituzioni scolastiche, singolarmente o in rete, individuano il *mobility manager* scolastico tra il personale docente, senza esonero dall'insegnamento, ovvero ricorrendo a figure professionali esterne, in coerenza con il piano dell'offerta formativa. Il *mobility manager* scolastico ha il compito di: a) diffondere la cultura della mobilità sostenibile; b) promuovere l'uso della mobilità ciclo - pedonale e dei servizi di noleggio e condivisione di veicoli elettrici o a basso impatto ambientale; c) supportare il *mobility manager* d'area, ove nominato, e le competenti amministrazioni locali ai fini dell'adozione delle misure di mobilità sostenibile fornendo elementi per favorire la sostenibilità degli spostamenti del personale scolastico e degli studenti dell'istituto scolastico; d) segnalare al competente ente locale eventuali esigenze legate al trasporto scolastico e delle persone con disabilità. Il Ministero dell'istruzione può mettere a disposizione delle istituzioni scolastiche un'infrastruttura digitale al fine di agevolare lo svolgimento dei compiti del *mobility manager* scolastico.»

8.12

COMINCINI

Dopo il comma 6 inserire il seguente:

«6-bis. Al fine di rafforzare l'efficacia delle politiche di *mobility management*, i piani di spostamento casa-lavoro adottati ai sensi dell'articolo 229, comma 4, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, e i piani di spostamento casa-scuola, adottati ai sensi dell'articolo 5, comma 6, della legge 28 dicembre 2015, n. 221, possono contenere, tra le misure utili a orientare i comportamenti dei dipendenti verso alternative all'uso individuale del veicolo privato a motore, anche l'erogazione di incentivi, rimborsi, buoni e contributi comunque denominati in favore del personale che sceglie forme di mobilità sostenibile per recarsi dall'abitazione alla sede di lavoro e viceversa. Per il personale dipendente delle pubbliche amministrazioni di cui all'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, alle suddette somme, nei limiti delle risorse già disponibili a legislazione vigente, non si applicano le disposizioni e limitazioni stabilite dalle norme di legge e di contratto collettivo in materia di spesa di personale, di trattamenti economici e di welfare integrativo.»

8.13

COMINCINI

Dopo il comma 6 inserire il seguente:

«6-bis. Al fine di favorire e semplificare l'attuazione di misure utili a orientare i comportamenti dei lavoratori verso forme di mobilità sostenibile alternative all'uso individuale del veicolo privato a motore, contenute nei piani adottati dalle imprese e dalle pubbliche amministrazioni ai sensi dell'articolo 229, comma 4, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, e nei piani di spostamento casa-scuola, adottati dagli istituti scolastici ai sensi dell'articolo 5, comma 6, della legge 28 dicembre 2015, n. 221, al testo unico delle imposte sui redditi ("TUIR"), di cui al decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917, all'articolo 51, comma 2, alla lettera d-bis), dopo le parole: "del medesimo articolo 12" sono aggiunte, in fine, le seguenti: ", ovvero per l'incentivazione del dipendente all'uso delle altre forme di mobilità sostenibile, in conformità alle misure contenute nel piano degli spostamenti casa-lavoro o casa-scuola del personale adottato dal datore di lavoro ai sensi della normativa vigente in materia"».

8.14

DE PETRIS, BUCCARELLA, ERRANI, GRASSO, LAFORGIA, RUOTOLO

Dopo il comma 6 inserire il seguente:

«6-bis. All'articolo 57 del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, e modificato dall'articolo 32-ter del decreto-legge 31 maggio 2021 n. 77, alla fine del comma 14 aggiungere le seguenti parole "Gli operatori presentano all'amministrazione un piano dettagliato con la mappatura delle installazioni, corredato dalle rappresentazioni digitali in formato cartografico che riportino anche le relative coordinate geolocalizzate delle colonnine".»

8.15

RIVOLTA, PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RUFA, RIPAMONTI

Apportare le seguenti modificazioni:

a) sostituire il comma 7 con il seguente:

«7. A decorrere dall'esercizio 2022, il fondo di cui all'articolo 16-bis, comma 1, del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito con modificazioni dalla legge 7 agosto 2012, n. 135 è ripartito secondo un graduale crescente riparto delle risorse rispetto a modalità e criteri, che tengono conto dei costi standard di cui all'articolo 1, comma 84, della legge 27 dicembre 2013, n. 147 e dei livelli adeguati dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale, definiti con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili adottato, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e previa intesa della Conferenza Unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, entro il 31 ottobre 2022. Il decreto stabilisce la quota del Fondo da ripartire sulla base dei nuovi criteri che deve essere incrementata ogni anno fino a sostituire, mediante un processo di convergenza in un periodo di cinque anni, i criteri di riparto vigenti al netto delle quote previste ai commi 5 e 6. A tutte le regioni è assicurata l'assegnazione storica del riparto del Fondo prevista per l'esercizio 2021.»;

b) sostituire il comma 8 con il seguente:

«8. Al fine di sostenere il settore del trasporto pubblico locale e regionale di passeggeri sottoposto a obbligo di servizio pubblico anche a seguito degli effetti negativi derivanti dalla crisi internazionale in atto in Ucraina, l'erogazione alle Regioni a statuto ordinario dell'anticipazione prevista dall'articolo 27, comma 4, del decreto - legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito con modificazioni dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, e relativa all'anno 2022, e da calcolarsi sul 98% delle risorse ed effettuata in un'unica soluzione entro la

data del 31 luglio 2022, per la parte relativa ai pagamenti non già avvenuti alla data di entrata in vigore del presente decreto. Eventuali conguagli rispetto all'assegnazione definitiva saranno effettuati sull'annualità 2023.».

8.16

DAMIANI

Al comma 7, alla lettera a), dopo la parola: «applicando» aggiungere le seguenti: «, in via eccezionale e quale criterio da superare a regime,».

8.17

DAMIANI

Al comma 7, apportare le seguenti modificazioni:

a) *alla lettera a) dopo le parole: "26 giugno 2013" aggiungere le seguenti: ", tenuto conto dei livelli adeguati dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale, definiti con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da adottare di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, entro il 31 ottobre 2022";*

b) *alla lettera b) sopprimere le seguenti parole: "e dei livelli adeguati dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale, definiti con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da adottare di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, entro il 31 ottobre 2022".*

8.18

ASTORRE, MANCA, PITTELLA

Dopo il comma 8 inserire il seguente:

«8-bis. Al fine di favorire lo sviluppo degli investimenti e il perseguimento più rapido ed efficace degli obiettivi di rinnovo dei mezzi di trasporto destinati ai servizi di trasporto pubblico locale e regionale, all'articolo 200, comma 7, primo periodo, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, converti-

to con modificazioni dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, le parole "fino al 31 dicembre 2024" sono soppresse.»

8.19

PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RIPAMONTI, RUFA

Al comma 9, apportare le seguenti modificazioni:

a) *sostituire le parole: "30 settembre 2022" con le seguenti: "30 settembre 2023";*

b) *sostituire la parola: "mensile" con la seguente: "semestrale";*

c) *sostituire il secondo periodo con il seguente: "In caso di mancata o ritardata effettuazione degli interventi manutentivi comunicati ai sensi del presente comma, l'ente concedente ovvero affidante il servizio di trasporto pubblico assegna un termine all'azienda inadempiente affinché essa provveda ad eseguire gli interventi manutentivi atti a garantire la continuità del servizio. Laddove essa non provveda nei termini assegnati, l'ente concedente ovvero affidante il servizio di trasporto pubblico provvede ad applicare nei confronti della stessa una sanzione amministrativa di importo complessivo non inferiore a 10.000 euro e non superiore a 500.000 euro, determinata, tenendo conto dei criteri indicati nel decreto di cui al comma 10, nonché dell'entità degli interventi manutentivi non eseguiti, delle conseguenze che l'omessa o ritardata effettuazione degli interventi determina sulla continuità, nonché delle attività poste in essere al fine di assicurare la tempestiva realizzazione degli interventi".*

Conseguentemente, al comma 11 sopprimere l'ultimo periodo.

8.20

MALLEGNI, BARACHINI, VONO, TOFFANIN, FERRO

Apportare le seguenti modificazioni:

a) *al comma 9:*

1) *al primo periodo sostituire le parole: "30 settembre 2022" con le seguenti: "30 settembre 2023" e la parola: "mensile" con la seguente: "semestrale"*

2) *sostituire il secondo periodo con il seguente: "In caso di mancata o ritardata effettuazione degli interventi manutentivi comunicati ai sensi del presente comma, l'ente concedente ovvero affidante il servizio di trasporto*

pubblico assegna un termine all'azienda inadempiente affinché essa provveda ad eseguire gli interventi manutentivi atti a garantire la continuità del servizio. Laddove essa non provveda nei termini assegnati, l'ente concedente ovvero affidante il servizio di trasporto pubblico provvede ad applicare nei confronti della stessa una sanzione amministrativa di importo complessivo non inferiore a 10.000 euro e non superiore a 500.000 euro, determinata, tenendo conto dei criteri indicati nel decreto di cui al comma 10, nonché dell'entità degli interventi manutentivi non eseguiti, delle conseguenze che l'omessa o ritardata effettuazione degli interventi determina sulla continuità, nonché delle attività poste in essere al fine di assicurare la tempestiva realizzazione degli interventi.«

b) al comma 11 sopprimere l'ultimo periodo.

8.21

FARAONE, GARAVINI, EVANGELISTA

Apportare le seguenti modificazioni:

1) al comma 9 apportare le seguenti modifiche:

a) sostituire le parole: "30 settembre 2022" con le seguenti: "30 settembre 2023"

b) sostituire la parola "mensile" con la seguente: "semestrale"

c) sostituire il secondo periodo è sostituito con il seguente: "In caso di mancata o ritardata effettuazione degli interventi manutentivi comunicati ai sensi del presente comma, l'ente concedente ovvero affidante il servizio di trasporto pubblico assegna un termine all'azienda inadempiente affinché essa provveda ad eseguire gli interventi manutentivi atti a garantire la continuità del servizio. Laddove essa non provveda nei termini assegnati, l'ente concedente ovvero affidante il servizio di trasporto pubblico provvede ad applicare nei confronti della stessa una sanzione amministrativa di importo complessivo non inferiore a 10.000 euro e non superiore a 500.000 euro, determinata, tenendo conto dei criteri indicati nel decreto di cui al comma 10, nonché dell'entità degli interventi manutentivi non eseguiti, delle conseguenze che l'omessa o ritardata effettuazione degli interventi determina sulla continuità, nonché delle attività poste in essere al fine di assicurare la tempestiva realizzazione degli interventi."

2) al comma 11, l'ultimo periodo è soppresso.

8.22

BERUTTI

Al comma 9 apportare le seguenti modifiche:

a) *sostituire le parole: "30 settembre 2022" con le seguenti: "30 settembre 2023"*

b) *sostituire la parola: "mensile" con la seguente: "semestrale"*

c) *sostituire il secondo periodo con il seguente: "In caso di mancata o ritardata effettuazione degli interventi manutentivi comunicati ai sensi del presente comma, l'ente concedente ovvero affidante il servizio di trasporto pubblico assegna un termine all'azienda inadempiente affinché essa provveda ad eseguire gli interventi manutentivi atti a garantire la continuità del servizio. Laddove essa non provveda nei termini assegnati, l'ente concedente ovvero affidante il servizio di trasporto pubblico provvede ad applicare nei confronti della stessa una sanzione amministrativa di importo complessivo non inferiore a 10.000 euro e non superiore a 500.000 euro, determinata, tenendo conto dei criteri indicati nel decreto di cui al comma 10, nonché dell'entità degli interventi manutentivi non eseguiti, delle conseguenze che l'omessa o ritardata effettuazione degli interventi determina sulla continuità, nonché delle attività poste in essere al fine di assicurare la tempestiva realizzazione degli interventi."*

Al comma 11 sopprimere l'ultimo periodo.

8.23

L'ABBATE

Apportare le seguenti modificazioni:

a) *al comma 9:*

1) *al primo periodo, sostituire le parole: «30 settembre 2022» con le seguenti: «30 settembre 2023» e la parola: «mensile» con la seguente: «semestrale»;*

2) *sostituire il secondo periodo con il seguente: «In caso di mancata o ritardata effettuazione degli interventi manutentivi comunicati ai sensi del presente comma, l'ente concedente ovvero affidante il servizio di trasporto pubblico assegna un termine all'azienda inadempiente affinché essa provveda ad eseguire gli interventi manutentivi atti a garantire la continuità del servizio. Laddove essa non provveda nei termini assegnati, l'ente concedente ovvero affidante il servizio di trasporto pubblico provvede ad applicare nei confronti della stessa una sanzione amministrativa di importo complessivo non inferiore a 10.000 euro e non superiore a 500.000 euro, determinata, tenendo conto*

dei criteri indicati nel decreto di cui al comma 10, nonché dell'entità degli interventi manutentivi non eseguiti, delle conseguenze che l'omessa o ritardata effettuazione degli interventi determina sulla continuità, nonché delle attività poste in essere al fine di assicurare la tempestiva realizzazione degli interventi.»;

b) al comma 11, sopprimere l'ultimo periodo.

8.24

STEGER, UNTERBERGER, DURNWALDER, LANIECE, BRESSA

Dopo il comma 11, inserire il seguente:

«11-bis. Sono fatte salve le competenze delle regioni a statuto speciale e delle Province autonome di Trento e di Bolzano, che provvedono alle finalità di cui ai commi da 9 a 11 ai sensi dei rispettivi statuti speciali e delle relative norme di attuazione, nell'ambito dei rispettivi ordinamenti.»

8.25

LANIECE, DURNWALDER, BRESSA, STEGER, UNTERBERGER

Dopo il comma 11, aggiungere il seguente:

"11-bis. In considerazione della grave crisi economica dovuta agli effetti della pandemia da COVID-19 e delle scarse precipitazioni nevose che hanno caratterizzato la stagione sciistica 2021/2022, le società aventi per oggetto sociale la realizzazione e la gestione di impianti di trasporto a fune per la mobilità turistico-sportiva esercitati in aree montane sono escluse, per un periodo di ventiquattro mesi decorrenti dalla data di entrata in vigore del presente decreto-legge, dall'applicazione del decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175 (Testo unico in materia di società a partecipazione pubblica). Resta ferma la facoltà per le amministrazioni pubbliche di costituire, acquisire o mantenere partecipazioni nelle predette società, secondo la disciplina stabilita dall'amministrazione titolare delle partecipazioni stesse."

8.26

PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RIPAMONTI, RUFA

Dopo il comma 11, aggiungere il seguente:

«11-bis. Il termine per il conseguimento dell'obbligazione giuridicamente vincolante di cui all'articolo 4 del decreto ministeriale 22 dicembre 2017, n.5 87, fissato al 31 dicembre 2022, è prorogato al 31 dicembre 2025.»

8.27

MALLEGNI, BARACHINI, VONO, TOFFANIN, FERRO

Dopo il comma 12 aggiungere il seguente:

«12-bis. Il termine per il conseguimento dell'obbligazione giuridicamente vincolante di cui all'articolo 4 del decreto ministeriale 22 dicembre 2017, n. 587, per l'intervento nel Comune di Vicenza relativo alla "Fornitura di 16 filobus", fissato al 31 dicembre 2022, è posticipato al 31 dicembre 2025.»

8.28

BERUTTI

Dopo il comma 12 inserire il seguente:

«12-bis. Il termine per il conseguimento dell'obbligazione giuridicamente vincolante di cui all'articolo 4 del decreto ministeriale 22 dicembre 2017, n. 587 per l'intervento nel Comune di Vicenza relativo alla "Fornitura di 16 filobus", fissato al 31 dicembre 2022, è posticipato al 31 dicembre 2025.»

8.29

FARAONE, GARAVINI, EVANGELISTA

Dopo il comma 12 inserire il seguente:

«12-bis. Il termine per il conseguimento dell'obbligazione giuridicamente vincolante di cui all'articolo 4 del decreto ministeriale 22 dicembre 2017, n. 587 per l'intervento nel Comune di Vicenza relativo alla "Fornitura di 16 filobus", fissato al 31 dicembre 2022, è posticipato al 31 dicembre 2025.»

8.30

FARAONE, EVANGELISTA

Dopo il comma 12 aggiungere i seguenti:

«12-bis. Al fine di garantire la continuità dei servizi di collegamento marittimo in regime di servizio pubblico con le isole minori siciliane oggetto della convenzione stipulata ai sensi dell'articolo 1, comma 998, della legge 27 dicembre 2006, n. 296, dell'articolo 19-ter del decreto-legge 25 settembre 2009, n. 135, convertito con modificazioni, dalla legge 20 novembre 2009, n. 166, nonché del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito con modificazioni dalla legge 7 agosto 2012, n. 135 e del decreto-legge 21 giugno 2013, n. 69 convertito con modificazioni dalla legge 9 agosto 2013, n. 98, al soggetto incaricato della gestione dei servizi è riconosciuto un contributo straordinario, nella misura massima di 8 milioni di euro, destinato a compensare gli effetti economici dell'aumento eccezionale dei costi del carburante dell'anno 2022 rispetto alla media di tali costi registrata nel medesimo periodo del precedente biennio.

12-ter. Con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili da adottarsi entro trenta giorni decorrenti dalla data di entrata in vigore del presente decreto, sono stabiliti i criteri e le modalità per la determinazione della compensazione di cui al comma 12-bis, nei limiti di quanto strettamente necessario a compensare la maggiore spesa derivante dall'aumento eccezionale del costo del carburante e comunque in misura non superiore all'importo massimo stabilito al comma 12-bis. Tali criteri, al fine di evitare eventuali sovracompensazioni, sono definiti tenendo conto degli aumenti delle tariffe già praticati dal gestore dei servizi nel primo semestre 2022 sulla base degli strumenti previsti a legislazione vigente o dalla convenzione in essere.

12-quater. 3. Agli oneri derivanti dall'attuazione del comma 1, pari a 8 milioni di euro per l'anno 2022, si provvede mediante la corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 3, comma 33, della legge 24 dicembre 2007, n. 244.»

8.31

CAMPARI, PERGREFFI, CORTI, RIPAMONTI, RUFA

Dopo il comma 12, aggiungere i seguenti:

«12-bis. Al fine di incentivare la transizione energetica delle flotte adibite al trasporto pubblico locale e regionale, anche ferroviario, le imprese che svolgono servizi di trasporto pubblico locale e regionale di cui al decreto

legislativo 19 novembre 1997, n. 422 beneficiano delle agevolazioni riservate alle imprese a forte consumo di energia elettrica in conformità e nei limiti previsti dal decreto del Ministro dello Sviluppo Economico 21 dicembre 2017.

12-ter. L'efficacia delle disposizioni del comma *12-bis* è subordinata all'autorizzazione della Commissione europea ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del Trattato UE.

12-quater. Agli oneri derivanti dall'utilizzo della misura agevolativa di cui al presente articolo, valutati in 30 milioni di euro a decorre dall'annualità 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione delle risorse del fondo per il finanziamento di esigenze indifferibili del Ministero dell'economia e delle finanze, di cui all'articolo 1, comma 199, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.».

8.32

GALLONE, MALLEGGNI, BARACHINI, VONO, TOFFANIN, FERRO

Dopo il comma 12 aggiungere i seguenti:

«*12-bis.* Al fine di incentivare la transizione energetica delle flotte adibite al trasporto pubblico locale e regionale, anche ferroviario, le imprese che svolgono servizi di trasporto pubblico locale e regionale di cui al decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, beneficiano delle agevolazioni riservate alle imprese a forte consumo di energia elettrica in conformità e nei limiti previsti dal decreto del Ministro dello Sviluppo Economico 21 dicembre 2017.

12-ter. L'efficacia delle disposizioni del comma *12-bis* è subordinata all'autorizzazione della Commissione europea ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del Trattato UE.

12-quater. Agli oneri derivanti dall'utilizzo della misura agevolativa di cui al presente articolo, valutati in 30 milioni di euro a decorre dall'annualità 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione delle risorse del fondo per il finanziamento di esigenze indifferibili del Ministero dell'economia e delle finanze, di cui all'articolo 1, comma 199, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.»

8.33

L'ABBATE, FEDE

Dopo il comma 12, aggiungere, in fine, i seguenti:

«12-bis. Al fine di incentivare la transizione energetica delle flotte adibite al trasporto pubblico locale e regionale, anche ferroviario, le imprese che svolgono servizi di trasporto pubblico locale e regionale di cui al decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, beneficiano delle agevolazioni riservate alle imprese a forte consumo di energia elettrica in conformità e nei limiti previsti dal decreto del Ministro dello Sviluppo Economico 21 dicembre 2017.

12-ter. L'efficacia delle disposizioni del comma 12-bis è subordinata all'autorizzazione della Commissione europea ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del Trattato UE.

12-quater. Agli oneri derivanti dall'attuazione del comma 12-bis, valutati in 30 milioni di euro a decorrere dall'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione delle risorse del fondo per il finanziamento di esigenze indifferibili, di cui all'articolo 1, comma 199, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.»

8.34

BERUTTI

Dopo il comma 12 sono inseriti i seguenti commi:

«12-bis. Al fine di incentivare la transizione energetica delle flotte adibite al trasporto pubblico locale e regionale, anche ferroviario, le imprese che svolgono servizi di trasporto pubblico locale e regionale di cui al decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422 beneficiano delle agevolazioni riservate alle imprese a forte consumo di energia elettrica in conformità e nei limiti previsti dal decreto del Ministro dello Sviluppo Economico 21 dicembre 2017.

12-ter. L'efficacia delle disposizioni del comma 12-bis è subordinata all'autorizzazione della Commissione europea ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del Trattato UE.

12-quater. Agli oneri derivanti dall'utilizzo della misura agevolativa di cui al presente articolo, valutati in 30 milioni di euro a decorrere dall'annualità 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione delle risorse del fondo per il finanziamento di esigenze indifferibili del Ministero dell'economia e delle finanze, di cui all'articolo 1, comma 199, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.»

8.35

MALLEGNI, BARACHINI, VONO, TOFFANIN, GALLONE, FERRO

Dopo il comma 12 aggiungere i seguenti:

«12-bis. La dotazione del Fondo di cui al comma 1 dell'articolo 200 del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, è incrementata di 900 milioni di euro per il 2022.

12-ter. Agli oneri derivanti dal precedente comma, pari a 900 milioni di euro per il 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione delle risorse del Fondo occorrente per la riassegnazione dei residui passivi della spesa di parte corrente, eliminati negli esercizi precedenti per perenzione amministrativa, di cui all'articolo 27, della legge 196/2009.»

8.36

PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RIPAMONTI, RUFA

Dopo il comma 12, aggiungere i seguenti:

«12-bis. La dotazione del Fondo di cui al comma 1 dell'articolo 200 del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, è incrementata di 900 milioni di euro.

12-ter. Agli oneri derivanti dal precedente comma si provvede mediante corrispondente riduzione delle risorse del fondo per il finanziamento di esigenze indifferibili del Ministero dell'economia e delle finanze, di cui all'articolo 1, comma 199, della legge 23 dicembre 2014, n. 190».

8.37

BERUTTI

Dopo il comma 12 inserire i seguenti commi:

«12-bis. La dotazione del Fondo di cui al comma 1 dell'articolo 200 del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, è incrementata di 900 milioni di euro.

12-ter. Agli oneri derivanti dal precedente comma si provvede mediante corrispondente riduzione delle risorse del fondo per il finanziamento

di esigenze indifferibili del Ministero dell'economia e delle finanze, di cui all'articolo 1, comma 199, della legge 23 dicembre 2014, n. 190».

8.38

MARTI, PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RUFA, RIPAMONTI

Dopo il comma 12, aggiungere, in fine, il seguente:

«12-bis. Al fine di preservare la redditività del settore del trasporto pubblico locale e regionale di passeggeri sottoposto a obbligo di servizio pubblico, all'articolo 1, commi 5-*sexies* e 5-*septies*, del decreto legge 10 settembre 2021, n. 121, come convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 5-*sexies*, lettera a), primo capoverso, le parole da ", restando ferma" sino alla fine del capoverso sono sostituite con le seguenti: ". Nell'ambito di predetti percorsi sono ammesse relazioni di traffico intraregionali o biregionali previo nullaosta delle regioni interessate, sentiti gli enti locali competenti e i gestori dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale assoggettati ad obblighi di servizio pubblico ai sensi del regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, circa la non sovrapposizione o interferenza con tali servizi delle relazioni di traffico intraregionali o biregionali, nonché con 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) al comma-5 *septies*, le parole "a decorrere dal 31 marzo 2022" sono sostituite con le seguenti parole: "a decorrere dal 30 settembre 2022".»

8.39

BOCCARDI

Dopo il comma 12, aggiungere il seguente:

«12-bis. Al fine di preservare la redditività del settore del trasporto pubblico locale e regionale di passeggeri sottoposto a obbligo di servizio pubblico, all'articolo 1, commi 5-*sexies* e 5-*septies*, del decreto legge 10 settembre 2021, n. 121, come convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 5-*sexies*, lettera a), capoverso "lett.a)", le parole da ", restando ferma" sino alla fine sono sostituite con le seguenti: ". Nell'ambito di predetti percorsi sono ammesse relazioni di traffico intraregionali o biregio-

nali previo nulla osta delle regioni interessate, sentiti gli enti locali competenti e i gestori dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale assoggettati ad obblighi di servizio pubblico ai sensi del regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, circa la non sovrapposizione o interferenza con tali servizi delle relazioni di traffico intraregionali o biregionali, nonché con 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) al comma 5-*septies*, le parole "a decorrere dal 31 marzo 2022" sono sostituite con le seguenti parole: "a decorrere dal 30 settembre 2022".»

8.40

MARGIOTTA, PITTELLA

Dopo il comma 12, aggiungere il seguente:

«12-*bis*. Al fine di preservare la redditività del settore del trasporto pubblico locale e regionale di passeggeri sottoposto a obbligo di servizio pubblico, all'articolo 1, del decreto legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 5-*sexies*, lettera a), le parole da: ", restando ferma" fino a:" predette caratteristiche" sono sostituite dalle seguenti: ". Nell'ambito di predetti percorsi sono ammesse relazioni di traffico intraregionali o biregionali previo nulla osta delle regioni interessate, sentiti gli enti locali competenti e i gestori dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale assoggettati ad obblighi di servizio pubblico ai sensi del regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, circa la non sovrapposizione o interferenza con tali servizi delle relazioni di traffico intraregionali o biregionali, nonché con 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) al comma 5-*septies*, le parole: "a decorrere dal 31 marzo 2022" sono sostituite dalle seguenti: "a decorrere dal 30 settembre 2022".»

8.41

EVANGELISTA, FARAONE

Dopo il comma 12, inserire il seguente:

«12-bis. Al fine di preservare la redditività del settore del trasporto pubblico locale e regionale di passeggeri sottoposto a obbligo di servizio pubblico, all'articolo 1 del decreto legge 10 settembre 2021, n. 121, sono apportate le seguenti modificazioni:

- al comma 5-*sexies*, lettera a) sostituire il capoverso « a) » con il 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. Nell'ambito di predetti percorsi sono ammesse relazioni di traffico intraregionali o biregionali previo nulla osta delle regioni interessate, sentiti gli enti locali competenti e i gestori dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale assoggettati ad obblighi di servizio pubblico ai sensi del regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, circa la non sovrapposizione o interferenza con tali servizi delle relazioni di traffico intraregionali o biregionali, nonché con 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»;

- al comma 5-*septies*, le parole "a decorrere dal 31 marzo 2022" sono sostituite con le seguenti parole: "a decorrere dal 30 settembre 2022".»

8.42

SCHIFANI, MALLEGNI

Aggiungere, infine, il seguente comma:

«12-bis. Al fine di preservare la redditività del settore del trasporto pubblico locale e regionale di passeggeri sottoposto a obbligo di servizio pubblico, all'articolo 1, commi 5-*sexies* e 5-*septies*, del decreto legge 10 settembre 2021, n. 121, come convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 5-*sexies*, lettera a), primo capoverso, le parole da ", restando ferma" sino alla fine del capoverso sono sostituite con le seguenti: "Nell'ambito di predetti percorsi sono ammesse relazioni di traffico intraregionali o biregionali previo nulla osta delle regioni interessate, sentiti gli enti locali competenti e i gestori dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale

assoggettati ad obblighi di servizio pubblico ai sensi del regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, circa la non sovrapposizione o interferenza con tali servizi delle relazioni di traffico intraregionali o biregionali, nonché con 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) conseguentemente, al comma 5-*septies*, sostituire le parole "a decorrere dal 31 marzo 2022" con le seguenti parole: "a decorrere dal 30 settembre 2022".»

8.43

MARGIOTTA

Dopo il comma 12, aggiungere il seguente:

«12-*bis*. Al fine di promuovere nel settore trasporto, accanto al biometano e ai combustibili gassosi da fonti rinnovabili di origine non biologica, l'implementazione di progetti di bioidrogeno, combustibile e carburante gassoso originato dalle biomasse, al decreto legislativo 8 novembre 2021 n. 199 sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 2 comma 1, dopo la lettera dd), è inserita la seguente: "dd-*bis*) "bioidrogeno": idrogeno appartenente alla famiglia dei biogas comunque originato dalla biomassa";

b) all'articolo 11 comma 2, dopo le parole: "possibilità di estensione del predetto incentivo tariffario" sono inserite le seguenti: "ad altri biogas, in particolare il bioidrogeno e " e dopo la parola: "combustibili" sono aggiunte le seguenti: "e carburanti";

c) all'articolo 39, comma 1, alla lettera a), la parola: "biogas" è sostituita dalle seguenti: "i biogas" e alla lettera b) la parola "biogas" è sostituita dalle seguenti: "i biogas";

d) all'articolo 39, comma 3, alla lettera a) la parola "biogas" è sostituita con le parole "i biogas" e alla lett. b) le parole "del biogas" sono sostituite con le parole "dei biogas";

e) all'articolo 39, comma 5, alla lettera a), le parole: "il biogas" sono sostituite dalle seguenti: "i biogas";

f) all'articolo 39, comma 7, le parole: "del biogas" sono sostituite dalle seguenti: "dei biogas"

8.44

FEDE

Dopo il comma 12, aggiungere, in fine, il seguente:

«12-bis. Al fine di garantire il dispiegamento dell'investimento 1.4.6 dedicato al *Mobility As A Service* del Piano di Ripresa e Resilienza, e lo sviluppo di servizi innovativi di trasporto pubblico locale urbano ed extraurbano, ciascun gestore di servizio di trasporto pubblico locale, ivi compreso il trasporto ferroviario regionale e nazionale, mette a disposizione degli enti territoriali competenti il predetto servizio, e con cadenza mensile, i dati relativi ai flussi di passeggeri, suddivisi per ciascuna linea e corsa.»

8.45

ASTORRE, MANCA, PITTELLA

Dopo il comma 12 aggiungere il seguente:

«12-bis. Al fine di garantire il dispiegamento dell'investimento 1.4.6 del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza dedicato al *Mobility As A Service*, e lo sviluppo di servizi innovativi di trasporto pubblico locale urbano ed extraurbano, ciascun gestore di servizio di trasporto pubblico locale, ivi compreso il trasporto ferroviario regionale e nazionale, deve mettere a disposizione degli enti territoriali competenti il servizio, e con cadenza mensile, i dati relativi ai flussi di passeggeri, suddivisi per ciascuna linea/corsa.»

8.46

STEGER, DURNWALDER, LANIECE

Aggiungere, in fine, il seguente comma:

«12-bis. Al fine di garantire il dispiegamento dell'investimento 1.4.6 dedicato al *Mobility As A Service* del Piano di Ripresa e Resilienza, e lo sviluppo di servizi innovativi di trasporto pubblico locale urbano ed extraurbano, ciascun gestore di servizio di trasporto pubblico locale, ivi compreso il trasporto ferroviario regionale e nazionale, deve mettere a disposizione degli enti territoriali competenti il servizio, e con cadenza mensile, i dati relativi ai flussi di passeggeri, suddivisi per ciascuna linea/corsa.»

8.47

RUSPANDINI, TOTARO

Aggiungere il seguente comma:

«12-bis. Al fine di garantire il dispiegamento dell'investimento 1.4.6 dedicato al Mobility As A Service del Piano di Ripresa e Resilienza, e lo sviluppo di servizi innovativi di trasporto pubblico locale urbano ed extraurbano, ciascun gestore di servizio di trasporto pubblico locale, ivi compreso il trasporto ferroviario regionale e nazionale, deve mettere a disposizione degli enti territoriali competenti il servizio, e con cadenza mensile, i dati relativi ai flussi di passeggeri, suddivisi per ciascuna linea/corsa».

8.48

BERUTTI

Aggiungere il seguente comma:

«12-bis. Al fine di garantire il dispiegamento dell'investimento 1.4.6 dedicato al Mobility As A Service del Piano di Ripresa e Resilienza, e lo sviluppo di servizi innovativi di trasporto pubblico locale urbano ed extraurbano, ciascun gestore di servizio di trasporto pubblico locale, ivi compreso il trasporto ferroviario regionale e nazionale, deve mettere a disposizione degli enti territoriali competenti il servizio, e con cadenza mensile, i dati relativi ai flussi di passeggeri, suddivisi per ciascuna linea/corsa».

8.49

RUFA, PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RIPAMONTI

Dopo il comma 12, aggiungere il seguente:

«12-bis. In ragione delle peculiari modalità di sostenimento del costo dell'energia elettrica da parte delle imprese ferroviarie, di cui all'articolo 3, comma 1, lettera a), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, il contributo di cui al primo periodo del presente comma è riconosciuto, a tali imprese, con riferimento al costo del servizio di corrente di trazione, di cui all'art. 13, comma 9, lettera a), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, sostenuto nel secondo trimestre dell'anno 2022, qualora il suddetto costo, sulla base delle fatture del primo trimestre 2022, abbia subito un incremento superiore al 30

per cento del corrispondente costo fatturato nel medesimo trimestre dell'anno 2019.»

8.50

FEDE

Dopo il comma 12, aggiungere, in fine, il seguente:

«12-bis. All'articolo 57, comma 14, del decreto legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: "Anche al fine di accelerare l'attuazione della Missione M2C2, Investimento 4.3 del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, gli operatori che intendano investire per l'infrastrutturazione elettrica urbana e metropolitana presentano all'amministrazione comunale e alla città metropolitana, ove presente, un piano dettagliato con la mappatura delle installazioni, corredato dalle rappresentazioni digitali in formato cartografico che riportino anche le relative coordinate geolocalizzate delle colonnine."».

Conseguentemente, alla rubrica, aggiungere, in fine le seguenti parole: «, nonché in materia di mobilità urbana».

8.51

FEDE

Dopo il comma 12, aggiungere, in fine, il seguente:

«12-bis. All'articolo 202 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, dopo il comma 6 è inserito il seguente: "6-bis. Le risorse di cui al presente articolo possono essere impiegate per l'acquisto di licenze ovvero per la realizzazione e gestione di sistemi di monitoraggio e piattaforme informatiche dedicate alla mobilità urbana, di *mobility management* e analisi dei flussi di mobilità."»

Conseguentemente, alla rubrica, aggiungere, in fine, le seguenti parole: «nonché in materia di mobilità urbana».

8.52

L'ABBATE, FEDE

Dopo il comma 12, aggiungere, in fine, il seguente:

«12-bis. La dotazione del Fondo di cui all'articolo 200, comma 1, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, è incrementata di 900 milioni di euro per l'anno 2022. Agli oneri derivanti dal precedente periodo, pari a 900 milioni di euro per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione delle risorse del fondo per il finanziamento di esigenze indifferibili, di cui all'articolo 1, comma 199, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.»

8.53

FEDE

Dopo il comma 12, aggiungere, in fine, il seguente:

«12-bis. Al fine di favorire lo sviluppo degli investimenti e il perseguimento più rapido ed efficace degli obiettivi di rinnovo dei mezzi di trasporto destinati ai servizi di trasporto pubblico locale e regionale, all'articolo 200, comma 7, primo periodo, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito con modificazioni dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, le parole "fino al 31 dicembre 2024" sono soppresse.»

8.54

FEDE

Dopo il comma 12, aggiungere, in fine, il seguente:

«12-bis. All'articolo 1, comma 48, della legge 27 dicembre 2019, n. 160, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'alinea, le parole "50 per cento del", ovunque ricorrano, sono soppresse;

b) alla lettera c) sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: ", compresi gli interventi di messa in sicurezza degli itinerari ciclabili nuovi e già presenti, l'istituzione di strade a velocità ridotta e la dotazione di velostazioni e rastrelliere".»

8.55

CAMPARI, PERGREFFI, CORTI, RIPAMONTI, RUFA

Dopo il comma 12, aggiungere il seguente:

«12-bis. All'articolo 4, comma 3-bis, del decreto legge n. 121 del 10 settembre 2021, convertito con modificazioni dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, sono apportate le seguenti modifiche:

1. le parole "1° gennaio 2023" sono sostituite dalle seguenti: "1° gennaio 2024"

2. le parole "1° gennaio 2024" sono sostituite dalle seguenti: "1° gennaio 2025".»

8.56

BERUTTI

Dopo il comma 12 aggiungere il seguente:

«12-bis. All'articolo 4, comma 3-bis, del decreto legge n. 121 del 10 settembre 2021, convertito con modificazioni dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, sono apportate le seguenti modifiche:

a) le parole "1° gennaio 2023" sono sostituite dalle seguenti: "1° gennaio 2024"

b) le parole "1° gennaio 2024" sono sostituite dalle seguenti: "1° gennaio 2025".»

8.57

TIRABOSCHI

Dopo il comma 12 aggiungere il seguente:

«12-bis. Al comma 128 dell'articolo 1 della legge 30 dicembre 2018, n. 145 dopo la parola: "elettrificazione" aggiungere le seguenti: "ovvero di messa in sicurezza".»

8.58

CATALFO, DI GIROLAMO

Dopo il comma 12, aggiungere, in fine, il seguente:

«12-bis. Al fine di assicurare l'efficienza e l'economicità gestionale della linea metropolitana di Catania, elevando, al contempo, la qualità dei servizi erogati, è autorizzata la spesa di 5 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2022. Agli oneri derivanti dal presente comma si provvede:

a) quanto a 5 milioni di euro per gli anni 2022 e 2023, mediante corrispondente utilizzo delle risorse di cui al 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;

b) quanto a 5 milioni a decorrere dall'anno 2024, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2022-2024, 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 2022, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.»

8.59

MATRISCIANO, PIRRO, AIROLA

Dopo il comma 12, aggiungere, in fine, il seguente:

«12-bis. Al fine di valorizzare il portato storico, culturale e paesaggistico della linea ferroviaria Cuneo - Ventimiglia - Nizza, contribuendo a garantire l'implementazione, anche tramite l'acquisto di automotrici bimodali e la continuità dei relativi servizi ferroviari e potenziandone il valore artistico e di promozione turistica del territorio, con particolare riguardo all'accesso delle giovani generazioni, è autorizzata, in favore della Regione Piemonte, la spesa nel limite di 2.500.000 di euro per l'anno 2022 e di 1.000.000 di euro per l'anno 2023. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e del Ministro per le politiche giovanili, anche ai fini del rispetto del limite di spesa di cui al precedente periodo, da adottarsi entro 60 giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono disciplinati criteri e modalità per l'assegnazione delle risorse di cui al precedente periodo. Agli oneri derivanti dal presente comma, pari a 2.500.000 di euro per l'anno 2022 e a 1.000.000 di euro per l'anno 2023, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 1, comma 95, della legge 30 dicembre

2018, n. 145, a valere sulle risorse già destinate con il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, adottato ai sensi del comma 98 del medesimo articolo, per gli anni 2022 e 2023 alla riqualificazione dei luoghi connessi ad eventi storici anche di rilevanza internazionale e non utilizzate.»

8.60

RIPAMONTI, BRUZZONE, PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RUFA

Dopo il comma 12, aggiungere il seguente:

"12-bis. Al fine di consentire la compatibilità della stazione di Ventimiglia all'alimentazione elettrica del parco rotabile ferroviario destinato al servizio di trasporto pubblico locale di competenza della regione Liguria, nella tratta Genova-Ventimiglia, nonché di garantire la regolarità e la continuità dei relativi servizi ferroviari, è autorizzata la spesa di 3.000.000 di euro per l'anno 2022. Agli oneri derivanti dal presente comma, pari a 3.000.000 di euro per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 47, comma 10, del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50 convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, come rifinanziato dall'articolo 1, comma 1072, della legge n. 205 del 2017."

8.61

MALLEGNI

Dopo il comma 12, aggiungere il seguente:

«12-bis. Al fine di consentire la compatibilità della stazione di Ventimiglia all'alimentazione elettrica del parco rotabile ferroviario destinato al servizio di trasporto pubblico locale di competenza della regione Liguria, nella tratta Genova-Ventimiglia, nonché di garantire la regolarità e la continuità dei relativi servizi ferroviari, è autorizzata la spesa di 3.000.000 di euro per l'anno 2022. Agli oneri derivanti dal presente comma, pari a 3.000.000 di euro per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 47, comma 10, del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50 convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, come rifinanziato dall'articolo 1, comma 1072, della legge n. 205 del 2017.»

8.62

EVANGELISTA

Dopo il comma 12, aggiungere il seguente:

"12-bis. Al fine di consentire la compatibilità della stazione di Ventimiglia all'alimentazione elettrica del parco rotabile ferroviario destinato al servizio di trasporto pubblico locale di competenza della regione Liguria, nella tratta Genova-Ventimiglia, nonché di garantire la regolarità e la continuità dei relativi servizi ferroviari, è autorizzata la spesa di 3.000.000 di euro per l'anno 2022. Agli oneri derivanti dal presente comma, pari a 3.000.000 di euro per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 47, comma 10, del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50 convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, come rifinanziato dall'articolo 1, comma 1072, della legge n. 205 del 2017."

8.63

CAMPARI, SAPONARA, PERGREFFI, CORTI, RUFA, RIPAMONTI

Dopo il comma 12, aggiungere il seguente:

«12-bis. Per la realizzazione del progetto di fattibilità tecnica ed economica e del progetto definitivo delle opere da eseguire per la realizzazione di una stazione in linea per fermata sulla Linea Ferroviaria Alta Velocità a Parma, località Baganzola nelle vicinanze della Fiera di Parma, è autorizzata la spesa di 2 milioni di euro per l'anno 2022 e 3 milioni di euro per l'anno 2023. All'onere derivante dal presente comma, pari a euro 2 milioni per l'anno 2022 e 3 milioni per l'anno 2023, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per far fronte ad esigenze indifferibili che si manifestano nel corso della gestione di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.»

8.64

RIVOLTA, PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RUFA, RIPAMONTI

Dopo il comma 12, inserire il seguente:

«12-bis. Per la realizzazione della stazione "MIND - Merlata - Stephenson" è autorizzata la spesa di 2 milioni di euro per l'anno 2022, 6 milioni di euro per l'anno 2023, 8 milioni di euro per l'anno 2024 e 3,091 milioni di euro per l'anno 2025. All'onere si provvede mediante corrispondente riduzio-

ne per gli anni 2022 e 2023 del fondo di cui all'art.10, comma 5, del decreto-legge 29 dicembre 2004, n.282, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 dicembre 2004 e per gli anni 2024 e 2025 a valere sulle risorse di cui al comma 395, articolo 1 della legge 30 dicembre 2021, n. 234.»

ORDINI DEL GIORNO

G8.1

FEDE, VANIN

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante "Disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili" (A.S. 2646),

premesso che:

l'articolo 8 del provvedimento in esame reca disposizioni urgenti in materia di trasporto pubblico locale e regionale;

considerato che:

il decreto-legge 1° marzo 2022, n. 17, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 aprile 2022, n. 34, ha previsto, all'articolo 4, un contributo straordinario, sotto forma di credito d'imposta, a favore delle imprese energivore a parziale compensazione dei maggiori oneri sostenuti per la componente energetica acquistata ed effettivamente utilizzata nel secondo trimestre 2022;

il decreto-legge citato ha previsto inoltre, all'articolo 5, un contributo straordinario, sotto forma di credito d'imposta, anche a favore delle imprese a forte consumo di gas naturale a parziale compensazione dei maggiori oneri sostenuti per l'acquisto del gas naturale;

rilevato che:

il caro energia, comprensivo della componente carburanti, sta avendo un impatto deflagrante sulla filiera dei trasporti in generale e anche sul trasporto urbano pubblico locale;

parimenti la componente fossile, tra cui anche il metano, pesa inesorabilmente sul comparto, che ha iniziato ad investire sulla transizione eco-

logica dei mezzi, ma che ha innanzi uno scenario complesso di infrastrutturazione e di aumento dei costi di gestione,

impegna il Governo:

a valutare l'opportunità di prevedere contributi, sotto forma di credito di imposta, finalizzati a compensare i maggiori costi sostenuti anche da un comparto strategico per la mobilità urbana e la sostenibilità, quale il comparto del trasporto pubblico locale.

G8.2

CROATTI, FEDE, VANIN

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione in legge del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante "Disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili" (AS 2646),

premesso che:

l'articolo 8 del provvedimento in esame reca disposizioni urgenti in materia di trasporto pubblico locale e regionale;

considerato che:

nel provvedimento in esame, così come nell'ambito dei progetti del Piano nazionale di ripresa e resilienza sinora implementati, non è stato dato il giusto rilievo ad interventi riguardanti il rinnovo della flotta dei bus turistici, che rivestono un ruolo centrale nel trasporto passeggeri in ambito nazionale ed internazionale;

secondo il quadro fornito dall'*European Automobile Manufacturers' Association* (ACEA), gli autobus sono il mezzo di trasporto maggiormente diffuso in Europa. Il trasporto mediante autobus favorisce l'inclusione sociale, garantendo la possibilità di mobilità alle persone meno abbienti, alla fascia più anziana di popolazione e soprattutto alle persone che vivono in aree rurali e suburbane mal collegate con le principali infrastrutture ferroviarie o aeroportuali;

considerato inoltre che:

le imprese esercenti il trasporto turistico di persone mediante autobus ai sensi della legge 11 agosto 2003, n. 218, oltre ai danni causati dal blocco dell'attività dovuto all'emergenza sanitaria, hanno subito negli ultimi anni l'ingentissima perdita di valore patrimoniale-economico dei beni strumentali impiegati;

la transizione ecologica deve essere perseguita anche nel settore dei bus turistici, ma nei limiti che l'attuale tecnologia consente; nell'immediato futuro in tale comparto non potranno essere acquistati autobus elettrici per la mancanza di batterie capaci di coprire il lungo raggio dei viaggi, se non mediante continue soste che renderebbero impossibile sia l'effettuazione del servizio sia il rispetto della normativa relativa ai tempi di guida e di riposo dei conducenti;

il comparto può contribuire alla transizione ecologica attraverso l'acquisizione dei modelli più efficienti di autobus dotati di motori Euro 6 classe E. Attualmente il parco mezzi in circolazione conta circa 25.150 mezzi, di cui solo 10.300 (41%) risultano avere classi di emissioni euro 5 (circa 5.000) ed euro 6 (circa 5.300);

Il rinnovo del parco mezzi in chiave ecologica però non può essere sostenuto, dati gli ingenti costi, solamente dagli operatori;

rilevato, in fine, che:

la politica legislativa dell'Unione europea, nel processo di revisione del sistema delle accise (proposta di direttiva del Consiglio che ristrutturava il quadro dell'Unione per la tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità (COM/2021/563 final)), sta procedendo ad una progressiva penalizzazione del gasolio, non tenendo conto di quei settori, come quello del noleggio autobus con conducente, che non possono privarsene nel breve periodo; inoltre, con la riforma del sistema ETS prevede l'inclusione del settore dei trasporti nel sistema dello scambio di quote. L'insieme di queste misure potrebbe generare nell'immediato futuro un incremento considerevole dei costi per le imprese del trasporto turistico, senza che le stesse possano porvi rimedio per la mancanza di un'ideale tecnologia alternativa che non utilizzi combustibili fossili,

impegna il Governo

al fine di garantire l'ammodernamento delle flotte dei bus turistici e la riduzione massima delle emissioni inquinanti, ad adottare nella prossima legge di bilancio adeguate misure economiche di sostegno per l'acquisto di modelli di autobus dotati di motori Euro 6 classe E, prevedendo al contempo un progressivo divieto di circolazione dei mezzi più inquinanti.

G8.3

MALLEGNI, GALLONE

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione in legge del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante "Disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili" (AS 2646);

premesso che:

nell'ambito dei progetti del Piano nazionale di ripresa e resilienza sinora implementati, non è stato dato il giusto rilievo ad interventi riguardanti il rinnovo della flotta dei bus turistici, che rivestono un ruolo centrale nel trasporto passeggeri in ambito nazionale ed internazionale;

secondo il quadro fornito dall'*European Automobile Manufacturers' Association* (ACEA), gli autobus sono il mezzo di trasporto maggiormente diffuso in Europa. Il trasporto mediante autobus favorisce l'inclusione sociale, garantendo la possibilità di mobilità alle persone meno abbienti, alla fascia più anziana di popolazione e soprattutto alle persone che vivono in aree rurali e suburbane mal collegate con le principali infrastrutture ferroviarie o aeroportuali;

considerato che:

le imprese esercenti il trasporto turistico di persone mediante autobus ai sensi della legge 11 agosto 2003, n. 218, oltre ai danni causati dal blocco dell'attività dovuto all'emergenza sanitaria, hanno subito negli ultimi anni l'ingentissima perdita di valore patrimoniale-economico dei beni strumentali impiegati;

la transizione ecologica deve essere perseguita anche nel settore dei bus turistici, ma nei limiti che l'attuale tecnologia consente; nell'immediato futuro in tale comparto non potranno essere acquistati autobus elettrici per la mancanza di batterie capaci di coprire il lungo raggio dei viaggi, se non mediante continue soste che renderebbero impossibile sia l'effettuazione del servizio sia il rispetto della normativa relativa ai tempi di guida e di riposo dei conducenti;

il comparto può contribuire alla transizione ecologica attraverso l'acquisizione dei modelli più efficienti di autobus dotati di motori Euro 6 classe E. Attualmente il parco mezzi in circolazione conta circa 25.150 mezzi, di cui solo 10.300 (41%) risultano avere classi di emissioni euro 5 (circa 5.000) ed euro 6 (circa 5.300);

il rinnovo del parco mezzi in chiave ecologica però non può essere sostenuto, dati gli ingenti costi, solamente dagli operatori;

considerato, inoltre che:

la politica legislativa dell'Unione europea, nel processo di revisione del sistema delle accise (proposta di direttiva del Consiglio che ristruttura il quadro dell'Unione per la tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità (COM/2021/563 final)), sta procedendo ad una progressiva penalizzazione del gasolio, non tenendo conto di quei settori, come quello del noleggio autobus con conducente, che non possono privarsene nel breve periodo; inoltre, con la riforma del sistema ETS prevede l'inclusione del settore dei trasporti nel sistema dello scambio di quote. L'insieme di queste misure potrebbe generare nell'immediato futuro un incremento considerevole dei costi per le imprese del

trasporto turistico, senza che le stesse possano porvi rimedio per la mancanza di un'ideale tecnologia alternativa che non utilizzi combustibili fossili;

impegna il Governo

al fine di garantire l'ammodernamento delle flotte dei bus turistici e la riduzione massima delle emissioni inquinanti, ad adottare nella prossima legge di bilancio delle adeguate misure economiche di sostegno per l'acquisto di modelli di autobus dotati di motori Euro 6 classe E, prevedendo al contempo un progressivo divieto di circolazione dei mezzi più inquinanti.

G8.4

MARGIOTTA, MANCA

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione in legge del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante "Disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili" (A.S. 2646);

premesso che:

nell'ambito dei progetti del Piano nazionale di ripresa e resilienza sinora implementati, non è stato dato il giusto rilievo ad interventi riguardanti il rinnovo della flotta dei bus turistici, che rivestono un ruolo centrale nel trasporto passeggeri in ambito nazionale ed internazionale;

secondo il quadro fornito dall'*European Automobile Manufacturers' Association* (ACEA), gli autobus sono il mezzo di trasporto maggiormente diffuso in Europa. Il trasporto mediante autobus favorisce l'inclusione sociale, garantendo la possibilità di mobilità alle persone meno abbienti, alla fascia più anziana di popolazione e soprattutto alle persone che vivono in aree rurali e suburbane mal collegate con le principali infrastrutture ferroviarie o aeroportuali;

considerato che:

le imprese esercenti il trasporto turistico di persone mediante autobus ai sensi della legge 11 agosto 2003, n. 218, oltre ai danni causati dal blocco dell'attività dovuto all'emergenza sanitaria, hanno subito negli ultimi anni l'ingentissima perdita di valore patrimoniale-economico dei beni strumentali impiegati;

la transizione ecologica deve essere perseguita anche nel settore dei bus turistici, ma nei limiti che l'attuale tecnologia consente; nell'immediato futuro in tale comparto non potranno essere acquistati autobus elettrici per

la mancanza di batterie capaci di coprire il lungo raggio dei viaggi, se non mediante continue soste che renderebbero impossibile sia l'effettuazione del servizio sia il rispetto della normativa relativa ai tempi di guida e di riposo dei conducenti;

il comparto può contribuire alla transizione ecologica attraverso l'acquisizione dei modelli più efficienti di autobus dotati di motori Euro 6 classe E. Attualmente il parco mezzi in circolazione conta circa 25.150 mezzi, di cui solo 10.300 (41%) risultano avere classi di emissioni euro 5 (circa 5.000) ed euro 6 (circa 5.300);

il rinnovo del parco mezzi in chiave ecologica però non può essere sostenuto, dati gli ingenti costi, solamente dagli operatori;

considerato, inoltre che:

la politica legislativa dell'Unione europea, nel processo di revisione del sistema delle accise (proposta di direttiva del Consiglio che ristruttura il quadro dell'Unione per la tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità (COM/2021/563 final)), sta procedendo ad una progressiva penalizzazione del gasolio, non tenendo conto di quei settori, come quello del noleggio autobus con conducente, che non possono privarsene nel breve periodo; inoltre, con la riforma del sistema ETS prevede l'inclusione del settore dei trasporti nel sistema dello scambio di quote. L'insieme di queste misure potrebbe generare nell'immediato futuro un incremento considerevole dei costi per le imprese del trasporto turistico, senza che le stesse possano porvi rimedio per la mancanza di un'idonea tecnologia alternativa che non utilizzi combustili fossili;

impegna il Governo:

ad adottare nella prossima legge di bilancio, al fine di garantire l'ammodernamento delle flotte dei bus turistici e la riduzione massima delle emissioni inquinanti, adeguate misure economiche di sostegno per l'acquisto di modelli di autobus dotati di motori Euro 6 classe E, prevedendo al contempo un progressivo divieto di circolazione dei mezzi più inquinanti.

G8.5

RUSPANDINI, TOTARO

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione in legge del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante "Disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili" (AS 2646);

premesso che:

nell'ambito dei progetti del Piano nazionale di ripresa e resilienza sinora implementati, non è stato dato il giusto rilievo ad interventi riguardanti il rinnovo della flotta dei bus turistici, che rivestono un ruolo centrale nel trasporto passeggeri in ambito nazionale ed internazionale;

secondo il quadro fornito dall'*European Automobile Manufacturers' Association* (ACEA), gli autobus sono il mezzo di trasporto maggiormente diffuso in Europa. Il trasporto mediante autobus favorisce l'inclusione sociale, garantendo la possibilità di mobilità alle persone meno abbienti, alla fascia più anziana di popolazione e soprattutto alle persone che vivono in aree rurali e suburbane mal collegate con le principali infrastrutture ferroviarie o aeroportuali;

considerato che:

le imprese esercenti il trasporto turistico di persone mediante autobus ai sensi della legge 11 agosto 2003, n. 218, oltre ai danni causati dal blocco dell'attività dovuto all'emergenza sanitaria, hanno subito negli ultimi anni l'ingentissima perdita di valore patrimoniale-economico dei beni strumentali impiegati;

la transizione ecologica deve essere perseguita anche nel settore dei bus turistici, ma nei limiti che l'attuale tecnologia consente; nell'immediato futuro in tale comparto non potranno essere acquistati autobus elettrici per la mancanza di batterie capaci di coprire il lungo raggio dei viaggi, se non mediante continue soste che renderebbero impossibile sia l'effettuazione del servizio sia il rispetto della normativa relativa ai tempi di guida e di riposo dei conducenti;

il comparto può contribuire alla transizione ecologica attraverso l'acquisizione dei modelli più efficienti di autobus dotati di motori Euro 6 classe E. Attualmente il parco mezzi in circolazione conta circa 25.150 mezzi, di cui solo 10.300 (41%) risultano avere classi di emissioni euro 5 (circa 5.000) ed euro 6 (circa 5.300);

il rinnovo del parco mezzi in chiave ecologica però non può essere sostenuto, dati gli ingenti costi, solamente dagli operatori;

considerato, inoltre che:

la politica legislativa dell'Unione europea, nel processo di revisione del sistema delle accise (proposta di direttiva del Consiglio che ristruttura il quadro dell'Unione per la tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità (COM/2021/563 final)), sta procedendo ad una progressiva penalizzazione del gasolio, non tenendo conto di quei settori, come quello del noleggio autobus con conducente, che non possono privarsene nel breve periodo; inoltre, con la riforma del sistema ETS prevede l'inclusione del settore dei trasporti nel sistema dello scambio di quote. L'insieme di queste misure potrebbe generare nell'immediato futuro un incremento considerevole dei costi per le imprese del

trasporto turistico, senza che le stesse possano porvi rimedio per la mancanza di un'ideale tecnologia alternativa che non utilizzi combustibili fossili,

impegna il Governo

al fine di garantire l'ammodernamento delle flotte dei bus turistici e la riduzione massima delle emissioni inquinanti, ad adottare nella prossima legge di bilancio delle adeguate misure economiche di sostegno per l'acquisto di modelli di autobus dotati di motori Euro 6 classe E, prevedendo al contempo un progressivo divieto di circolazione dei mezzi più inquinanti.

G8.6

PERGREFFI, ARRIGONI, CAMPARI, CORTI, RUFA, RIPAMONTI

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione in legge del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante "Disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili" (AS 2646);

premesso che:

nell'ambito dei progetti del Piano nazionale di ripresa e resilienza sinora implementati, non è stato dato il giusto rilievo ad interventi riguardanti il rinnovo della flotta dei bus turistici, che rivestono un ruolo centrale nel trasporto passeggeri in ambito nazionale ed internazionale;

secondo il quadro fornito dall'*European Automobile Manufacturers' Association (ACEA)*, gli autobus sono il mezzo di trasporto maggiormente diffuso in Europa. Il trasporto mediante autobus favorisce l'inclusione sociale, garantendo la possibilità di mobilità alle persone meno abbienti, alla fascia più anziana di popolazione e soprattutto alle persone che vivono in aree rurali e suburbane mal collegate con le principali infrastrutture ferroviarie o aeroportuali;

considerato che:

le imprese esercenti il trasporto turistico di persone mediante autobus ai sensi della legge 11 agosto 2003, n. 218, oltre ai danni causati dal blocco dell'attività dovuto all'emergenza sanitaria, hanno subito negli ultimi anni l'ingentissima perdita di valore patrimoniale-economico dei beni strumentali impiegati;

la transizione ecologica deve essere perseguita anche nel settore dei bus turistici, ma nei limiti che l'attuale tecnologia consente; nell'immediato futuro in tale comparto non potranno essere acquistati autobus elettrici per

la mancanza di batterie capaci di coprire il lungo raggio dei viaggi, se non mediante continue soste che renderebbero impossibile sia l'effettuazione del servizio sia il rispetto della normativa relativa ai tempi di guida e di riposo dei conducenti;

il comparto può contribuire alla transizione ecologica attraverso l'acquisizione dei modelli più efficienti di autobus dotati di motori Euro 6 classe E. Attualmente il parco mezzi in circolazione conta circa 25.150 mezzi, di cui solo 10.300 (41%) risultano avere classi di emissioni euro 5 (circa 5.000) ed euro 6 (circa 5.300);

il rinnovo del parco mezzi in chiave ecologica però non può essere sostenuto, dati gli ingenti costi, solamente dagli operatori;

considerato, inoltre che:

la politica legislativa dell'Unione europea, nel processo di revisione del sistema delle accise (proposta di direttiva del Consiglio che ristruttura il quadro dell'Unione per la tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità (COM/2021/563 final)), sta procedendo ad una progressiva penalizzazione del gasolio, non tenendo conto di quei settori, come quello del noleggio autobus con conducente, che non possono privarsene nel breve periodo; inoltre, con la riforma del sistema ETS prevede l'inclusione del settore dei trasporti nel sistema dello scambio di quote. L'insieme di queste misure potrebbe generare nell'immediato futuro un incremento considerevole dei costi per le imprese del trasporto turistico, senza che le stesse possano porvi rimedio per la mancanza di un'idonea tecnologia alternativa che non utilizzi combustili fossili;

impegna il Governo

al fine di garantire l'ammodernamento delle flotte dei bus turistici e la riduzione massima delle emissioni inquinanti, ad adottare nella prossima legge di bilancio delle adeguate misure economiche di sostegno per l'acquisto di modelli di autobus dotati di motori Euro 6 classe E.

EMENDAMENTI

8.0.1

ASTORRE, MANCA, PITTELLA

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 8-bis

(Mobility management)

1. Al fine di garantire il migliore raggiungimento dei target previsti nel PNRR relativamente alla mobilità sostenibile e l'utilizzo efficace delle risorse impegnate nel Piano, promuovendo una progressiva riduzione dell'uso individuale del traffico veicolare privato attraverso una più efficace distribuzione degli utenti del trasporto pubblico di linea ed un più idoneo raccordo tra gli orari di inizio e termine delle attività economiche, lavorative e didattiche e gli orari dei servizi di trasporto pubblico locale, urbano ed extraurbano, è istituito presso il Ministero delle infrastrutture e la mobilità sostenibili un fondo con una dotazione annuale di euro 25 milioni per gli anni dal 2022 al 2030, di cui 15 milioni per le spese in conto capitale e 10 milioni per spese di parte corrente destinato all'erogazione di contributi in favore:

a) delle imprese e delle pubbliche amministrazioni di cui all'articolo 229, comma 4, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, che provvedano ad adottare entro il 31 dicembre dell'anno precedente, un piano degli spostamenti casa-lavoro del proprio personale redatto secondo le linee guida di cui all'articolo 3, comma 5, del decreto del Ministro della transizione ecologica di concerto con il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibile 12 maggio 2021, n. 179;

b) degli istituti scolastici di ogni ordine e grado che provvedano ad adottare entro il 31 dicembre dell'anno precedente un piano degli spostamenti casa-scuola-casa del personale scolastico e degli alunni;

c) delle amministrazioni comunali per il rafforzamento delle azioni di *mobilitymanagement*.

I contributi sono destinati al finanziamento, nei limiti delle risorse disponibili e tenuto conto di quanto disposto al punto c), delle misure di mobilità sostenibile, inserite nei piani di spostamento casa lavoro e casa scuola.

2. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da adottarsi 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 il riconoscimento dei contributi per il tramite degli enti locali, nel cui territorio sono ubicati i soggetti beneficiari.

3. Il cinque per cento delle risorse di parte corrente rimane in capo al Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili per le attività di monitoraggio dei progetti e degli obiettivi, la creazione di una rete di mobility manager, il supporto tecnico e il dispiegamento uniforme sul territorio, la comunicazione istituzionale.

4. Le risorse del fondo di cui all'articolo 51, comma 9, della legge 23 luglio 2021, n. 106, non utilizzate nel 2021 possono essere utilizzate dai Comuni beneficiari per la medesima finalità anche nel 2022 e nel 2023.

5. All'articolo 7, comma 2, del decreto interministeriale 12 maggio 2021, n. 179, sono aggiunte in fine le seguenti parole: ", compreso il personale delle strutture in house e/o delle aziende partecipate pubbliche o delle agenzie di mobilità".»

8.0.2

BERUTTI

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 8-bis

1. Al fine di garantire il migliore raggiungimento dei target previsti nel PNRR relativamente alla mobilità sostenibile e l'utilizzo efficace delle risorse impegnate nel Piano, promuovendo una progressiva riduzione dell'uso individuale del traffico veicolare privato attraverso una più efficace distribuzione degli utenti del trasporto pubblico di linea ed un più idoneo raccordo tra gli orari di inizio e termine delle attività economiche, lavorative e didattiche e gli orari dei servizi di trasporto pubblico locale, urbano ed extraurbano, è istituito presso il Ministero delle infrastrutture e la mobilità sostenibili un fondo con una dotazione annuale di euro 25 milioni per gli anni dal 2022 al 2030, di cui 15 milioni per le spese in conto capitale e 10 milioni per spese di parte corrente destinato all'erogazione di contributi in favore:

a) delle imprese e delle pubbliche amministrazioni di cui all'articolo 229, comma 4, del decreto - legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, che provvedano ad adottare entro il 31 dicembre dell'anno precedente, un piano degli spostamenti casa-lavoro del proprio personale redatto secondo le linee guida di cui all'art 3, comma 5 del decreto del Ministro della transizione ecologica di concerto con il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibile n. 179 del 12 maggio 2021;

b) degli istituti scolastici di ogni ordine e grado che provvedano ad adottare entro il 31 dicembre dell'anno precedente un piano degli spostamenti casa-scuola-casa del personale scolastico e degli alunni;

c) delle amministrazioni comunali per il rafforzamento delle azioni di mobility management.

I contributi sono destinati al finanziamento, nei limiti delle risorse disponibili e tenuto conto di quanto disposto al punto c), delle misure di mobilità sostenibile, inserite nei piani di spostamento casa lavoro e casa scuola.

2. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da adottarsi 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 il riconoscimento dei contributi per il tramite degli enti locali, nel cui territorio sono ubicati i soggetti beneficiari.

3. Il cinque per cento delle risorse di parte corrente rimane in capo al Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili per le attività di monitoraggio dei progetti e degli obiettivi, la creazione di una rete di mobility manager, il supporto tecnico e il dispiegamento uniforme sul territorio, la comunicazione istituzionale.

4. Le risorse del fondo di cui all'art. 51 comma 9 della legge 23 luglio 2021, n. 106 non utilizzate nel 2021 possono essere utilizzate dai Comuni beneficiari per la medesima finalità anche nel 2022 e nel 2023.

5. All'art. 7 comma 2 del Decreto Interministeriale n. 179/2021, alla fine del comma inserire le parole ", compreso il personale delle strutture in house e/o delle aziende partecipate pubbliche o delle agenzie di mobilità"».

8.0.3

CIOFFI, FEDE, VANIN

Dopo l'articolo, inserire il seguente:

«Art. 8-bis.

(Disposizioni urgenti in materia di promozione della mobilità sostenibile casa-lavoro tramite incentivi di mobility management)

1. Al fine di favorire lo sviluppo della mobilità sostenibile mediante il rafforzamento dell'efficacia delle politiche di *mobility management*, i piani di spostamento casa-lavoro adottati ai sensi dell'articolo 229, comma 4, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, e i piani di spostamento casa-scuola, adottati ai sensi dell'articolo 5, comma 6, della legge 28 dicembre 2015, n. 221, possono con-

tenere, tra le misure utili a orientare i comportamenti dei dipendenti verso alternative all'uso individuale del veicolo privato a motore, anche l'erogazione di incentivi, rimborsi, buoni e contributi comunque denominati in favore del personale che sceglie forme di mobilità sostenibile per recarsi dall'abitazione alla sede di lavoro e viceversa. Per il personale dipendente delle pubbliche amministrazioni di cui all'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, alle suddette somme, nei limiti delle risorse già disponibili a legislazione vigente, non si applicano le disposizioni e limitazioni stabilite dalle norme di legge e di contratto collettivo in materia di spesa di personale, di trattamenti economici e di welfare integrativo.

2. Al fine di favorire e semplificare l'attuazione di misure utili a orientare i comportamenti dei lavoratori verso forme di mobilità sostenibile alternative all'uso individuale del veicolo privato a motore, contenute nei piani adottati dalle imprese e dalle pubbliche amministrazioni ai sensi dell'articolo 229, comma 4, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, e nei piani di spostamento casa-scuola, adottati dagli istituti scolastici ai sensi dell'articolo 5, comma 6, della legge 28 dicembre 2015, n. 221, all'articolo 51, comma 2, alla lettera *d-bis*), del testo unico delle imposte sui redditi ("TUIR"), di cui al decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917, dopo le parole: « del medesimo articolo 12 » sono aggiunte, in fine, le seguenti: ", ovvero per l'incentivazione del dipendente all'uso delle altre forme di mobilità sostenibile, in conformità alle misure contenute nei piani degli spostamenti casa-lavoro e casa-scuola del personale adottati dal datore di lavoro ai sensi della normativa vigente in materia".

3. Al fine di promuovere la mobilità sostenibile e condivisa, all'articolo 51, comma 2, del decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917, dopo la lettera *d-bis*), è aggiunta la seguente: "*d-ter*) le somme erogate o rimborsate alla generalità o a categorie di dipendenti dal datore di lavoro o le spese da quest'ultimo direttamente sostenute, volontariamente o in conformità a disposizioni di contratto, di accordo o di regolamento aziendale, non solo per abbonamenti ai mezzi pubblici regionali o interregionali, ma anche per l'acquisto, il noleggio e la fruizione condivisa in *sharing* di mezzi di trasporto quali auto, moto, scooter, e-bike in servizi aziendali (*corporate sharing*), dal dipendente e dai familiari indicati nell'articolo 12 che si trovano nelle condizioni previste dal comma 2 del medesimo articolo 12, per una somma complessivamente di importo non superiore a Euro 1000,00 nel periodo d'imposta."

4. All'onere derivante dal presente articolo, pari a 2 milioni di euro a decorrere dall'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.»

8.0.4

L'ABBATE, CIOFFI, FEDE

Dopo l'articolo, inserire il seguente:

«Art. 8-bis.

(Misure urgenti per il rinnovo del parco autobus adibito ai servizi di trasporto pubblico locale e regionale)

1. Al fine di accelerare il rinnovo del parco autobus adibito ai servizi di trasporto pubblico locale e regionale e di perseguire la promozione ed il miglioramento della qualità dell'aria con tecnologie innovative a basso impatto ambientale, in attuazione degli accordi internazionali e degli obblighi derivanti dalla normativa dell'Unione europea, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili può istituire, a decorrere dal 1° settembre 2022, uno o più Fondi finalizzati all'attivazione di Strumenti Finanziari rotativi, definiti in conformità alle disposizioni dell'articolo 58 del Regolamento UE n.1060 del 24 giugno 2021.

2. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili provvede all'assegnazione della dotazione iniziale di risorse finanziarie necessarie per alimentare i Fondi di cui al comma 1 avvalendosi, nel limite massimo di 100 milioni di euro, di eventuali residui delle risorse del Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile predisposto ai sensi dell'articolo 1, commi da 613 a 615, della legge 11 dicembre 2016, n. 232, e degli ulteriori fondi nazionali destinati all'acquisto di autobus adibiti al trasporto pubblico locale. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili può avvalersi del supporto di istituzioni finanziarie nazionali e comunitarie per lo svolgimento delle attività di selezione degli istituti di credito deputati alla gestione dei Fondi.

3. Con decreto del Ministro dell'Economia e delle Finanze, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sono definite le modalità di individuazione e di utilizzo dei residui di cui al comma precedente.

4. Le risorse dei Fondi di cui al comma 1 sono cumulabili con altre forme di contribuzione statali, regionali, provinciali o di altra natura, purché non sia superato l'ammontare massimo delle spese ammissibili, nel rispetto delle regole sottostanti anche delle altre forme di contribuzione.

5. La dotazione dei Fondi di cui al comma 1 è destinata al finanziamento di interventi a favore di soggetti privati e pubblici ed è riservata all'acquisto di autobus adibiti esclusivamente ai servizi di trasporto pubblico locale

e regionale a metano, elettrici, ad idrogeno e ibridi e alla realizzazione delle relative infrastrutture di alimentazione.»

8.0.5

FARAONE, GARAVINI, EVANGELISTA

Dopo l'articolo, inserire il seguente:

«Art. 8-bis

(Rinnovo del parco autobus adibito ai servizi di trasporto pubblico locale e regionale)

1. Al fine di accelerare il rinnovo del parco autobus adibito ai servizi di trasporto pubblico locale e regionale e di perseguire la promozione ed il miglioramento della qualità dell'aria con tecnologie innovative a basso impatto ambientale in attuazione degli accordi internazionali e degli obblighi derivanti dalla normativa dell'Unione europea, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili può istituire, a decorrere dal 1° settembre 2022, uno o più Fondi finalizzati all'attivazione di Strumenti Finanziari rotativi, definiti in conformità alle disposizioni dell'articolo 58 del Regolamento UE n.1060 del 24 giugno 2021.

2. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili provvede all'assegnazione della dotazione iniziale di risorse finanziarie necessarie per alimentare i Fondi di cui al comma 1 avvalendosi, nel limite massimo di 100 milioni di euro, di eventuali residui delle risorse del Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile predisposto ai sensi dell'articolo 1, commi 613 - 615, della legge 11 dicembre 2016, n. 232 e degli ulteriori fondi nazionali destinati all'acquisto di autobus adibiti al trasporto pubblico locale. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili può avvalersi del supporto di istituzioni finanziarie nazionali e comunitarie per lo svolgimento delle attività di selezione degli istituti di credito deputati alla gestione dei Fondi.

3. Con decreto del Ministro dell'Economia e delle Finanze, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, previa intesa con la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281 sono definite le modalità di individuazione e di utilizzo dei residui di cui al comma precedente.

4. Le risorse dei Fondi di cui al comma 1 sono cumulabili ad altre forme di contribuzione statali, regionali, provinciali o di altra natura, purché non sia superato l'ammontare massimo delle spese ammissibili, nel rispetto delle regole sottostanti anche delle altre forme di contribuzione.

5. La dotazione dei Fondi di cui al comma 1 è destinata al finanziamento di interventi a favore di soggetti privati e pubblici ed è riservata all'acquisto di autobus adibiti esclusivamente ai servizi di trasporto pubblico locale e regionale a metano, elettrici, ad idrogeno e ibridi e alla realizzazione delle relative infrastrutture di alimentazione.

8.0.6

GALLONE, MALLEGNI, BARACHINI, VONO, TOFFANIN, FERRO

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 8-bis.

1. Al fine di accelerare il rinnovo del parco autobus adibito ai servizi di trasporto pubblico locale e regionale e di perseguire la promozione ed il miglioramento della qualità dell'aria con tecnologie innovative a basso impatto ambientale in attuazione degli accordi internazionali e degli obblighi derivanti dalla normativa dell'Unione europea, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili può istituire, a decorrere dal 1° settembre 2022, uno o più Fondi finalizzati all'attivazione di Strumenti Finanziari rotativi, definiti in conformità alle disposizioni dell'articolo 58 del Regolamento UE n.1060 del 24 giugno 2021.

2. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili provvede all'assegnazione della dotazione iniziale di risorse finanziarie necessarie per alimentare i Fondi di cui al comma 1 avvalendosi, nel limite massimo di 100 milioni di euro, di eventuali residui delle risorse del Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile predisposto ai sensi dell'articolo 1, commi 613 - 615, della legge 11 dicembre 2016, n. 232 e degli ulteriori fondi nazionali destinati all'acquisto di autobus adibiti al trasporto pubblico locale. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili può avvalersi del supporto di istituzioni finanziarie nazionali e comunitarie per lo svolgimento delle attività di selezione degli istituti di credito deputati alla gestione dei Fondi.

3. Con decreto del Ministro dell'Economia e delle Finanze, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, previa intesa con la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sono definite le modalità di individuazione e di utilizzo dei residui di cui al comma precedente.

4. Le risorse dei Fondi di cui al comma 1 sono cumulabili ad altre forme di contribuzione statali, regionali, provinciali o di altra natura, purché non sia superato l'ammontare massimo delle spese ammissibili, nel rispetto delle regole sottostanti anche delle altre forme di contribuzione.

5. La dotazione dei Fondi di cui al comma 1 è destinata al finanziamento di interventi a favore di soggetti privati e pubblici ed è riservata all'acquisto di autobus adibiti esclusivamente ai servizi di trasporto pubblico locale e regionale a metano, elettrici, ad idrogeno e ibridi e alla realizzazione delle relative infrastrutture di alimentazione.»

8.0.7

CAMPARI, PERGREFFI, CORTI, RIPAMONTI, RUFA

Dopo l'articolo, inserire il seguente:

«Art. 8-bis

1. Al fine di accelerare il rinnovo del parco autobus adibito ai servizi di trasporto pubblico locale e regionale e di perseguire la promozione ed il miglioramento della qualità dell'aria con tecnologie innovative a basso impatto ambientale in attuazione degli accordi internazionali e degli obblighi derivanti dalla normativa dell'Unione europea, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili può istituire, a decorrere dal 1° settembre 2022, uno o più Fondi finalizzati all'attivazione di Strumenti Finanziari rotativi, definiti in conformità alle disposizioni dell'articolo 58 del Regolamento UE n.1060 del 24 giugno 2021.

2. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili provvede all'assegnazione della dotazione iniziale di risorse finanziarie necessarie per alimentare i Fondi di cui al comma 1 avvalendosi, nel limite massimo di 100 milioni di euro, di eventuali residui delle risorse del Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile predisposto ai sensi dell'articolo 1, commi 613 - 615, della legge 11 dicembre 2016, n. 232 e degli ulteriori fondi nazionali destinati all'acquisto di autobus adibiti al trasporto pubblico locale. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili può avvalersi del supporto di istituzioni finanziarie nazionali e comunitarie per lo svolgimento delle attività di selezione degli istituti di credito deputati alla gestione dei Fondi.

3. Con decreto del Ministro dell'Economia e delle Finanze, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, previa intesa con la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281 sono definite le modalità di individuazione e di utilizzo dei residui di cui al comma precedente.

4. Le risorse dei Fondi di cui al comma 1 sono cumulabili ad altre forme di contribuzione statali, regionali, provinciali o di altra natura, purché non sia superato l'ammontare massimo delle spese ammissibili, nel rispetto delle regole sottostanti anche delle altre forme di contribuzione.

5. La dotazione dei Fondi di cui al comma 1 è destinata al finanziamento di interventi a favore di soggetti privati e pubblici ed è riservata all'acquisto di autobus adibiti esclusivamente ai servizi di trasporto pubblico locale e regionale a metano, elettrici, ad idrogeno e ibridi e alla realizzazione delle relative infrastrutture di alimentazione.»

8.0.8

BERUTTI

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 8-bis.

1. Al fine di accelerare il rinnovo del parco autobus adibito ai servizi di trasporto pubblico locale e regionale e di perseguire la promozione ed il miglioramento della qualità dell'aria con tecnologie innovative a basso impatto ambientale in attuazione degli accordi internazionali e degli obblighi derivanti dalla normativa dell'Unione europea, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili può istituire, a decorrere dal 1° settembre 2022, uno o più Fondi finalizzati all'attivazione di Strumenti Finanziari rotativi, definiti in conformità alle disposizioni dell'articolo 58 del Regolamento UE n.1060 del 24 giugno 2021.

2. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili provvede all'assegnazione della dotazione iniziale di risorse finanziarie necessarie per alimentare i Fondi di cui al comma 1 avvalendosi, nel limite massimo di 100 milioni di euro, di eventuali residui delle risorse del Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile predisposto ai sensi dell'articolo 1, commi 613 - 615, della legge 11 dicembre 2016, n. 232 e degli ulteriori fondi nazionali destinati all'acquisto di autobus adibiti al trasporto pubblico locale. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili può avvalersi del supporto di istituzioni finanziarie nazionali e comunitarie per lo svolgimento delle attività di selezione degli istituti di credito deputati alla gestione dei Fondi.

3. Con decreto del Ministro dell'Economia e delle Finanze, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, previa intesa con la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281 sono definite le modalità di individuazione e di utilizzo dei residui di cui al comma precedente.

4. Le risorse dei Fondi di cui al comma 1 sono cumulabili ad altre forme di contribuzione statali, regionali, provinciali o di altra natura, purché non sia superato l'ammontare massimo delle spese ammissibili, nel rispetto delle regole sottostanti anche delle altre forme di contribuzione.

5. La dotazione dei Fondi di cui al comma 1 è destinata al finanziamento di interventi a favore di soggetti privati e pubblici ed è riservata all'acquisto di autobus adibiti esclusivamente ai servizi di trasporto pubblico locale e regionale a metano, elettrici, ad idrogeno e ibridi e alla realizzazione delle relative infrastrutture di alimentazione.»

8.0.9

DI GIROLAMO

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 8-bis

(Quota di pneumatici ricostruiti acquistati dalla Pubblica Amministrazione)

1. All'articolo 52 della legge 28 dicembre 2001, n. 448, il comma 14 è sostituito dal seguente:

"14. Per finalità di tutela ambientale le amministrazioni dello Stato, delle regioni e degli enti locali e i gestori di servizi pubblici e di servizi di pubblica utilità, pubblici e privati, nell'acquisto di pneumatici di ricambio per le loro flotte di autovetture e di autoveicoli commerciali e industriali, riservano una quota all'acquisto di pneumatici ricostruiti, pari ad almeno il 30 per cento del totale. Se alla procedura d'acquisto di due o più pneumatici di ricambio di cui al primo periodo non è riservata una quota di pneumatici ricostruiti che rappresenti almeno il 30 per cento del numero complessivo di pneumatici da acquistare, la procedura è annullata per la parte riservata all'acquisto di pneumatici ricostruiti. I soggetti tenuti all'obbligo, qualora beneficino del rimborso trimestrale delle accise per l'acquisto di gasolio per uso autotrazione ai sensi dell'articolo 24-ter del decreto legislativo 26 ottobre 1995, n. 504, in occasione della comunicazione per il riconoscimento del rimborso devono dichiarare se sono tenuti a ottemperare agli obblighi di legge sull'acquisto di pneumatici ricostruiti e, qualora siano tenuti, se abbiano ottemperato all'obbligo. I soggetti che non abbiano ottemperato all'obbligo sono sanzionati con una riduzione del 10% del rimborso dovuto sulle accise per l'acquisto di gasolio per uso autotrazione. I soggetti tenuti al predetto obbligo che abbiano fornito una falsa comunicazione sono sanzionati con una riduzione del 30% del rimborso dovuto sulle accise per l'acquisto di gasolio per uso autotrazione. Le disposizioni del presente comma non si applicano agli acquisti di pneumatici riguardanti i veicoli di emergenza, i veicoli in uso al Ministero della difesa e i veicoli delle Forze di polizia."»

8.0.10

BERUTTI

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 8-bis

(Quota di pneumatici ricostruiti acquistati dalla Pubblica Amministrazione)

1. Il comma 14 dell'articolo 52 della legge 28 dicembre 2001, n. 448, come modificato dall'articolo 35, comma 3-bis, del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, è sostituito dal seguente:

"14. Per finalità di tutela ambientale le amministrazioni dello Stato, delle regioni e degli enti locali e i gestori di servizi pubblici e di servizi di pubblica utilità, pubblici e privati, nell'acquisto di pneumatici di ricambio per le loro flotte di autovetture e di autoveicoli commerciali e industriali, riservano una quota all'acquisto di pneumatici ricostruiti, pari ad almeno il 30 per cento del totale. Se alla procedura d'acquisto di due o più pneumatici di ricambio di cui al primo periodo non è riservata una quota di pneumatici ricostruiti che rappresenti almeno il 30 per cento del numero complessivo di pneumatici da acquistare, la procedura è annullata per la parte riservata all'acquisto di pneumatici ricostruiti. I soggetti tenuti all'obbligo, qualora beneficino del rimborso trimestrale delle accise per l'acquisto di gasolio per uso autotrazione ai sensi dell'articolo 24-ter del decreto legislativo n. 504 del 1995, in occasione della comunicazione per il riconoscimento del rimborso devono dichiarare se sono tenuti a ottemperare agli obblighi di legge sull'acquisto di pneumatici ricostruiti e qualora siano tenuti se abbiano ottemperato all'obbligo. I soggetti che non abbiano ottemperato all'obbligo sono sanzionati con una riduzione del 10% del rimborso dovuto sulle accise per l'acquisto di gasolio per uso autotrazione. I soggetti tenuti all'obbligo che abbiano fornito una falsa comunicazione sono sanzionati a termini di legge. Le disposizioni del presente comma non si applicano agli acquisti di pneumatici riguardanti i veicoli di emergenza, i veicoli in uso al Ministero della difesa e i veicoli delle Forze di polizia."»

8.0.11

DI GIROLAMO

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 8-bis

(Credito d'imposta acquisto gasolio commerciale per imprese di trasporto turistico di persone mediante autobus)

1. Al fine di promuovere la sostenibilità d'esercizio e di compensare parzialmente i maggiori oneri sostenuti, promuovendo altresì il processo di efficientamento energetico nel settore del trasporto turistico su strada, alle imprese aventi sede legale o stabile organizzazione in Italia, ed esercenti attività di trasporto turistico di persone mediante autobus ai sensi della legge 11 agosto 2003, n. 218 con mezzi di trasporto di ultima generazione Euro VI a bassissime emissioni inquinanti, è riconosciuto, per il periodo compreso tra il 3 agosto ed il 31 dicembre 2022, nel limite massimo di spesa di 7 milioni di euro, un contributo, sotto forma di credito d'imposta nella misura del 20 per cento delle spese sostenute, al netto dell'imposta sul valore aggiunto, per l'acquisto del gasolio commerciale utilizzato per la trazione dei predetti mezzi, comprovato mediante le relative fatture d'acquisto. Il credito d'imposta è utilizzabile esclusivamente in compensazione ai sensi dell'articolo 17 del decreto legislativo 9 luglio 1997, n. 241, senza l'applicazione dei limiti di cui all'articolo 1, comma 53, della legge 24 dicembre 2007, n. 244, e di cui all'articolo 34 della legge 23 dicembre 2000, n. 388. Il credito d'imposta non concorre alla formazione del reddito d'impresa né della base imponibile dell'imposta regionale sulle attività produttive e non rileva ai fini del rapporto di cui agli articoli 61 e 109, comma 5, del testo unico delle imposte sui redditi approvato con decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917. Il credito d'imposta è cumulabile con altre agevolazioni che abbiano ad oggetto i medesimi costi, a condizione che tale cumulo, tenuto conto anche della non concorrenza alla formazione del reddito e della base imponibile dell'imposta regionale sulle attività produttive, non porti al superamento del costo sostenuto.

2. Le disposizioni di cui al comma 1 si applicano nel rispetto della normativa europea in materia di aiuti di Stato. Ai relativi adempimenti europei provvede il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro della transizione ecologica e con il Ministro dell'economia e delle finanze, da adottare entro sessanta giorni dall'entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono definiti i criteri e le modalità di attuazione delle disposizioni di cui al comma 1, con particolare riguardo alle procedure di concessione, anche ai fini del rispetto del limite di spesa

previsto, nonché alla documentazione richiesta, alle condizioni di revoca e all'effettuazione dei controlli.

3. Agli oneri derivanti dalla presente disposizione, pari a 7 milioni di euro per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.».

8.0.12

PERGREFFI, ARRIGONI, CAMPARI, CORTI, RIPAMONTI, RUFA

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 8-bis

(Credito d'imposta acquisto gasolio commerciale per imprese di trasporto turistico di persone mediante autobus)

1. Al fine di promuovere la sostenibilità d'esercizio e di compensare parzialmente i maggiori oneri sostenuti, promuovendo altresì il processo di efficientamento energetico nel settore del trasporto turistico su strada, alle imprese aventi sede legale o stabile organizzazione in Italia, ed esercenti attività di trasporto turistico di persone mediante autobus ai sensi della legge 11 agosto 2003, n. 218 con mezzi di trasporto di ultima generazione Euro VI a bassissime emissioni inquinanti, è riconosciuto, per il periodo compreso tra il 3 agosto ed il 31 dicembre 2022, nel limite massimo di spesa di 7 milioni di euro, un contributo, sotto forma di credito d'imposta nella misura del 20 per cento delle spese sostenute, al netto dell'imposta sul valore aggiunto, per l'acquisto del gasolio commerciale utilizzato per la trazione dei predetti mezzi, comprovato mediante le relative fatture d'acquisto. Il credito d'imposta è utilizzabile esclusivamente in compensazione ai sensi dell'articolo 17 del decreto legislativo 9 luglio 1997, n. 241, senza l'applicazione dei limiti di cui all'articolo 1, comma 53, della legge 24 dicembre 2007, n. 244, e di cui all'articolo 34 della legge 23 dicembre 2000, n. 388. Il credito d'imposta non concorre alla formazione del reddito d'impresa né della base imponibile dell'imposta regionale sulle attività produttive e non rileva ai fini del rapporto di cui agli articoli 61 e 109, comma 5, del testo unico delle imposte sui redditi approvato con decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917. Il credito d'imposta è cumulabile con altre agevolazioni che abbiano ad oggetto i medesimi costi, a condizione che tale cumulo, tenuto conto anche della non concorrenza alla formazione del reddito e della base imponibile dell'imposta regionale sulle attività produttive, non porti al superamento del costo sostenuto.

2. Le disposizioni di cui al comma 1 si applicano nel rispetto della normativa europea in materia di aiuti di Stato. Ai relativi adempimenti europei provvede il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro della transizione ecologica e con il Ministro dell'economia e delle finanze, da adottare entro sessanta giorni dall'entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono definiti i criteri e le modalità di attuazione delle disposizioni di cui al comma 1, con particolare riguardo alle procedure di concessione, anche ai fini del rispetto del limite di spesa previsto, nonché alla documentazione richiesta, alle condizioni di revoca e all'effettuazione dei controlli.

3. Agli oneri derivanti dalla presente disposizione pari a 7 milioni di euro per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.».

8.0.13

MALLEGNI, GALLONE

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 8-bis

(Credito d'imposta acquisto gasolio commerciale per imprese di trasporto turistico di persone mediante autobus)

1. Al fine di promuovere la sostenibilità d'esercizio e di compensare parzialmente i maggiori oneri sostenuti, promuovendo altresì il processo di efficientamento energetico nel settore del trasporto turistico su strada, alle imprese aventi sede legale o stabile organizzazione in Italia, ed esercenti attività di trasporto turistico di persone mediante autobus ai sensi della legge 11 agosto 2003, n. 218 con mezzi di trasporto di ultima generazione Euro VI a bassissime emissioni inquinanti, è riconosciuto, per il periodo compreso tra il 3 agosto ed il 31 dicembre 2022, nel limite massimo di spesa di 7 milioni di euro, un contributo, sotto forma di credito d'imposta nella misura del 20 per cento delle spese sostenute, al netto dell'imposta sul valore aggiunto, per l'acquisto del gasolio commerciale utilizzato per la trazione dei predetti mezzi, comprovato mediante le relative fatture d'acquisto. Il credito d'imposta è utilizzabile esclusivamente in compensazione ai sensi dell'articolo 17 del decreto legislativo 9 luglio 1997, n. 241, senza l'applicazione dei limiti di cui all'articolo 1, comma 53, della legge 24 dicembre 2007, n. 244, e di cui all'articolo 34 della legge 23 dicembre 2000, n. 388. Il credito d'imposta non concorre alla formazione del reddito d'impresa né della base imponibile dell'imposta regionale sulle attività produttive e non rileva ai fini del rapporto

di cui agli articoli 61 e 109, comma 5, del testo unico delle imposte sui redditi approvato con decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917. Il credito d'imposta è cumulabile con altre agevolazioni che abbiano ad oggetto i medesimi costi, a condizione che tale cumulo, tenuto conto anche della non concorrenza alla formazione del reddito e della base imponibile dell'imposta regionale sulle attività produttive, non porti al superamento del costo sostenuto.

2. Le disposizioni di cui al comma 1 si applicano nel rispetto della normativa europea in materia di aiuti di Stato. Ai relativi adempimenti europei provvede il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro della transizione ecologica e con il Ministro dell'economia e delle finanze, da adottare entro sessanta giorni dall'entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono definiti i criteri e le modalità di attuazione delle disposizioni di cui al comma 1, con particolare riguardo alle procedure di concessione, anche ai fini del rispetto del limite di spesa previsto, nonché alla documentazione richiesta, alle condizioni di revoca e all'effettuazione dei controlli.

3. Agli oneri derivanti dalla presente disposizione pari a 7 milioni di euro per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.».

8.0.14

MARGIOTTA, MANCA

Dopo l'articolo, inserire il seguente:

«Art. 8-bis

(Credito d'imposta acquisto gasolio commerciale per imprese di trasporto turistico di persone mediante autobus)

1. Al fine di promuovere la sostenibilità d'esercizio e di compensare parzialmente i maggiori oneri sostenuti, promuovendo altresì il processo di efficientamento energetico nel settore del trasporto turistico su strada, alle imprese aventi sede legale o stabile organizzazione in Italia, ed esercenti attività di trasporto turistico di persone mediante autobus ai sensi della legge 11 agosto 2003, n. 218 con mezzi di trasporto di ultima generazione Euro VI a bassissime emissioni inquinanti, è riconosciuto, per il periodo compreso tra il 3 agosto ed il 31 dicembre 2022, nel limite massimo di spesa di 7 milioni di euro, un contributo, sotto forma di credito d'imposta nella misura del 20 per cento delle spese sostenute, al netto dell'imposta sul valore aggiunto,

per l'acquisto del gasolio commerciale utilizzato per la trazione dei predetti mezzi, comprovato mediante le relative fatture d'acquisto. Il credito d'imposta è utilizzabile esclusivamente in compensazione ai sensi dell'articolo 17 del decreto legislativo 9 luglio 1997, n. 241, senza l'applicazione dei limiti di cui all'articolo 1, comma 53, della legge 24 dicembre 2007, n. 244, e di cui all'articolo 34 della legge 23 dicembre 2000, n. 388. Il credito d'imposta non concorre alla formazione del reddito d'impresa né della base imponibile dell'imposta regionale sulle attività produttive e non rileva ai fini del rapporto di cui agli articoli 61 e 109, comma 5, del testo unico delle imposte sui redditi approvato con decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917. Il credito d'imposta è cumulabile con altre agevolazioni che abbiano ad oggetto i medesimi costi, a condizione che tale cumulo, tenuto conto anche della non concorrenza alla formazione del reddito e della base imponibile dell'imposta regionale sulle attività produttive, non porti al superamento del costo sostenuto.

2. Le disposizioni di cui al comma 1 si applicano nel rispetto della normativa europea in materia di aiuti di Stato. Ai relativi adempimenti europei provvede il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro della transizione ecologica e con il Ministro dell'economia e delle finanze, da adottare entro sessanta giorni dall'entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono definiti i criteri e le modalità di attuazione delle disposizioni di cui al comma 1, con particolare riguardo alle procedure di concessione, anche ai fini del rispetto del limite di spesa previsto, nonché alla documentazione richiesta, alle condizioni di revoca e all'effettuazione dei controlli.

3. Agli oneri derivanti dalla presente disposizione pari a 7 milioni di euro per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.»

8.0.15

CONZATTI, EVANGELISTA

Dopo l'articolo, inserire il seguente:

«Art. 8-bis

(Credito d'imposta per l'acquisto gasolio commerciale per imprese di trasporto turistico di persone mediante autobus)

1. Al fine di promuovere la sostenibilità d'esercizio e di compensare parzialmente i maggiori oneri sostenuti, promuovendo altresì il processo

di efficientamento energetico nel settore del trasporto turistico su strada, alle imprese aventi sede legale o stabile organizzazione in Italia, ed esercenti attività di trasporto turistico di persone mediante autobus ai sensi della legge 11 agosto 2003, n. 218 con mezzi di trasporto di ultima generazione Euro VI a bassissime emissioni inquinanti, è riconosciuto, per il periodo compreso tra il 3 agosto 2022 ed il 31 dicembre 2022, nel limite massimo di spesa di 7 milioni di euro, un contributo, sotto forma di credito d'imposta nella misura del 20 per cento delle spese sostenute, al netto dell'imposta sul valore aggiunto, per l'acquisto del gasolio commerciale utilizzato per la trazione dei predetti mezzi, comprovato mediante le relative fatture d'acquisto. Il credito d'imposta è utilizzabile esclusivamente in compensazione ai sensi dell'articolo 17 del decreto legislativo 9 luglio 1997, n. 241, senza l'applicazione dei limiti di cui all'articolo 1, comma 53, della legge 24 dicembre 2007, n. 244, e di cui all'articolo 34 della legge 23 dicembre 2000, n. 388. Il credito d'imposta non concorre alla formazione del reddito d'impresa né della base imponibile dell'imposta regionale sulle attività produttive e non rileva ai fini del rapporto di cui agli articoli 61 e 109, comma 5, del testo unico delle imposte sui redditi approvato con decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917. Il credito d'imposta è cumulabile con altre agevolazioni che abbiano ad oggetto i medesimi costi, a condizione che tale cumulo, tenuto conto anche della non concorrenza alla formazione del reddito e della base imponibile dell'imposta regionale sulle attività produttive, non porti al superamento del costo sostenuto.

2. Le disposizioni di cui al comma 1 si applicano nel rispetto della normativa europea in materia di aiuti di Stato. Ai relativi adempimenti europei provvede il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro della transizione ecologica e con il Ministro dell'economia e delle finanze, da adottare entro sessanta giorni dall'entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono definiti i criteri e le modalità di attuazione delle disposizioni di cui al comma 1, con particolare riguardo alle procedure di concessione, anche ai fini del rispetto del limite di spesa previsto, nonché alla documentazione richiesta, alle condizioni di revoca e all'effettuazione dei controlli.

3. Agli oneri derivanti dalla presente disposizione pari a 7 milioni di euro per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.»

8.0.16

RUSPANDINI, TOTARO

Dopo l'articolo, inserire il seguente:

«Art. 8-bis

(Credito d'imposta acquisto gasolio commerciale per imprese di trasporto turistico di persone mediante autobus)

1. Al fine di promuovere la sostenibilità d'esercizio e di compensare parzialmente i maggiori oneri sostenuti, promuovendo altresì il processo di efficientamento energetico nel settore del trasporto turistico su strada, alle imprese aventi sede legale o stabile organizzazione in Italia, ed esercenti attività di trasporto turistico di persone mediante autobus ai sensi della legge 11 agosto 2003, n. 218 con mezzi di trasporto di ultima generazione Euro VI a bassissime emissioni inquinanti, è riconosciuto, per il periodo compreso tra il 3 agosto ed il 31 dicembre 2022, nel limite massimo di spesa di 7 milioni di euro, un contributo, sotto forma di credito d'imposta nella misura del 20 per cento delle spese sostenute, al netto dell'imposta sul valore aggiunto, per l'acquisto del gasolio commerciale utilizzato per la trazione dei predetti mezzi, comprovato mediante le relative fatture d'acquisto. Il credito d'imposta è utilizzabile esclusivamente in compensazione ai sensi dell'articolo 17 del decreto legislativo 9 luglio 1997, n. 241, senza l'applicazione dei limiti di cui all'articolo 1, comma 53, della legge 24 dicembre 2007, n. 244, e di cui all'articolo 34 della legge 23 dicembre 2000, n. 388. Il credito d'imposta non concorre alla formazione del reddito d'impresa né della base imponibile dell'imposta regionale sulle attività produttive e non rileva ai fini del rapporto di cui agli articoli 61 e 109, comma 5, del testo unico delle imposte sui redditi approvato con decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917. Il credito d'imposta è cumulabile con altre agevolazioni che abbiano ad oggetto i medesimi costi, a condizione che tale cumulo, tenuto conto anche della non concorrenza alla formazione del reddito e della base imponibile dell'imposta regionale sulle attività produttive, non porti al superamento del costo sostenuto.

2. Le disposizioni di cui al comma 1 si applicano nel rispetto della normativa europea in materia di aiuti di Stato. Ai relativi adempimenti europei provvede il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro della transizione ecologica e con il Ministro dell'economia e delle finanze, da adottare entro sessanta giorni dall'entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono definiti i criteri e le modalità di attuazione delle disposizioni di cui al comma 1, con particolare riguardo alle procedure di concessione, anche ai fini del rispetto del limite di spesa

previsto, nonché alla documentazione richiesta, alle condizioni di revoca e all'effettuazione dei controlli.

3. Agli oneri derivanti dalla presente disposizione pari a 7 milioni di euro per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.».

8.0.17

CROATTI

Dopo l'articolo, inserire il seguente:

«Art. 8-bis.

(Disposizioni in materia di accise sul gasolio commerciale usato come carburante per le imprese di cui alla legge 11 agosto 2003, n. 218)

1. Al fine di sostenere il settore dell'autotrasporto delle persone, le imprese esercenti trasporto turistico di persone mediante autobus ai sensi della legge 11 agosto 2003, n. 218, in ambito nazionale e internazionale, per il periodo compreso tra il 3 agosto 2022 ed il 31 dicembre 2022, sono equiparate ai soggetti di cui all'articolo 24-ter, comma 2, lettera b), del decreto legislativo 26 ottobre 1995, n.504, ai fini dell'applicazione delle accise sul gasolio commerciale usato come carburante dai veicoli aventi classe di emissione "euro VI".

2. All'onere di cui al presente articolo, pari a 4,5 milioni di euro per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.».

8.0.18

RUSPANDINI, TOTARO

Dopo l'articolo, inserire il seguente:

«Art. 8-bis

(Disposizioni in materia di accise sul gasolio commerciale usato come carburante per le imprese di cui alla legge 11 agosto 2003, n. 218)

1. Al fine di sostenere il settore dell'autotrasporto delle persone, le imprese esercenti trasporto turistico di persone mediante autobus ai sensi della

legge 11 agosto 2003, n. 218, in ambito nazionale e internazionale, per il periodo compreso tra il 3 agosto 2022 ed il 31 dicembre 2022, sono equiparate ai soggetti di cui all'articolo 24-ter, comma 2, lettera b) del decreto legislativo 26 ottobre 1995, n.504, ai fini dell'applicazione delle accise sul gasolio commerciale usato come carburante dai veicoli aventi classe di emissione "euro VI".

2. All'onere di cui al comma 1, quantificato in 4,5 milioni di euro per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.».

8.0.19

MARGIOTTA, MANCA

Dopo l'articolo, inserire il seguente:

«Art. 8-bis

(Disposizioni in materia di accise sul gasolio commerciale usato come carburante per le imprese di cui alla legge 11 agosto 2003, n. 218)

1. Al fine di sostenere il settore dell'autotrasporto delle persone, le imprese esercenti trasporto turistico di persone mediante autobus ai sensi della legge 11 agosto 2003, n. 218, in ambito nazionale e internazionale, per il periodo compreso tra il 3 agosto 2022 ed il 31 dicembre 2022, sono equiparate ai soggetti di cui all'articolo 24-ter, comma 2, lettera b) del decreto legislativo 26 ottobre 1995, n. 504, ai fini dell'applicazione delle accise sul gasolio commerciale usato come carburante dai veicoli aventi classe di emissione "euro VI".

2. All'onere di cui al comma 1, quantificato in 4,5 milioni di euro per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.».

8.0.20

MALLEGNI, GALLONE

Dopo l'articolo, inserire il seguente:

«Art. 8-bis

(Disposizioni in materia di accise sul gasolio commerciale usato come carburante per le imprese di cui alla legge 11 agosto 2003, n. 218)

1. Al fine di sostenere il settore dell'autotrasporto delle persone, le imprese esercenti trasporto turistico di persone mediante autobus ai sensi della legge 11 agosto 2003, n. 218, in ambito nazionale e internazionale, per il periodo compreso tra il 3 agosto 2022 ed il 31 dicembre 2022, sono equiparate ai soggetti di cui all'articolo 24-ter, comma 2, lettera b) del decreto legislativo 26 ottobre 1995, n.504, ai fini dell'applicazione delle accise sul gasolio commerciale usato come carburante dai veicoli aventi classe di emissione "euro VI".

2. All'onere di cui al comma 1, quantificato in 4,5 milioni di euro per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.».

8.0.21

CONZATTI, EVANGELISTA

Dopo l'articolo, inserire il seguente:

«Art. 8-bis

(Disposizioni urgenti in materia di accise sul gasolio commerciale usato come carburante per le imprese di cui alla legge 11 agosto 2003, n. 218)

1. Al fine di sostenere il settore dell'autotrasporto delle persone, le imprese esercenti trasporto turistico di persone mediante autobus ai sensi della legge 11 agosto 2003, n. 218, in ambito nazionale e internazionale, per il periodo compreso tra il 3 agosto 2022 ed il 31 dicembre 2022, sono equiparate ai soggetti di cui all'articolo 24-ter, comma 2, lettera b) del decreto legislativo 26 ottobre 1995, n. 504, ai fini dell'applicazione delle accise sul gasolio commerciale usato come carburante dai veicoli aventi classe di emissione "euro VI".

2. Agli oneri di cui al comma 1, quantificati in 4,5 milioni di euro per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.».

8.0.22

BERUTTI

Dopo l'articolo aggiungere il seguente:

«Art 8 bis

1. All'articolo 57 del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, e modificato dall'articolo 32-ter del decreto-legge 31 maggio 2021 n. 77, alla fine del comma 14 aggiungere le seguenti parole: "Anche al fine di accelerare l'attuazione della Missione M2C2, Investimento 4.3 del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, gli operatori che intendano investire per l'infrastrutturazione elettrica urbana e metropolitana presentano all'amministrazione comunale e alla città metropolitana, laddove presente, un piano dettagliato con la mappatura delle installazioni, corredato dalle rappresentazioni digitali in formato cartografico che riportino anche le relative coordinate geolocalizzate delle colonnine".»

8.0.23

CAMPARI, PERGREFFI, CORTI, RUFA, RIPAMONTI

Dopo l'articolo, inserire il seguente:

«Art. 8-bis

1. Al fine di favorire lo sviluppo degli investimenti e il perseguimento più rapido ed efficace degli obiettivi di rinnovo dei mezzi di trasporto destinati ai servizi di trasporto pubblico locale e regionale, all'articolo 200, comma 7, primo periodo, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito con modificazioni dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, le parole "fino al 31 dicembre 2024" sono soppresse.»

8.0.24

BERUTTI

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 8-bis.

1. Al fine di favorire lo sviluppo degli investimenti e il perseguimento più rapido ed efficace degli obiettivi di rinnovo dei mezzi di trasporto destinati ai servizi di trasporto pubblico locale e regionale, all'articolo 200, comma 7, primo periodo, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito con modificazioni dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, le parole "fino al 31 dicembre 2024" sono soppresse.»

8.0.25

BERUTTI

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 8-bis

1. All'articolo 1, comma 48, della legge 27 dicembre 2019, n. 160, sia nel primo che nel secondo capoverso, le parole "50 per cento del" sono soppresse. Allo stesso articolo, alla fine del paragrafo aggiungere le seguenti parole: ", compresi gli interventi di messa in sicurezza degli itinerari ciclabili nuovi e già presenti, l'istituzione di strade a velocità ridotta e la dotazione di velostazioni e rastrelliere".»

8.0.26

BERUTTI

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 8-bis

1. All'articolo 202 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 è aggiunto il seguente comma: "6-bis. Le risorse di cui al presente articolo possono essere impiegate per l'acquisto di licenze e/o la realizzazione e gestione di sistemi di monitoraggio e piattaforme informatiche dedicate alla mobilità urbana, di *mobility management* e analisi dei flussi di mobilità".»

8.0.27

COLTORTI

Dopo l'articolo, inserire il seguente:

«Art. 8-bis

(Rafforzamento della struttura organizzativa dell'Autorità di regolazione dei trasporti)

1. Ai fini del consolidamento dei poteri dell'Autorità di regolazione dei trasporti previsto nel Piano nazionale di ripresa e resilienza, all'Autorità sono assegnate, a decorrere dal 1° gennaio 2023, ulteriori trenta unità di personale di ruolo a tempo indeterminato.

2. L'Autorità provvede al reclutamento del personale di cui al comma 1 nel rispetto dell'articolo 22, comma 4, del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 90, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 114.

3. Il relativo onere grava sulle risorse proprie acquisite ai sensi dell'articolo 37, comma 6, lettera b), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, nei limiti del contributo a carico degli operatori economici operanti nel settore del trasporto e senza ulteriori oneri a carico della finanza pubblica.»

8.0.28

MALLEGNI, BARACHINI, VONO

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 8-bis

(Rafforzamento della struttura organizzativa dell'Autorità di regolazione dei trasporti)

1. Ai fini del consolidamento dei poteri dell'Autorità di regolazione dei trasporti previsto nel Piano nazionale di ripresa e resilienza, all'Autorità sono assegnate, a decorrere dal 1° gennaio 2023, ulteriori trenta unità di personale di ruolo a tempo indeterminato.

2. L'Autorità provvede al reclutamento del personale di cui al comma 1 nel rispetto dell'articolo 22, comma 4, del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 90, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 114.

3. Il relativo onere grava sulle risorse proprie acquisite ai sensi dell'articolo 37, comma 6, lettera b), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201,

convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, nei limiti del contributo a carico degli operatori economici operanti nel settore del trasporto e senza ulteriori oneri a carico della finanza pubblica.»

8.0.29

NASTRI, RUSPANDINI, TOTARO

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 8-bis.

(Sviluppo della catena di approvvigionamento dell'idrogeno)

1. Al fine di promuovere azioni per sostenere la catena di approvvigionamento dell'idrogeno, incentivando gli investimenti privati, anche in sinergia tra investitori, partner governativi, istituzionali e industriali, nello stato di previsione del Ministero della Transizione ecologica è istituito un fondo denominato "Fondo per la promozione dell'idrogeno", con una dotazione di 100 milioni di euro per l'anno 2022 e 200 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2023 al 2026. Il fondo può essere utilizzato per finanziare progetti nel settore dell'idrogeno e tecnologie innovative che siano solidi e sostenibili dal punto di vista finanziario, infrastrutture dedicate all'idrogeno, stazioni di rifornimento di idrogeno e progetti inerenti tutta la catena di approvvigionamento. Il fondo è integrato con risorse finanziarie derivanti da altri capitoli di bilancio e da fondi europei.

2. Con decreto del Ministro della Transizione ecologica, da emanare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono stabiliti i criteri e le modalità per la presentazione dei progetti e l'assegnazione dei finanziamenti di cui al comma 1.

3. Agli oneri derivanti dal comma 1, pari a 100 milioni di euro per l'anno 2022 e 200 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2023, al 2026, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per far fronte ad esigenze indifferibili di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.»

8.0.30

ASTORRE, MANCA, PITTELLA

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 8-bis

(Modifiche al decreto legge 1° marzo 2022, n. 17)

1. Al decreto-legge 1° marzo 2022, n. 17, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 aprile 2022, n. 34, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 4, dopo il comma 1 è aggiunto il seguente comma: "1-bis. Tra le imprese considerate dal decreto del Ministro dello sviluppo economico 21 dicembre 2017 di cui al comma 1 sono inserite anche le aziende di trasporto pubblico locale.";

b) all'articolo 5, dopo il comma 2 è aggiunto il seguente comma: "2-bis. Tra le imprese considerate al comma 2, di cui all'allegato 1 al decreto del Ministro della transizione ecologica 21 dicembre 2021, n. 541, sono inserite anche le aziende di trasporto pubblico locale". »

8.0.31

STEGER, DURNWALDER, LANIECE

Dopo l'articolo, inserire il seguente:

«Art. 8-bis

1. All'articolo 4 del decreto-legge 1° marzo 2022 n. 17, convertito con modificazioni, dalla legge 27 aprile 2022, n. 34, è aggiunto il seguente comma: "1-bis. Tra le imprese considerate dal decreto del Ministro dello sviluppo economico 21 dicembre 2017 di cui al comma 1 sono inserite anche le aziende di trasporto pubblico locale".

2. All'articolo 5 del decreto-legge 1° marzo 2022 n. 17, convertito con modificazioni dalla legge 27 aprile 2022, n. 34, è aggiunto il seguente comma: "2-bis. Tra le imprese considerate al comma 2, di cui all'allegato 1 al decreto del Ministro della transizione ecologica 21 dicembre 2021, n. 541, sono inserite anche le aziende di trasporto pubblico locale".»

8.0.32

RUSPANDINI, TOTARO

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 8-bis.

1. All'articolo 4 del decreto-legge 1° marzo 2022 n. 17, convertito in legge 27 aprile 2022 n. 34 è aggiunto il seguente comma "1-*bis*. Tra le imprese considerate dal decreto del Ministro dello sviluppo economico 21 dicembre 2017 di cui al comma 1 sono inserite anche le aziende di trasporto pubblico locale".

2. All'articolo 5 del decreto-legge 1° marzo 2022 n. 17, convertito in legge 27 aprile 2022 n. 34 è aggiunto il seguente comma: "2-*bis*. Tra le imprese considerate al comma 2, di cui all'allegato 1 al decreto del Ministro della transizione ecologica 21 dicembre 2021, n.541, sono inserite anche le aziende di trasporto pubblico locale".»

8.0.33

GALLONE, MALLEGNI, BARACHINI, VONO, TOFFANIN, FERRO

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 8-bis.

1. All'articolo 18 del decreto-legge 27 gennaio 2022, n. 4, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 marzo 2022, n.25 sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, le parole: "i numeri 4 e 14 sono soppressi" sono sostituite dalle seguenti: "il numero 14 è soppresso ed il numero 4 è soppresso a decorrere dal 1° gennaio 2027";

b) dopo il comma 1 è inserito il seguente: "1-*bis*. Agli oneri derivanti dall'utilizzo della misura agevolativa di cui al precedente comma, valutati in complessivi 23,65 milioni di euro per il primo trimestre 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione delle risorse del fondo per il finanziamento di esigenze indifferibili del Ministero dell'economia e delle finanze, di cui all'articolo 1, comma 199, della legge 23 dicembre 2014, n. 190."»

8.0.34

CAMPARI, PERGREFFI, CORTI, RIPAMONTI, RUFA

Dopo l'articolo aggiungere il seguente:

«Art. 8-bis

1. All'articolo 18 del decreto-legge 27 gennaio 2022, n. 4 sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, le parole: "i numeri 4 e 14 sono soppressi" sono sostituite dalle seguenti: "il numero 14 è soppresso ed il numero 4 è soppresso a decorrere dal 1° gennaio 2027";

b) dopo il comma 1 è inserito il seguente: "1-*bis*. Agli oneri derivanti dall'utilizzo della misura agevolativa di cui al precedente comma, valutati in complessivi 23,65 milioni di euro per il primo trimestre 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione delle risorse del fondo per il finanziamento di esigenze indifferibili del Ministero dell'economia e delle finanze, di cui all'articolo 1, comma 199, della legge 23 dicembre 2014, n. 190."»

8.0.35

BERUTTI

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 8-bis

1. All'articolo 18, comma 1, del decreto-legge 27 gennaio 2022, n. 4, le parole: "i numeri 4 e 14 sono soppressi" sono sostituite dalle seguenti: "il numero 14 è soppresso ed il numero 4 è soppresso a decorrere dal 1° gennaio 2027".

2. All'articolo 18 del decreto-legge 27 gennaio 2022, n. 4 dopo il comma 1 è inserito il seguente: "1-*bis*: "Agli oneri derivanti dall'utilizzo della misura agevolativa di cui al precedente comma, valutati in complessivi 23,65 milioni di euro per il primo trimestre 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione delle risorse del fondo per il finanziamento di esigenze indifferibili del Ministero dell'economia e delle finanze, di cui all'articolo 1, comma 199, della legge 23 dicembre 2014, n. 190."»

8.0.36

PAPATHEU

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 8-bis

(Iniziative a sostegno delle stagioni festivaliere promosse dalla Fondazione Taormina Arte Sicilia)

1. Al comma 1 dell'articolo 2 della legge 20 dicembre 2012, n. 238 sono aggiunte in fine le seguenti parole: "e per ciascuno degli anni 2022, 2023 e 2024 un contributo pari a 500 mila euro in favore della Fondazione Taormina Arte Sicilia da destinare, in pari quota, per la realizzazione del Festival Internazionale del Cinema di Taormina, del Festival Internazionale TaoArte e del Festival multidisciplinare e letterario TaoBuk Festival".

2. All'onere derivante dall'attuazione del presente articolo pari 500 mila euro per ciascuno degli anni 2022, 2023 e 2024 si provvede mediante riduzione dell'autorizzazione di spesa relativa al Fondo unico per lo Spettacolo di cui all'articolo 1 della legge 30 aprile 1985, n. 163, come rideterminato dalla Tabella C della legge 28 dicembre 2015, n. 208.»

Art. 9

9.1

PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RIPAMONTI, RUFA

Dopo il comma 2, inserire i seguenti:

«2-bis. Tutti i soggetti concessionari di spazi demaniali in ambito portuale, anche raggruppati in consorzio, possono promuovere o aderire, quali soci, alle comunità energetiche rinnovabili costituite ai sensi del comma 2.

2-ter. Gli enti attuatori di cui all'articolo 2 del Decreto del ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili del 13 agosto 2021, possono avvalersi dei consorzi e della comunità energetica di cui al comma 2 per la realizzazione e gestione degli interventi di cui all'articolo 1, comma 3, lettera e) del Decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili del

13 agosto 2021. In tal caso la comunità energetica rimane obbligata al rispetto del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, ove applicabile.»

9.2

D'ARIENZO

Dopo il comma 2, inserire i seguenti:

«2-bis. All'articolo 5, del decreto legge 6 novembre 2021, n. 152, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 dicembre 2021, n. 233, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 2, dopo le parole:« lo schema di contratto di programma di cui all'articolo 15, comma 2, del medesimo decreto legislativo n. 112 del 2015 è trasmesso» sono inserite le seguenti:« alle competenti Commissioni parlamentari e»;

b) il comma 3 è abrogato.

2-ter. A decorrere dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto legge, riacquistano efficacia le disposizioni di cui all'articolo 1 della legge 14 luglio 1993, n. 238, vigenti fino alla data del 6 novembre 2021.»

9.3

SACCONI

Dopo il comma 2 inserire il seguente:

«2-bis. All'articolo 25, comma 2-bis, del decreto-legge 27 gennaio 2022, n. 4 convertito con modificazioni in legge 28 marzo 2022, n. 25, aggiungere infine il seguente periodo: "Il decreto di cui al secondo periodo del presente comma stabilisce altresì le modalità di erogazione a titolo di acconto di quota parte degli incentivi di cui al terzo e quarto periodo del presente comma per ogni quadrimestre dell'anno di effettuazione dei trasporti ferroviari di cui medesimi periodi e l'erogazione del saldo entro il 30 aprile dell'anno successivo a quello dell'effettuazione dei trasporti ferroviari di cui al presente comma.»

9.4

MARGIOTTA

Dopo il comma 2 inserire il seguente:

«2-bis. All'articolo 25, comma 2-bis, del decreto-legge 27 gennaio 2022, n. 4 convertito con modificazioni in legge 28 marzo 2022, n. 25, aggiungere infine il seguente periodo: "Il decreto di cui al secondo periodo del presente comma stabilisce altresì le modalità di erogazione a titolo di acconto di quota parte degli incentivi di cui al terzo e quarto periodo del presente comma per ogni quadrimestre dell'anno di effettuazione dei trasporti ferroviari di cui medesimi periodi e l'erogazione del saldo entro il 30 aprile dell'anno successivo a quello dell'effettuazione dei trasporti ferroviari di cui al presente comma.»

9.5

RUSPANDINI, TOTARO

Dopo il comma 2 inserire il seguente:

«2-bis. All'articolo 25, comma 2-bis, del decreto-legge 27 gennaio 2022, n. 4 convertito con modificazioni in legge 28 marzo 2022, n. 25, aggiungere infine il seguente periodo: "Il decreto di cui al secondo periodo del presente comma stabilisce altresì le modalità di erogazione a titolo di acconto di quota parte degli incentivi di cui al terzo e quarto periodo del presente comma per ogni quadrimestre dell'anno di effettuazione dei trasporti ferroviari di cui medesimi periodi e l'erogazione del saldo entro il 30 aprile dell'anno successivo a quello dell'effettuazione dei trasporti ferroviari di cui al presente comma.»

9.6

MARGIOTTA

Dopo il comma 6 inserire il seguente:

«6-bis. All'articolo 33 del decreto legge 30 aprile 2022, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 giugno 2022, n. 79, dopo il comma 4, è aggiunto il seguente: "4-bis. Il rispetto dei termini di cui al comma 3 è sottoposto al monitoraggio di un'apposita struttura tecnica istituita presso il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, che ha poteri di impulso e sollecito. In caso di inerzia nella conclusione del procedimento entro

i suddetti termini, il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili fissa un termine non superiore a venti giorni entro il quale il responsabile del procedimento deve adottare il provvedimento conclusivo. Decorso inutilmente tale termine, il Ministro provvede alla nomina di un Commissario ad acta, dandone comunicazione al Presidente del Consiglio dei Ministri e alla Regione interessata; il Commissario ad acta provvede, subentrando quale responsabile del procedimento a concludere il procedimento entro i successivi sessanta giorni".»

9.7

PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RUFA, RIPAMONTI

Sostituire il comma 7 con i seguenti:

«7. All'articolo 12 del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito con modifiche e integrazioni dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, sono apportate le seguenti modifiche:

a) al comma 2, la lettera d) è sostituita dalla seguente: "d) gli interventi di piccola manutenzione nonché quelli atti ad assicurare l'adeguamento alle disposizioni di cui al decreto legislativo 9 aprile 2008, n.81 sono curati direttamente dalle Amministrazioni utilizzatrici degli immobili, anche se di proprietà di terzi. Fermo restando quanto previsto nel precedente periodo, nell'ambito del Sistema accentrato delle Manutenzioni è fatta salva la possibilità di finanziare e realizzare l'esecuzione anche di interventi relativi alla messa a norma degli impianti o correlati alle norme in materia di prevenzione incendi, al fine di favorire il coordinamento degli stessi con altri interventi di manutenzione ordinaria o straordinaria da eseguirsi ai sensi delle precedenti lettere a) e b) e del successivo comma 5. Sempre al fine di promuovere forme di razionalizzazione tra gli interventi, favorendo economie di scala e contribuendo al contenimento dei relativi costi, l'Agenzia del Demanio o i Provveditorati interregionali alle Opere Pubbliche possono curare, previo atto di intesa e senza nuovi o maggiori oneri, l'esecuzione degli interventi di cui al precedente periodo, nei casi in cui interessino immobili già oggetto di finanziamenti per lavori nell'ambito di Piani di Investimento approvati dalla medesima Agenzia. Parimenti i Provveditorati Interregionali alle Opere Pubbliche possono gestire, previo atto di intesa con l'Agenzia del Demanio, l'esecuzione degli interventi ascritti ai Piani di Intervento dell'Agenzia del Demanio nei casi in cui questi riguardino immobili già oggetto di finanziamento nell'ambito del Sistema delle Manutenzioni. Tutti gli interventi curati direttamente dalle Amministrazioni utilizzatrici sono comunicati all'Agenzia del demanio preventivamente, al fine del necessario coordinamento con le attività poste in essere ai sensi delle lettere a), b) e c) e, nel caso di immobili in locazione passiva, al fine di verificare le previsioni contrattuali in materia";

— 303 —

b) al comma 5, dopo il secondo periodo è aggiunto il seguente:
"L'esecuzione degli interventi di manutenzione ordinaria ovvero di manutenzione straordinaria di importo dei lavori in ogni caso inferiore a 100.000 euro, di cui al comma 2, lettera a) e b), è curata, senza nuovi o maggiori oneri, direttamente dalle Amministrazioni utilizzatrici degli immobili."

7-bis. Le disposizioni di cui all'articolo 23, commi 11-*bis* e 11-*ter* del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, come modificato e integrato dal decreto legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito in legge 14 giugno 2019, n. 55, trovano applicazione anche nel periodo intercorrente tra la data dell'abrogazione dell'articolo 92, comma 7-*bis* del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, per effetto dell'articolo 217 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 e la data di entrata in vigore della legge 14 giugno 2019, n. 55.»

9.8

PARRINI

Dopo il comma 7, aggiungere il seguente:

«7-*bis.* I prezzari regionali aggiornati entro il 31 luglio 2022 in ragione della necessità di fronteggiare gli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonché dei carburanti e dei prodotti energetici, cessano di avere validità entro il 31 dicembre 2022 e possono essere transitoriamente utilizzati fino al 31 marzo 2023 per i soli progetti esecutivi la cui data di approvazione sia intervenuta entro tale data. L'aggiornamento dei prezzari regionali effettuato entro il 31 luglio 2022, non si applica, indipendentemente dalla data di svolgimento della relativa gara, ai progetti approvati prima del 18 maggio 2022.»

9.9

DE ANGELIS, CAMPARI, CORTI, RIPAMONTI, RUFA

Dopo il comma 7, aggiungere il seguente:

«7-*bis.* All' articolo 44, comma 7, lettera b), del decreto-legge 30 aprile 2019, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 giugno 2019, n. 58, le parole: "31 dicembre 2022" sono sostituite dalle seguenti: "31 dicembre 2023".»

9.10

GALLONE

Sostituire il comma 8 con i seguenti:

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

a) all'articolo 81:

1) il comma 1 è sostituito dal seguente: "Gli accertamenti tecnici previsti dal presente codice in materia di veicoli a motore e di quelli da essi trainati sono effettuati da dipendenti appartenenti ai ruoli del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili della qualifica funzionale o dirigenti, muniti di diploma di laurea in ingegneria o architettura, ovvero diploma di perito industriale, perito nautico, geometra o maturità scientifica.";

2) il comma 2 è soppresso;

b) all'articolo 121:

1) ai commi 3 e 4, le parole « Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici » sono sostituite dalle seguenti: « Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili » "Gli abilitati allo svolgimento delle funzioni alla data di entrata in vigore del presente Decreto Legge sono si intendono regolarmente idonei allo svolgimento delle funzioni da esaminatori";

2) al comma 5, le parole « Ministro delle infrastrutture e dei trasporti » sono sostituite dalle seguenti: « Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili »;

3) al comma 5-*bis*, le parole « Ministro delle infrastrutture e dei trasporti » sono sostituite dalle seguenti: « Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili » e l'ultimo periodo è sostituito dal seguente: « La Direzione generale del personale, del bilancio, degli affari generali e della gestione sostenibile del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili provvede a un controllo di qualità sul predetto personale e a una formazione periodica dello stesso, secondo modalità e programmi indicati dal Dipartimento per la mobilità sostenibile.

8-*bis*. Gli abilitati allo svolgimento delle funzioni, appartenenti al Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, alla data di entrata in vigore del presente decreto-legge, si intendono regolarmente idonei allo svolgimento delle funzioni per accertamenti tecnici.»

9.11

FREGOLENT, PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RUFA, RIPAMONTI

Al comma 8, alla lettera a) premettere la seguente:

«0a) dopo il comma 2 è inserito il seguente: "2-bis. Il conseguimento dell'idoneità di cui al comma 1 è subordinato al rilascio di un attestato di frequenza di un corso di primo soccorso, avente ad oggetto la manovra di Heimlich e il BLSD (Basic Life Support - early Defibrillation), tenuto da medici, infermieri o soccorritori che abbiano frequentato i relativi corsi professionali, al fine di diffondere la cultura e l'organizzazione del primo soccorso e della rianimazione cardiopolmonare intra ed extra ospedaliera."»

9.12

SANTANGELO

Al comma 8, lettera a), dopo le parole: «e della mobilità sostenibili» aggiungere, in fine, le seguenti: «ed è aggiunto, infine, il seguente periodo: "Sono da ritenersi valide tutte le abilitazioni e qualifiche già conseguite dai dipendenti appartenenti al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili."».

9.13

BARBONI, GALLONE, MALLEGGNI, VONO

Dopo il comma 8 aggiungere i seguenti:

«8-bis. All'articolo 19 della legge 1° dicembre 1986, n. 870, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1 le parole: "una indennità oraria commisurata alla diaria di missione" sono sostituite dalle seguenti: "i seguenti corrispettivi onnicomprensivi:

a) euro 450 lordi per ogni giornata completa di operazioni richieste in conto privato, comprensiva di seduta antimeridiana e pomeridiana;

b) euro 225 lordi per ogni giornata di operazioni richieste in conto privato, in singola seduta antimeridiana o pomeridiana."»;

b) dopo il comma 1 aggiungere il seguente:

"1-*bis*. Tra delle attività richieste e remunerate ai sensi del comma 1, lettera a), può essere compresa anche l'attività di esaminatore nell'ambito di prove di controllo delle cognizioni presso un'aula esterna autorizzata.";

c) i commi 2, 3 e 4 sono soppressi.

8-*ter*. Con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, con l'obiettivo di massimizzare il livello di servizio reso all'utenza, è stabilito il numero delle operazioni che compongono ogni giornata completa o ogni singola seduta antimeridiana o pomeridiana, di cui ai commi 1, rispettivamente lettera a) e b), e 1-*bis*, dell'articolo 19 della legge 1 ottobre 1986, n. 870, come modificato dal comma 8-*bis* del presente decreto, nonché la data a decorrere dalla quale le disposizioni di cui al predetto articolo 19, comma 8-*bis*, sono applicabili.»

9.14

DRAGO, RUSPANDINI, TOTARO

Dopo il comma 8 inserire il seguente:

«8-*bis*. Al fine di consentire lo svolgimento in sicurezza dei PCTO (Percorsi per le Competenze Trasversali e l'Orientamento) degli studenti degli istituti nautici e professionali della pesca commerciale delle produzioni ittiche, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, entro 30 giorni dall'entrata in vigore della presente legge, con proprio provvedimento, procede a definirne le modalità di svolgimento a bordo di imbarcazioni nautiche a decorrere dall'anno scolastico 2022-2023, che dovrà tenere conto di un percorso formativo, facendo riferimento alle norme IMO STCW '95 e successive modifiche, prevedendo per gli studenti la frequenza del corso P.S.S.R. (Sicurezza Personale e Responsabilità Sociali - *Personal Safety and Social Responsibilities*)».

9.15

DI GIROLAMO, FEDE, VANIN

Dopo il comma 8 inserire il seguente:

«8-*bis*. Le disposizioni di cui all'articolo 121 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificato dal comma 8 del presente articolo, si applicano anche al personale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità

sostenibili, formato ed abilitato alle funzioni di esaminatore prima della data di entrata in vigore della presente disposizione.»

9.16

PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RIPAMONTI, RUFA

Dopo il comma 8 inserire il seguente:

«8-bis. Le disposizioni dell'articolo 121 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificato dal comma 8, si intendono applicate anche al personale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ora delle infrastrutture e della mobilità sostenibile, formato ed abilitato alle funzioni di esaminatore prima della data di entrata in vigore del presente provvedimento.»

9.17

BARBONI, GALLONE, MALLEGGNI, VONO

Dopo il comma 8 inserire il seguente:

«8-bis. Le disposizioni dell'articolo 121 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificato dal comma 8, sono applicabili anche al personale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ora delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, formato ed abilitato alle funzioni di esaminatore prima della data di entrata in vigore del presente provvedimento.»

9.18

MARGIOTTA

Dopo il comma 8 inserire il seguente:

«8-bis. Le disposizioni dell'articolo 121 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificato dal comma 8, sono applicabili anche al personale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ora delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, formato ed abilitato alle funzioni di esaminatore prima della data di entrata in vigore del presente decreto.»

9.19

VONO

Dopo il comma 8 inserire il seguente:

«8-bis. Le disposizioni dell'articolo 121 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificato dal comma 8, sono applicabili anche al personale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ora delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, formato ed abilitato alle funzioni di esaminatore prima della data di entrata in vigore del presente provvedimento.»

9.20

RUSPANDINI, TOTARO

Dopo il comma 8 inserire il seguente:

«8-bis. Le disposizioni dell'articolo 121 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificato dal comma 8, sono applicabili anche al personale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ora delle infrastrutture e della mobilità sostenibile, formato ed abilitato alle funzioni di esaminatore prima della data di entrata in vigore del presente provvedimento.»

9.21

EVANGELISTA

Dopo il comma 8 inserire il seguente:

«8-bis. Conservano la loro validità ed efficacia i corsi di qualificazione iniziale, di formazione periodica e gli esami di abilitazione di cui all'articolo 121, comma 3, del D.lgs. 30 aprile 1992, n. 285, sostenuti, prima del 16 giugno 2022, da parte del personale dipendente della pubblica amministrazione ma non appartenente al Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici.»

9.22

L'ABBATE, MATRISCIANO

Dopo il comma 8 inserire il seguente:

«8-bis. Le province italiane sono tenute a indire esami per il ruolo di insegnante e istruttore di scuola guida entro e non oltre il 31 dicembre 2024 e a ripetere annualmente gli stessi. Entro il 31 dicembre 2024, è istituito un registro presso la motorizzazione civile contenente i nominativi dei soggetti ritenuti idonei al ruolo di insegnante e istruttore di scuola guida. Il predetto registro è aggiornato annualmente.»

9.23

PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RIPAMONTI, RUFA

Dopo il comma 8 inserire il seguente:

«8-bis. Al fine di far fronte alla carenza di personale abilitato allo svolgimento delle prove per il conseguimento della patente di guida, in deroga alle disposizioni di legge, le direzioni territoriali delle motorizzazioni civili sono autorizzate a indire procedure di reclutamento del suddetto personale su base regionale.»

9.24

PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RUFA, RIPAMONTI

Dopo il comma 8 inserire il seguente:

«8-bis. All'articolo 5 della legge 8 agosto 1991, n. 264, al comma 4, dopo le parole "quindici anni" sono aggiunte le seguenti: "e agli operatori delle agenzie delle pratiche automobilistiche che siano in servizio da almeno vent'anni.»

9.25

COLTORTI

Al comma 9, sostituire la lettera c) con la seguente:

«c) all'articolo 58, comma 1, sono apportate le seguenti modificazioni:

1) le parole: "venti giorni" sono sostituite dalle seguenti: "sessanta giorni";

2) è aggiunto, in fine, il seguente periodo: "Detto termine è di sette giorni per le prime iscrizioni delle unità stesse.".»

9.26

RUSPANDINI, TOTARO

Al comma 9, sostituire la lettera c), con la seguente:

«c) all'articolo 58, comma 1, sono apportate le seguenti modificazioni:

1) le parole: "venti giorni" sono sostituite dalle seguenti: "sessanta giorni";

2) è aggiunto, in fine, il seguente periodo: "Detto termine è di venti giorni per le prime iscrizioni delle unità stesse.".»

9.27

BERUTTI

Al comma 9, sostituire la lettera c), con la seguente:

«c) all'articolo 58, comma 1, sono apportate le seguenti modificazioni:

1) le parole: "venti giorni" sono sostituite dalle seguenti: "sessanta giorni";

2) è aggiunto, in fine, il seguente periodo: "Detto termine è di venti giorni per le prime iscrizioni delle unità stesse.".»

9.28

CROATTI

Apportare le seguenti modifiche:

a) *al comma 9, dopo la lettera c), aggiungere, in fine, la seguente:*

«c-bis) all'articolo 58, comma 1-bis, sono aggiunte, infine, le seguenti parole: "e di prima immatricolazione";

b) *dopo il comma 9, inserire il seguente:*

«9-bis. All'articolo 59, comma 1, lettera aa), del decreto legislativo 3 novembre 2017, n. 229, dopo la parola: "adozione" sono inserite le seguenti: "dei principi".»

9.29

MARINELLO

Sostituire il comma 10 con il seguente:

«10. All'allegato A della legge 28 gennaio 1994, n. 84, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al punto 8, le parole: "nonché Porto di Licata" sono sostituite dalle seguenti: ", Porto di Licata nonché Porto di Sciacca";

b) al punto 10, le parole: "e Monopoli" sono sostituite dalle seguenti: ", Monopoli e Termoli"»

9.30

CASTALDI

Sostituire il comma 10 con il seguente:

«10. All'allegato A della legge 28 gennaio 1994, n. 84, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al punto 10, le parole: "e Monopoli" sono sostituite dalle seguenti: ", Monopoli e Termoli";

b) al punto 12, le parole: "e Ortona" sono sostituite dalle seguenti: ", Ortona e Vasto".»

9.31

PAGANO

Sostituire il comma 10 con il seguente:

«10. All'allegato A della legge 28 gennaio 1994, n.84, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al punto 10, le parole: "e Monopoli" sono sostituite dalle seguenti: ", Monopoli e Termoli";

b) al punto 12), le parole: "e Ortona" sono sostituite dalle seguenti: ", Ortona e Vasto".

9.32

RUSPANDINI

Sostituire il comma 10 con il seguente:

«10. All'allegato A della legge 28 gennaio 1994, n. 84, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al punto 10), le parole: "e Monopoli" sono sostituite dalle seguenti: ", Monopoli e Termoli";

b) al punto 12), le parole "e Ortona" sono sostituite dalle seguenti: ", Ortona e Vasto".

9.33

D'ALFONSO

Al comma 10, aggiungere in fine le seguenti parole:« e al punto 12) le parole: "e Ortona" sono sostituite dalle seguenti: ", Ortona e Vasto"».

9.34

FARAONE, EVANGELISTA

Dopo il comma 10 inserire il seguente:

«10-bis. Al fine di assicurare una maggiore programmazione sistemica delle infrastrutture portuali distribuite lungo l'intera costa della regione Sicilia, all'allegato A della legge 28 gennaio 1994, n. 84, al punto 9) le parole

"Porti di Augusta e Catania" sono sostituite dalle seguenti: "Porti di Augusta, Catania e Pozzallo."»

9.35

MALLEGNI, TOFFANIN, VONO, GALLONE

Dopo il comma 10, inserire il seguente:

«10-*bis*. Al fine di assicurare l'esercizio delle funzioni amministrative e di vigilanza e controllo nonché l'attuazione delle disposizioni urgenti in materia di sicurezza nel settore del trasporto marittimo di cui all'articolo 4, comma 1-*bis*, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, in deroga a quanto previsto dall'articolo 655 del decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66, il personale di cui all'articolo 937, comma 1, lettera a) e c), decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66, in servizio al 1.01.2007 quale vincitore di concorso di rafferma, che non risulta decaduto dal diritto di attivare la tutela giurisdizionale con riferimento al concorso bandito dal Ministero dei Trasporti con decreto pubblicato in Gazzetta Ufficiale, 4 Serie Speciale, n. 67 del 24 agosto 2007, è immesso, a domanda, da presentare entro 15 giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, con il grado di cui all'articolo 628, comma 1, lettera c), decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66, nel ruolo di cui all'articolo 812, comma 1, lettera n), decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66, ove viene iscritto nel termine di venti giorni successivi a quello di pubblicazione del medesimo concorso, fino ad un massimo di 3 unità, previo giudizio favorevole delle competenti commissioni ordinarie d'avanzamento espresso sulla base dei complessi di elementi di cui all'articolo 1058, del decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66. A tale fine è autorizzata la spesa di euro 48.570,54 per l'anno 2022 e di euro 117.263,16 annui a decorrere dall'anno 2023, cui si provvede, quanto a 46.000,00 per il 2022 e 117.263,16 annui a decorrere dall'anno 2023 mediante corrispondente riduzione del fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190, quanto a 2.570,54 per il 2022 mediante corrispondente riduzione del Fondo per interventi strutturali di politica economica di cui all'articolo 10, comma 5, del decreto-legge n. 282 del 2004, convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 27 dicembre 2004, n. 307, nonché la spesa per l'onere derivante da ricostruzione di carriera antecedente l'anno in corso, cui si provvede mediante corrispondente riduzione delle proiezioni dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2022-2024, nell'ambito del programma "Fondi di riserva e speciali" della missione "Fondi da ripartire" dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle fi-

nanze per l'anno 2021, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.»

9.36

BERUTTI

Dopo il comma 10, aggiungere il seguente:

«10-bis Al fine di assicurare l'esercizio delle funzioni amministrative e di vigilanza e controllo nonché l'attuazione delle disposizioni urgenti in materia di sicurezza nel settore del trasporto marittimo di cui all'articolo 4 comma 1-bis del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121 convertito con modificazioni dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, in deroga a quanto previsto dall'articolo 655 del decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66, il personale di cui all'articolo 937, comma 1, lettera a) e c), decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66, in servizio al 1.01.2007 quale vincitore di concorso di rafferma, che non risulta decaduto dal diritto di attivare la tutela giurisdizionale con riferimento al concorso bandito dal Ministero dei Trasporti con decreto pubblicato in Gazzetta Ufficiale, 4 Serie Speciale, n. 67 del 24 agosto 2007, è immesso, a domanda, da presentare entro 15 giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, con il grado di cui all'articolo 628, comma 1, lettera c), decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66, nel ruolo di cui all'articolo 812, comma 1, lettera n), decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66, ove viene iscritto nel termine di venti giorni successivi a quello di pubblicazione del medesimo concorso, fino ad un massimo di 3 unità, previo giudizio favorevole delle competenti commissioni ordinarie d'avanzamento espresso sulla base dei complessi di elementi di cui all'articolo 1058 decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66.

A tale fine è autorizzata la spesa di euro 48.570,54 per l'anno 2022 e di euro 117.263,16 annui a decorrere dall'anno 2023, cui si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo di cui all'articolo 1, comma 200 della legge 23 dicembre 2014, n. 190, nonché la spesa per l'onere derivante da ricostruzione di carriera antecedente l'anno in corso, cui si provvede mediante corrispondente riduzione delle proiezioni dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2022-2024, 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.»

9.37

RAUTI, RUSPANDINI

Dopo il comma 10 inserire il seguente:

«10-*bis*. Al fine di assicurare l'esercizio delle funzioni amministrative e di vigilanza e controllo nonché l'attuazione delle disposizioni urgenti in materia di sicurezza nel settore del trasporto marittimo di cui all'articolo 4, comma 1-*bis* del decreto legge 10 settembre 2021, n. 121 convertito con modificazioni dalla Legge 9 novembre 2021, n. 156, in deroga a quanto previsto dall'articolo 655 del decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66, il personale di cui all'articolo 937, comma 1, lettera a) e c), decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66, in servizio al 1.01.2007 quale vincitore di concorso di rafferma, che non risulta decaduto dal diritto di attivare la tutela giurisdizionale con riferimento al concorso bandito dal Ministero dei Trasporti con decreto pubblicato in Gazzetta Ufficiale, 4 Serie Speciale, n. 67 del 24 agosto 2007, è immesso, a domanda, da presentare entro 15 giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, con il grado di cui all'articolo 628, comma 1, lettera c), decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66, nel ruolo di cui all'articolo 812, comma 1, lettera n), decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66, ove viene iscritto nel termine di venti giorni successivi a quello di pubblicazione del medesimo concorso, fino ad un massimo di 3 unità, previo giudizio favorevole delle competenti commissioni ordinarie d'avanzamento espresso sulla base dei complessi di elementi di cui all'articolo 1058 decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66.

A tale fine è autorizzata la spesa di euro 48.570,54 per l'anno 2022 e di euro 117.263,16 annui a decorrere dall'anno 2023, cui si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo di cui all'articolo 1, comma 200 della legge 23 dicembre 2014, n. 190, nonché la spesa per l'onere derivante da ricostruzione di carriera antecedente l'anno in corso, cui si provvede mediante corrispondente riduzione delle proiezioni dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2022-2024, 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.»

9.38

DE FALCO

Dopo il comma 10 inserire il seguente:

«10-*bis*. Al fine di assicurare l'esercizio delle funzioni amministrative e di vigilanza e controllo nonché l'attuazione delle disposizioni urgenti in ma-

teria di sicurezza nel settore del trasporto marittimo di cui all'articolo 4 comma 1 bis del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121 convertito con modificazioni dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, in deroga a quanto previsto dall'articolo 655 del decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66, il personale di cui all'articolo 937, comma 1, lettera a) e c), decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66, in servizio al 1.01.2007 quale vincitore di concorso di rafferma, che non risulta decaduto dal diritto di attivare la tutela giurisdizionale con riferimento al concorso bandito dal Ministero dei Trasporti con decreto pubblicato in Gazzetta Ufficiale, 4 Serie Speciale, n. 67 del 24 agosto 2007, è immesso, a domanda, da presentare entro 15 giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, con il grado di cui all'articolo 628, comma 1, lettera c), decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66, nel ruolo di cui all'articolo 812, comma 1, lettera n), decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66, ove viene iscritto nel termine di venti giorni successivi a quello di pubblicazione del medesimo concorso, fino ad un massimo di 3 unità, previo giudizio favorevole delle competenti commissioni ordinarie d'avanzamento espresso sulla base dei complessi di elementi di cui all'articolo 1058 decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66.

A tale fine è autorizzata la spesa di euro 48.570,54 per l'anno 2022 e di euro 117.263,16 annui a decorrere dall'anno 2023, cui si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo di cui all'articolo 1, comma 200 della legge 23 dicembre 2014, n. 190, nonché la spesa per l'onere derivante da ricostruzione di carriera antecedente l'anno in corso, cui si provvede mediante corrispondente riduzione delle proiezioni dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2022-2024, 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.»

9.39

CANGINI, MALLEGNI, BARACHINI, VONO

Dopo il comma 10, aggiungere il seguente:

«10-bis. Al decreto legislativo 1° dicembre 2009, n. 178, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 3 sono aggiunti in fine i seguenti commi:

"3-bis. Al fine di sviluppare ulteriori percorsi di formazione che favoriscano l'integrazione interdisciplinare fra il mondo accademico, la formazione e la ricerca nel settore della Pubblica amministrazione, nonché di integrare il sistema della formazione universitaria, post universitaria, della ricerca e quello dell'accesso sempre più qualificato nella Pubblica amministra-

zione, la Scuola Nazionale dell'Amministrazione può prevedere nella propria offerta formativa l'erogazione anche di Corsi di alta formazione e di perfezionamento post lauream.

3-ter. La Scuola Nazionale dell'Amministrazione, previo accreditamento ai sensi del decreto ministeriale 14 dicembre 2021, n. 226, anche in deroga al requisito di cui all'articolo 4, comma 1, lettera a), relativamente al numero minimo di docenti per la formazione del collegio del dottorato, comunque non inferiore a sei, individuati anche tra professori universitari sulla base di una convenzione con l'Ateneo di appartenenza secondo le modalità, in quanto compatibili, di cui all'art. 6, comma 11, della legge 30 dicembre 2010, n. 240, può altresì emanare bandi per corsi di dottorato in Scienze della Pubblica amministrazione, e in favore di un massimo di otto candidati, fino al raggiungimento, a regime, di un numero di frequentatori non superiore a trentadue unità."

b) all'articolo 11, comma 2-*bis*, primo periodo dopo le parole "possono essere" è inserita la seguente "prioritariamente".»

Conseguentemente

alla rubrica dell'articolo aggiungere in fine le seguenti parole «e della Scuola nazionale dell'amministrazione».

9.40

MARGIOTTA

Dopo il comma 10, aggiungere il seguente:

«10-*bis*. L'articolo 59 del decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2021, n. 380, è sostituito dal seguente:

"Art. 59. (*Laboratori*) - 1. Agli effetti del presente testo unico, sono considerati laboratori ufficiali per l'esecuzione e certificazione delle prove e controlli di cui al successivo comma 2:

a) i laboratori dei politecnici, degli istituti universitari e dei dipartimenti universitari pubblici di architettura, geologia e ingegneria, secondo i rispettivi ordinamenti;

b) il laboratorio di scienze delle costruzioni del centro studi ed esperienze dei servizi antincendi e di protezione civile (Roma);

b-bis) il laboratorio dell'Istituto sperimentale di rete ferroviaria italiana spa;

b-ter) il Centro sperimentale dell'Ente nazionale per le strade (ANAS) di Cesano (Roma), autorizzando lo stesso ad effettuare prove di crash test per le barriere metalliche.

2. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili autorizza, previa verifica dei requisiti in possesso del richiedente, con proprio decreto ai sensi del presente capo, altri laboratori ad effettuare e certificare:

a) prove sui materiali da costruzione;

c) prove di laboratorio su terre e rocce;

c-bis) prove e controlli in situ su strutture e costruzioni esistenti

3. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili può avvalersi, mediante stipula di apposite convenzioni, dell'Ente unico nazionale di accreditamento nell'esercizio delle proprie funzioni di controllo, verifica e vigilanza sulla sussistenza e permanenza dei requisiti previsti da specifici provvedimenti adottati dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, per il rilascio ed il rinnovo delle autorizzazioni di cui al comma 2.

4. Le attività di laboratorio finalizzate alla certificazione delle prove sui materiali da costruzione, delle prove su terre e rocce, nonché delle prove e dei controlli in situ su strutture e costruzioni esistenti, effettuate dai laboratori di cui ai commi 1 e 2 ai fini della valutazione della sicurezza delle costruzioni, è un servizio di pubblica utilità.

5. Le prove di laboratorio effettuate sui campioni di materiale prelevati in situ dalle strutture in fase di realizzazione o dalle costruzioni esistenti, potranno essere certificate dai laboratori ufficiali di cui al co. 1 oppure dai laboratori autorizzati ad effettuare e certificare le prove di cui alla lettera a) del comma 2, a condizione che il prelievo sia stato effettuato e certificato dai laboratori ufficiali di cui al co.1 oppure dai laboratori autorizzati ad effettuare e certificare le prove di cui alle lettere a) e c-bis) del comma 2.»

9.41

STEFANO

Dopo il comma 10 aggiungere il seguente:

«10-bis. All'articolo 6, comma 1, del decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380, dopo la lettera b) è inserita la seguente: "b-bis) gli interventi di realizzazione e installazione di vetrate panoramiche amovibili e totalmente trasparenti, cosiddettevepa, dirette ad assolvere funzioni temporanee di protezione dagli agenti atmosferici, miglioramento delle prestazioni acustiche ed energetiche, riduzione delle dispersioni termiche, di parziale impermeabilizzazione dalle acque meteoriche, dei balconi aggettanti dal corpo dell'edificio o di logge rientranti all'interno dell'edificio, purché tali elementi non configurino spazi stabilmente chiusi con conseguente creazione di volumi e di superfici, come definiti dal Regolamento Edilizio Tipo, che possano generare nuova volumetria o comportare il mutamento della destinazione d'uso

dell'immobile anche da superficie accessoria a superficie utile. Tali strutture devono favorire una naturale micro-aerazione che consente la circolazione di un costante flusso di arieggiamento a garanzia della salubrità dei vani interni domestici ed avere caratteristiche tecnico-costruttive e profilo estetico tali da ridurre al minimo l'impatto visivo e l'ingombro apparente e da non modificare le preesistenti linee architettoniche."»

9.42

CAMPARI, PERGREFFI, CORTI, RUFA, RIPAMONTI

Dopo il comma 10 aggiungere, in fine, il seguente:

«10-bis. Le risorse assegnate ai Comuni per interventi straordinari sul patrimonio residenziale pubblico, ai sensi dell'articolo 3, primo comma, lettera q), della legge 5 agosto 1978, n. 457, non ancora del tutto utilizzate per le finalità originariamente previste alla data di entrata in vigore della presente disposizione, possono essere riutilizzate dai medesimi Comuni beneficiari per la realizzazione di interventi comunque caratterizzati da finalità di interesse pubblico generale, previa istanza al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da inviarsi entro il termine del 31 dicembre 2022. Le modalità di inoltro delle istanze da parte dei Comuni, i contenuti delle medesime e i criteri per la riassegnazione delle risorse di cui al primo periodo sono definite con decreto direttoriale entro trenta giorni dall'entrata in vigore della presente disposizione. Le amministrazioni interessate provvedono all'attuazione delle disposizioni di cui al presente comma con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente, e comunque senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica».

9.43

PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RIPAMONTI, RUFA

Dopo il comma 10, aggiungere il seguente:

«10-bis. Ai fini della realizzazione della tratta tra Clusone e Ponte Nossola della strada statale 671 Valle Seriana, è autorizzata la spesa di 2 milioni di euro per lo studio di fattibilità tecnica ed economica della suddetta opera. Agli oneri derivanti dalla presente disposizione, pari 2 milioni di euro per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per far

fronte ad esigenze indifferibili che si manifestano nel corso della gestione di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.»

9.44

PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RIPAMONTI, RUFA

Dopo il comma 10, aggiungere il seguente:

«10-bis. Ai fini della realizzazione del secondo lotto tra Cisano e Pontida sulla strada statale 342, è autorizzata la spesa di 2 milioni di euro per l'anno 2022, per lo studio di fattibilità tecnica ed economica della suddetta opera. Agli oneri derivanti dalla presente disposizione, pari 2 milioni di euro per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per far fronte ad esigenze indifferibili che si manifestano nel corso della gestione di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.»

9.45

MARGIOTTA

Dopo il comma 10, aggiungere il seguente:

«10-bis. Al fine favorire la realizzazione di progetti volti a ridurre l'inquinamento ambientale nelle aree portuali, la fornitura di 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.»

9.46

CORTI, RUFA, PERGREFFI, CAMPARI, RIPAMONTI

Dopo il comma 10, aggiungere il seguente:

«10-bis. All'articolo 43, comma 2, 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: "Ferma restando l'autorizzazione di spesa di cui al primo periodo, per le medesime finalità di cui al comma 1, possono altresì essere utilizzate le risorse finanziarie disponibili a legislazione vigen-

te nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili."»

9.47

DI GIROLAMO, FEDE, VANIN

Dopo il comma 10, aggiungere, in fine, il seguente:

«10-bis. All'articolo 5, comma 2-ter, del decreto-legge 28 maggio 2004, n. 136, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 luglio 2004, n. 186, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al terzo periodo, dopo le parole: "sono depositati" sono inserite le seguenti: "ai soli fini informativi";

b) al quarto periodo, dopo le parole: "Con la stessa modalità" sono inserite le seguenti: "e per le medesime finalità".»

9.48

FAGGI, ARRIGONI, PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RUFA, RIPAMONTI

Dopo il comma 10 aggiungere, in fine, il seguente:

«10-bis. All'articolo 1, comma 26, della legge 27 dicembre 2019, n. 160, le parole da "come previsto" a "legge 28 giugno 2019, n. 58," sono soppresse, e le parole "è assegnata al soggetto attuatore degli interventi" sono sostituite dalle seguenti: "è trasferita alla medesima provincia".».

9.49

EVANGELISTA

Dopo il comma 10, inserire il seguente:

«10-bis. All'articolo 1, comma 48, della legge 27 dicembre 2019, n. 160, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) le parole "50 per cento del", ovunque ricorrono, sono abrogate;

b) alla lettera c), inserire, infine, le seguenti parole: ", compresi gli interventi di messa in sicurezza degli itinerari ciclabili nuovi e già presenti,

l'istituzione di strade a velocità ridotta e la dotazione di velostazioni e rastrelliere".»

ORDINI DEL GIORNO

G9.1

MALAN, RUSPANDINI, TOTARO

Il Senato, nel corso dell'esame dell'articolo 9 dell'A.S. 2646,

premessi che:

su iniziativa del dirigente della Direzione generale di Vigilanza sulle concessionarie autostradali, ai concessionari autostradali è stato assicurato, per le conseguenze della pandemia da Covid-19, attraverso un apposito incremento dei pedaggi, il ristoro integrale della differenza tra gli incassi netti registrati a partire dal marzo 2020 rispetto ai corrispondenti mesi del 2019, l'anno più ricco di sempre in questo settore;

per Autostrade per l'Italia (ASPI) l'importo è già quantificato in 542 milioni di euro per i soli mesi marzo-giugno 2020; i bilanci della società per il 2020 e il 2021 evidenziano minori ricavi per 816 e 232 milioni; il ristoro per quel biennio raggiungerà dunque il miliardo di euro, che graverà sui pedaggi, aumentando i costi di tutte le attività economiche che usufruiscono della rete di ASPI, con conseguente aumento dei prezzi dei servizi e dei prodotti da loro offerti, nonché delle merci trasportate, in aggiunta agli incrementi dei costi dovuti ai rincari dei carburanti; lo stesso criterio andrà applicato alle altre concessioni autostradali con relativo esborso da parte dei loro utenti;

tale ristoro integrale rappresenta una macroscopica disparità di trattamento rispetto agli altri settori, atteso che ASPI ha subito una riduzione degli incassi rispetto al 2019 pari al 26,2 per cento nel 2020 e al 7,4 per cento nel 2021, ben sotto la soglia minima del 33 per cento prevista dal decreto "Ristori" e misure connesse, dove si è posto altresì un tetto del 20 per cento del minore fatturato, e un limite di 150.000 euro all'importo da ristorare; con le regole stabilite in generale dalla legge, ad ASPI non spetterebbe alcun ristoro;

senza un supporto di legge, anzi, in contrasto con le norme applicate ad ogni altra azienda, il MIMS garantisce ad ASPI una sorta di immunità rispetto all'andamento dell'economia reale, che nel 2020 ha visto scendere del 9 per cento il PIL; lo stesso regime, secondo le indicazioni del dirigente, andrà applicato a tutti i concessionari autostradali, benché, a differenza di molte attività che i provvedimenti del Governo hanno chiuso per mesi, abbiano

continuato ad operare, fruendo anche di eccezioni per le loro aree di servizio rispetto alla chiusura di bar e ristoranti;

il meccanismo indicato, peraltro, costituirebbe anche una immunizzazione (a spese degli utenti, diretti e indiretti, delle autostrade) dagli effetti del rincaro dei carburanti, che inevitabilmente ridurrà il traffico; anche in questo caso la disparità con gli altri soggetti economici della nazione appare stridente e ingiustificata;

ASPI, riguardo all'opzione di cui al punto 1.1 lettera b) numero i) della delibera CIPE 15 giugno 2007, n. 39, ha sempre scelto di non chiedere il riequilibrio del piano economico-finanziario; per questo non ha mai subito compensazioni in termini di ribasso delle tariffe dei pedaggi o altro, benché in tutti gli esercizi dal 2008 al 2019 abbia incassato molto più di quanto previsto dal piano finanziario, ad esempio 215 milioni nel 2018 e 188 milioni nel 2019;

impegna il Governo:

ad uniformare i criteri di ristoro riguardanti i concessionari autostradali a quelli applicati per legge alla generalità delle imprese, anche eventualmente assumendo iniziative legislative per rimodulare questi ultimi.

G9.2

MALAN, RUSPANDINI, TOTARO

Il Senato, in sede di esame dell'articolo 9 dell'A.S. 2646,

premesso che:

il dottor Felice Morisco, come risulta dal *curriculum vitae* pubblicato sul sito del Ministero, dal 1997 al 2011 ha svolto presso l'ANAS attività di valutazione della fattibilità dei piani finanziari annessi alle convenzioni autostradali e dal 2011 al 2012 è stato dirigente amministrativo presso l'Unità Analisi economico finanziarie espletando mansioni connesse all'attività di vigilanza economica e regolazione per le società concessionarie autostradali; quando per legge tali funzioni sono passate al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in totale continuità, ha mantenuto la stessa carica presso la neocostituita struttura di vigilanza sulle concessioni autostradali e poi dal 2015 presso la Direzione generale di Vigilanza sulle concessionarie autostradali, dove nel gennaio scorso ha visto porre anche l'ANAS sotto la sua vigilanza;

tale continuità è in evidente contrasto con la legge 6 novembre 2012, n. 190, detta "anticorruzione" e segnatamente con l'articolo 1, comma 4, lettera e), comma 5, lettera b) e comma 10, lettera b), dove si impone di assicurare la rotazione dei dirigenti nei settori particolarmente esposti alla corruzione;

su iniziativa del dottor Morisco ai concessionari autostradali è stato assicurato, per le conseguenze della pandemia da Covid-19, attraverso un apposito incremento dei pedaggi, il ristoro integrale della differenza tra gli incassi netti registrati a partire dal marzo 2020 rispetto ai corrispondenti mesi del 2019, l'anno più ricco di sempre in questo settore; per Autostrade per l'Italia (ASPI) l'importo è già quantificato in 542 milioni di euro per i soli mesi marzo-giugno 2020; i bilanci della società per il 2020 e il 2021 evidenziano minori ricavi per 816 e 232 milioni; il ristoro per quel biennio raggiungerà dunque il miliardo di euro, che graverà sui pedaggi, aumentando i costi di tutte le attività economiche che usufruiscono della rete di ASPI, con conseguente aumento dei prezzi dei servizi e dei prodotti da loro offerti, nonché delle merci trasportate, in aggiunta agli incrementi dei costi dovuti ai rincari dei carburanti; lo stesso criterio andrà applicato alle altre concessioni autostradali con relativo esborso da parte dei loro utenti; tale ristoro integrale rappresenta una macroscopica disparità di trattamento rispetto agli altri settori, atteso che ASPI ha subito una riduzione degli incassi rispetto al 2019 pari al 26,2 per cento nel 2020 e al 7,4 per cento nel 2021, ben sotto la soglia minima del 33 per cento prevista dal decreto "Ristori" e misure connesse, dove si è posto altresì un tetto del 20 per cento del minore fatturato, e un limite di 150.000 euro all'importo da ristorare; con le regole stabilite in generale dalla legge, ad ASPI non spetterebbe alcun ristoro; senza un supporto di legge, anzi, in contrasto con le norme applicate ad ogni altra azienda, il dottor Morisco ha garantito ad ASPI una sorta di immunità rispetto all'andamento dell'economia reale, che nel 2020 ha visto scendere del 9 per cento il PIL; lo stesso regime, secondo le indicazioni del dirigente, andrà applicato a tutti i concessionari autostradali, benché, a differenza di molte attività che i provvedimenti del Governo hanno chiuso per mesi, abbiano continuato ad operare, fruendo anche di eccezioni per le loro aree di servizio rispetto alla chiusura di bar e ristoranti; il meccanismo indicato, peraltro, costituirebbe anche una immunizzazione (a spese degli utenti, diretti e indiretti, delle autostrade) dagli effetti del rincaro dei carburanti, che inevitabilmente ridurrà il traffico; anche in questo caso la disparità con gli altri soggetti economici della nazione appare stridente e ingiustificata; ASPI, riguardo all'opzione di cui al punto 1.1 lettera b) numero i) della delibera CIPE 15 giugno 2007, n. 39, ha sempre scelto di non chiedere il riequilibrio del piano economico-finanziario; per questo non ha mai subito compensazioni in termini di ribasso delle tariffe dei pedaggi o altro, benché in tutti gli esercizi dal 2008 al 2019 abbia incassato molto più di quanto previsto dal piano finanziario, ad esempio 215 milioni nel 2018 e 188 milioni nel 2019;

lo stesso dottor Morisco ha esteso la concessione dell'Autostrada Brescia-Verona-Vicenza-Padova sulla base dell'approvazione da parte del CIPE di un progetto parziale e preliminare, quando invece era richiesto, dalla convenzione il progetto definitivo completo, approvazione che era stata in precedenza definitivamente annullata dal Consiglio di Stato; in base alla convenzione del 2007, approvata per legge, la concessione doveva essere estesa al 31 dicembre 2026, "in funzione della realizzazione della Valdastico Nord" (ar-

articolo 4, comma 1), il cui completo progetto definitivo doveva essere approvato entro il 30 giugno 2013 (comma 2); ciò avveniva dopo che l'Unione europea aveva aperto un a procedura di infrazione su un precedente tentativo di proroga, in quanto non collegato ad alcuna nuova opera da realizzare; con deliberazione n. 21 del 18 marzo 2013 il CIPE approvò, in linea tecnica, il solo progetto preliminare del solo 1° lotto Piovene Rocchette-Valle dell'Astico, a esclusione di vari tratti, oggetto di prescrizione localizzativa da parte del Ministro dell'ambiente; alla scadenza del 30 giugno 2013 non esisteva alcun progetto completo, né definitivo della Valdastico Nord; l'inerzia del Ministero delle infrastrutture in merito a tale inadempienza, ha fatto supporre che prima di tale data un suo atto abbia graziosamente prorogato tale scadenza, ma, nonostante i vari tentativi di conoscerne gli estremi attraverso interrogazioni, accesso agli atti e accesso civico, non è mai stato possibile sapere se, da chi e come tale atto sia stato approvato; il 21 gennaio 2019, il Consiglio di Stato, definitivamente pronunciandosi sull'appello presentato l'anno precedente dal Comune di Besenello, con sentenza 499/19 annullava la menzionata deliberazione del CIPE, condannando la società Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova S.p.A. al pagamento delle spese; incredibilmente, il 6 aprile 2020, la Direzione generale per la vigilanza sulla concessioni autostradali del Ministero, in persona del direttore Felice Morisco, stipulava con la società autostradale un atto aggiuntivo alla Convenzione unica del 9 luglio 2007, in cui si conferma al 31 dicembre 2026 la durata della concessione, ritenendo assoluta la condizione di cui all'articolo 4, comma 2 della Convenzione del 2007, che richiedeva il progetto definitivo dell'intera autostrada Valdastico Nord, "in funzione dell'approvazione del 1° Lotto funzionale" della medesima, "con delibera CIPE n. 21/2013"; in data 13 ottobre 2020, la Corte di cassazione dichiarava inammissibile il ricorso presentato dalla citata società Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova S.p.A. avverso la sentenza del Consiglio di Stato;

impegna il Governo:

a dare piena attuazione per la legge 6 novembre 2012, n. 190, detta "anticorruzione" e segnatamente con l'articolo 1, comma 4, lettera *e*), comma 5, lettera *b*) e comma 10, lettera *b*), dove si impone di assicurare la rotazione dei dirigenti nei settori particolarmente esposti alla corruzione, nei confronti del menzionato dirigente, che da venticinque anni è interlocutore, senza soluzione di continuità ma solo con avanzamenti di carriera, dei concessionari autostradali;

ad esaminare le decisioni dello stesso dirigente: a) sul ristoro al 100% dei minori incassi durante l'emergenza Covid, in palese contrasto con la legge che riguarda la generalità delle imprese, b) sulla proroga della concessione dell'Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova sulla base di una delibera CIPE definitivamente annullata dal Consiglio di Stato.

G9.3

MALAN, RUSPANDINI, TOTARO

Il Senato, nel corso dell'esame dell'articolo 9 dell'A.S. 2646,

premesso che:

in base alla convenzione del 9 luglio 2007, approvata dall'art. 8-*duodecies*, comma 2, del decreto-legge 7 aprile 2008, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 giugno 2008, n. 101, la concessione la concessione dell'Autostrada Brescia-Verona-Vicenza-Padova doveva essere estesa al 31 dicembre 2026, "in funzione della realizzazione della Valdastico Nord" (articolo 4, comma 1), il cui completo progetto definitivo doveva essere approvato entro il 30 giugno 2013 (comma 2); ciò avveniva dopo che l'Unione europea aveva aperto un a procedura di infrazione su un precedente tentativo di proroga, in quanto non collegato ad alcuna nuova opera da realizzare;

con deliberazione n. 21 del 18 marzo 2013 il CIPE approvò, in linea tecnica, il solo progetto preliminare del solo 1° lotto Piovene Rocchette-Valle dell'Astico, a esclusione di vari tratti, oggetto di prescrizione localizzativa da parte del Ministro dell'ambiente; alla scadenza del 30 giugno 2013 non esisteva alcun progetto completo, né definitivo della Valdastico Nord;

l'inerzia del Ministero delle infrastrutture di fronte a tale inadempienza ha fatto supporre che prima di tale data un suo atto abbia graziosamente prorogato tale scadenza, ma, nonostante i vari tentativi di conoscerne gli estremi attraverso interrogazioni, accesso agli atti e accesso civico, non è mai stato possibile sapere se, da chi e come tale atto sia stato approvato;

il 21 gennaio 2019, il Consiglio di Stato, definitivamente pronunciandosi sull'appello presentato l'anno precedente dal Comune di Besenello, con sentenza 499/19 annullava la menzionata deliberazione del CIPE, condannando la società Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova S.p.A. al pagamento delle spese;

incredibilmente, il 6 aprile 2020, la Direzione generale per la vigilanza sulla concessioni autostradali del Ministero, in persona del direttore Felice Morisco, stipulava con la società autostradale un atto aggiuntivo alla Convenzione unica del 9 luglio 2007, in cui si conferma al 31 dicembre 2026 la durata della concessione, ritenendo assolta la condizione di cui all'articolo 4, comma 2 della Convenzione del 2007, che richiedeva il progetto definitivo dell'intera autostrada Valdastico Nord, "in funzione dell'approvazione del 1° Lotto funzionale" della medesima, "con delibera CIPE n. 21/2013";

in data 13 ottobre 2020, la Corte di cassazione dichiarava inammissibile il ricorso presentato dalla citata società Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova S.p.A. avverso la sentenza del Consiglio di Stato;

impegna il Governo:

ad intervenire per sanare la grave e palese irregolarità compiuta estendendo una lucrosissima concessione sulla base di una deliberazione definitivamente annullata.

EMENDAMENTI

9.0.1

RUSPANDINI, TOTARO

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 9-bis

1. Al fine di garantire il migliore raggiungimento dei *target* previsti nel PNRR relativamente alla mobilità sostenibile e l'utilizzo efficace delle risorse impegnate nel Piano, promuovendo una progressiva riduzione dell'uso individuale del traffico veicolare privato attraverso una più efficace distribuzione degli utenti del trasporto pubblico di linea ed un più idoneo raccordo tra gli orari di inizio e termine delle attività economiche, lavorative e didattiche e gli orari dei servizi di trasporto pubblico locale, urbano ed extraurbano, è istituito presso il Ministero delle infrastrutture e la mobilità sostenibili un fondo con una dotazione annuale di euro 25 milioni per gli anni dal 2022 al 2030, di cui 15 milioni per le spese in conto capitale e 10 milioni per spese di parte corrente destinato all'erogazione di contributi in favore:

a) delle imprese e delle pubbliche amministrazioni di cui all'articolo 229, comma 4, del decreto - legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, che provvedano ad adottare entro il 31 dicembre dell'anno precedente, un piano degli spostamenti casa-lavoro del proprio personale redatto secondo le linee guida di cui all'art 3 , comma 5 del decreto del Ministro della transizione ecologica di concerto con il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibile n. 179 del 12 maggio 2021;

b) degli istituti scolastici di ogni ordine e grado che provvedano ad adottare entro il 31 dicembre dell'anno precedente un piano degli spostamenti casa-scuola-casa del personale scolastico e degli alunni;

c) delle amministrazioni comunali per il rafforzamento delle azioni di *mobility management*.

I contributi sono destinati al finanziamento, nei limiti delle risorse disponibili e tenuto conto di quanto disposto al punto c), delle misure di mobilità sostenibile, inserite nei piani di spostamento casa lavoro e casa scuola.

2. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da adottarsi 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 il riconoscimento dei contributi per il tramite degli enti locali, nel cui territorio sono ubicati i soggetti beneficiari.

3. Il cinque per cento delle risorse di parte corrente rimane in capo al Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili per le attività di monitoraggio dei progetti e degli obiettivi, la creazione di una rete di mobility manager, il supporto tecnico e il dispiegamento uniforme sul territorio, la comunicazione istituzionale".

4. Le risorse del fondo di cui all'articolo 51, comma 9, della legge 23 luglio 2021, n. 106 non utilizzate nel 2021 possono essere utilizzate dai Comuni beneficiari per la medesima finalità anche nel 2022 e nel 2023.

5. All'articolo 7, comma 2, del decreto interministeriale n. 179/2021, alla fine del comma inserire le parole ", compreso il personale delle strutture in house e/o delle aziende partecipate pubbliche o delle agenzie di mobilità.»

9.0.2

DAMIANI, VONO

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art 9-bis

(Promozione dell'Intermodalità porto-ferrovia)

1. All'articolo 13-bis del decreto-legge 21 marzo 2022, n. 21, convertito, con modificazioni, dalla legge 20 maggio 2022, n. 51, sono apportate le seguenti modifiche:

a) al comma 1, le parole "può riconoscere" sono sostituite dalle parole "riconosce, fino al 31 dicembre 2025";

b) dopo il comma 1 sono aggiunti i seguenti:

"2. Con decreto direttoriale, da emanarsi entro novanta giorni dall'entrata in vigore della presente disposizione, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, sentite le autorità di sistema portuale e le associazioni di categoria maggiormente rappresentative della categoria dei Terminal Operators, fissa gli obiettivi di traffico ferroviario, anche differenziati per cia-

scun ambito portuale, l'entità e le modalità di determinazione dello sconto sul canone di concessione.

3. Con il medesimo decreto di cui al comma 2, viene istituito presso il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili un fondo di 2 milioni di euro avente la finalità di riequilibrare, qualora necessario, le minori risorse derivanti dal riconoscimento dell'incentivo previsto al comma 1.

4. L'articolo 47 comma 11-*quater* del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito con modificazioni dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, è abrogato. Sino all'entrata in vigore della presente disposizione restano comunque validi gli sconti concessi dalle autorità di sistema portuale in virtù della disposizione di cui al primo periodo.

5. Qualora il traffico ferroviario in origine o destinazione da un porto collocato sulla rete Core o comprehensive delle TEN-T, di cui al Regolamento 1315/2013/UE, sia diretto verso, o provenga da, un interporto, o centro smistamento merci, collocato sulla medesima rete con modalità ferroviaria, la tariffa per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e la tariffa per l'erogazione delle operazioni di sbarco e imbarco sono compensate nella misura massima del 50% dallo Stato attraverso il fondo di cui al comma 3, incrementato per una somma pari a 20 milioni di euro per ciascun anno 2023, 2024, 2025. Con Decreto direttoriale sono stabilite le modalità e i tempi di accesso al fondo da parte dei gestori delle infrastrutture ferroviari, dei gestori degli interporti e dei concessionari ex art. 18 legge n. 84/1994, anche raggruppati in consorzio.

6. I concessionari di spazi demaniali in ambito portuale ai sensi dell'articolo 18 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, beneficiano di un credito d'imposta pari al 100% per i costi relativi alla realizzazione, rimessa in pristino e manutenzione straordinaria, delle infrastrutture ferroviarie localizzate sui terminali oggetto di concessione che consentano un collegamento con la rete ferroviaria di cui al Regolamento n. 1315/2013."

7. Agli oneri derivanti dai commi 3 e 5, pari a 23 milioni di euro per ciascuno degli anni 2023, 2024 e 2025 e a quelli derivanti dal comma 6, valutati in 20 milioni di euro a decorrere dal 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190"».

9.0.3

PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RIPAMONTI, RUFA

Dopo l'articolo, aggiungere il seguente:

«Art. 9-bis.

1. All'articolo 13-*bis* del decreto-legge 21 marzo 2022, n. 21, convertito con legge 20 maggio 2022, n. 51 sono apportate le seguenti modifiche:

a) al comma 1, le parole "può riconoscere" sono sostituite dalle parole "riconosce, fino al 31 dicembre 2025";

b) dopo il comma 1, sono aggiunti i seguenti commi:

"1-*bis* Con decreto direttoriale, da emanarsi entro novanta giorni dall'entrata in vigore della presente disposizione, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, sentite le autorità di sistema portuale e le associazioni di categoria maggiormente rappresentative della categoria dei Terminal Operators, fissa gli obiettivi di traffico ferroviario, anche differenziati per ciascun ambito portuale, l'entità e le modalità di determinazione dello sconto sul canone di concessione.

1-*ter*. Con il medesimo decreto di cui al comma 2, viene istituito presso il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili un fondo di 2 milioni di euro avente la finalità di riequilibrare, qualora necessario, le minori risorse derivanti dal riconoscimento dell'incentivo previsto al comma 1.

1-*quater*. È abrogato l'art. 47 comma 11-*quater* del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito con modificazioni dalla legge 21 giugno 2017, n. 96. Sino all'entrata in vigore della presente disposizione restano comunque validi gli sconti concessi dalle autorità di sistema portuale in virtù della disposizione di cui al primo periodo.

1-*quinq*ues. Qualora il traffico ferroviario in origine o destinazione da un porto collocato sulla rete Core o comprehensive delle TEN-T, di cui al Regolamento 1315/2013/UE, sia diretto verso, o provenga da, un interporto, o centro smistamento merci, collocato sulla medesima rete con modalità ferroviaria, la tariffa per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e la tariffa per l'erogazione delle operazioni di sbarco e imbarco sono compensate nella misura massima del 50% dallo Stato attraverso il fondo di cui al comma 3, incrementato per una somma pari a 20 milioni di euro per ciascun anno 2023, 2024, 2025. Con Decreto direttoriale sono stabilite le modalità e i tempi di accesso al fondo da parte dei gestori delle infrastrutture ferroviari, dei gestori degli interporti e dei concessionari ex art. 18 legge n. 84/1994, anche raggruppati in consorzio.

1-*sexies*. I concessionari di spazi demaniali in ambito portuale ai sensi dell'articolo 18 della legge 28 gennaio 1994, n. 84 beneficiano di un credito

d'imposta pari al 100% per i costi relativi alla realizzazione, rimessa in pristino e manutenzione straordinaria, delle infrastrutture ferroviarie localizzate sui terminali oggetto di concessione che consentano un collegamento con la rete ferroviaria di cui al Regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013.»

9.0.4

PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RIPAMONTI, RUFA

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 9-bis

(Adeguamento inflazione del canone demaniale portuale)

1. La misura unitaria del canone demaniale nei porti soggetti alla legge n. 84 del 1994, come previsto dall'art. 04 del decreto-legge 5 ottobre 1993, n. 400, convertito, con modificazioni ed integrazioni, dalla legge 4 dicembre 1993, n. 494, viene adeguata al tasso d'inflazione medio annuale calcolato dall'ISTAT nell'anno precedente a quello di applicazione.

2. Al fine di garantire l'equilibrio economico finanziario dei concessionari ex art. 18 e 6 della legge n. 84 del 1994, localizzati sulle reti TEN-T, Core e Comprehensive, di cui al Regolamento 1315/2013/UE, l'incremento non è applicato qualora l'ebitda dell'impresa concessionaria, nel medesimo periodo di cui al comma 1, non sia cresciuto in misura almeno pari al tasso di cui al comma 1.

3. Per gli anni 2022, 2023 e 2024, al fine di favorire la ripresa del traffico passeggeri a seguito della pandemia da Covid 19, del conflitto bellico in Ucraina nonché al fine di promuovere il traffico merci sulle TEN-T di cui al Regolamento 1315/2013/UE, l'incremento di cui al comma 1 non è applicato.

4. Agli oneri derivanti dal presente articolo, pari a 5 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022, 2023, 2024, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per far fronte ad esigenze indifferibili che si manifestano nel corso della gestione di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.»

9.0.5

DAMIANI, VONO

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art 9-bis

(Adeguamento inflazione del canone demaniale portuale)

1. La misura unitaria del canone demaniale nei porti soggetti alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, come previsto dall'art. 04 del decreto-legge 5 ottobre 1993, n. 400, convertito, con modificazioni ed integrazioni, dalla legge 4 dicembre 1993, n. 494, viene adeguata al tasso d'inflazione medio annuale calcolato dall'ISTAT nell'anno precedente a quello di applicazione.

2. Al fine di garantire l'equilibrio economico finanziario dei concessionari ex art. 18 e 6 della legge n. 84 del 1994, localizzati sulle reti TEN-T, Core e Comprehensive, di cui al Regolamento 1315/2013/UE, l'incremento non è applicato qualora l'ebitda dell'impresa concessionaria, nel medesimo periodo di cui al comma 1, non sia cresciuto in misura almeno pari al tasso di cui al comma 1.

3. Per gli anni 2022, 2023 e 2024, al fine di favorire la ripresa del traffico passeggeri a seguito della pandemia da Covid 19, del conflitto bellico in Ucraina nonché al fine di promuovere il traffico merci sulle TEN-T di cui al Regolamento 1315/2013/UE, l'incremento di cui al comma 1 non è applicato.»

9.0.6

BERUTTI

Dopo l'articolo, aggiungere il seguente

«Art. 9-bis

1. Al decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 199, all'articolo 31, comma 1, la lettera b) è così modificata:

"la comunità è un soggetto di diritto autonomo, in cui l'amministrazione comunale ha potere di indirizzo e pianificazione, e in cui l'esercizio dei poteri di controllo fa capo esclusivamente a persone fisiche, PMI, enti territoriali e autorità locali, ivi incluse le stesse amministrazioni comunali, gli enti di ricerca e formazione, gli enti religiosi, quelli del terzo settore e di protezione ambientale nonché le amministrazioni locali contenute nell'elenco delle amministrazioni pubbliche divulgato dall'Istituto Nazionale

di Statistica (di seguito: ISTAT) secondo quanto previsto all'articolo 1, comma 3, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, che sono situate nel territorio degli stessi Comuni in cui sono ubicati gli impianti per la condivisione di cui al comma 2, lettera a)".

2. All'articolo 33 del decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 199, aggiungere il seguente comma 3: "Al fine di ottimizzare le configurazioni realizzate in attuazione del presente Capo, i gestori di servizi energetici e di gas comunicano annualmente ai Comuni i dati relativi ai consumi di energia e di gas di tutte le utenze allacciate relative al territorio di competenza di ciascuna amministrazione comunale".»

9.0.7

RUSPANDINI, TOTARO

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 9-bis

1. Al decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 199, all'articolo 31, comma 1, la lettera b) è così modificata:

"la comunità è un soggetto di diritto autonomo, in cui l'amministrazione comunale ha potere di indirizzo e pianificazione, e in cui l'esercizio dei poteri di controllo fa capo esclusivamente a persone fisiche, PMI, enti territoriali e autorità locali, ivi incluse le stesse amministrazioni comunali, gli enti di ricerca e formazione, gli enti religiosi, quelli del terzo settore e di protezione ambientale nonché' le amministrazioni locali contenute nell'elenco delle amministrazioni pubbliche divulgato dall'Istituto Nazionale di Statistica (di seguito: ISTAT) secondo quanto previsto all'articolo 1, comma 3, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, che sono situate nel territorio degli stessi Comuni in cui sono ubicati gli impianti per la condivisione di cui al comma 2, lettera a)".

2. All'articolo 33 del decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 199, aggiungere il seguente comma 3: "Al fine di ottimizzare le configurazioni realizzate in attuazione del presente Capo, i gestori di servizi energetici e di gas comunicano annualmente ai Comuni i dati relativi ai consumi di energia e di gas di tutte le utenze allacciate relative al territorio di competenza di ciascuna amministrazione comunale".»

9.0.8

DE LUCIA

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 9-bis

(Messa in sicurezza e adeguamento sismico degli edifici scolastici)

1. In considerazione delle difficoltà riscontrate dagli Enti Locali in conseguenza della situazione emergenziale derivante dalla pandemia da Covid-19, in deroga a quanto disposto dal decreto del Ministro dell'istruzione 11 novembre 2020, n. 158, gli enti locali beneficiari delle risorse relative al Fondo di cui all'articolo 1, comma 140, della legge 11 dicembre 2016, n.232, per interventi di messa in sicurezza e di adeguamento sismico degli edifici scolastici ai sensi del decreto del Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca 21 dicembre 2017, n. 1007, che si siano trovati nella necessità di richiedere una delocalizzazione dell'intervento di realizzazione, accedono ai predetti contributi e finanziamenti anche qualora la proposta di aggiudicazione degli interventi autorizzati sia stata adottata nel periodo compreso tra il 1° febbraio 2021 e il 31 ottobre 2021.»

9.0.9

RUSPANDINI, TOTARO

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 9-bis.

1. All'articolo 57 del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, e modificato dall'articolo 32-ter del decreto-legge 31 maggio 2021 n. 77, alla fine del comma 14 aggiungere le seguenti parole: "Anche al fine di accelerare l'attuazione della Missione M2C2, Investimento 4.3 del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, gli operatori che intendano investire per l'infrastrutturazione elettrica urbana e metropolitana presentano all'amministrazione comunale e alla città metropolitana, laddove presente, un piano dettagliato con la mappatura delle installazioni, corredato dalle rappresentazioni digitali in formato cartografico che riportino anche le relative coordinate geolocalizzate delle colonnine".»

9.0.10

RUSPANDINI, TOTARO

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 9-bis.

1. Al fine di favorire lo sviluppo degli investimenti e il perseguimento più rapido ed efficace degli obiettivi di rinnovo dei mezzi di trasporto destinati ai servizi di trasporto pubblico locale e regionale, all'articolo 200, comma 7, primo periodo, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito con modificazioni dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, le parole "fino al 31 dicembre 2024" sono soppresse.»

9.0.11

BAGNAI, ARRIGONI, PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RUFA, RIPAMONTI

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 9-bis.

(Incentivi per il settore energetico)

1. I termini per la presentazione della comunicazione di cui all'articolo 36, comma 5, del decreto-legge 26 ottobre 2019, n. 124, convertito, con modificazioni, dalla legge 19 dicembre 2019, n.157, sono riaperti dalla data in entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto fino alla data del 31 dicembre 2022.»

9.0.12

PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RUFA, RIPAMONTI

Dopo l'articolo, inserire il seguente:

«Art. 9-bis.

(Norma d'interpretazione autentica)

1. L'articolo 5 del decreto-legge 27 gennaio 2022, n. 4, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 marzo 2022, n. 25, si interpreta nel senso che il credito d'imposta ivi previsto per i mesi di gennaio, febbraio e marzo 2022, è

cedibile a terzi sino al 31 dicembre 2022 con le modalità previste dall'articolo 122 del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77.»

9.0.13

RUSPANDINI, TOTARO

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 9-bis.

1. All'articolo 1, comma 48, della legge 27 dicembre 2019, n. 160, sia nel primo che nel secondo capoverso, le parole "50 per cento del" sono soppresse. Allo stesso articolo, alla fine del paragrafo aggiungere le seguenti parole: ",compresi gli interventi di messa in sicurezza degli itinerari ciclabili nuovi e già presenti, l'istituzione di strade a velocità ridotta e la dotazione di velostazioni e rastrelliere".»

Art. 10

10.1

MARGIOTTA

Al comma 1, dopo la lettera c) aggiungere la seguente:

«c-bis) All'articolo 53-bis, comma 6, le parole: "di cui ai commi 1 e 3" sono sostituite dalle seguenti: "di cui al comma 1".»

10.2

CIOFFI, VANIN

Dopo il comma 1, inserire il seguente:

«1-bis. 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, 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.»

10.3

CIOFFI, VANIN

Dopo il comma 1, inserire il seguente:

«1-bis. All'articolo 48, comma 3, del decreto-legge 31 maggio 2021, n.77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n.108, le parole: "alla procedura di cui all'articolo 63 del decreto legislativo n. 50 del 2016, per i settori ordinari, e di cui all'articolo 125, per i settori speciali," sono sostituite dalle seguenti: "alla procedura di cui all'articolo 62 del decreto legislativo n. 50 del 2016, per i settori ordinari, e di cui all'articolo 124, per i settori speciali,".»

10.4

Giuseppe PISANI

Dopo il comma 1, inserire il seguente:

«1-bis. Al fine di permettere la realizzazione degli interventi di messa in sicurezza degli edifici e del territorio, all'articolo 1, comma 148-ter, della legge 30 dicembre 2018 n. 145, è aggiunto, infine, il seguente periodo: "Non sono soggetti a revoca i contributi dell'anno 2019 le cui opere risultano affidate entro la data del 31 dicembre 2021".»

10.5

MARGIOTTA

Dopo il comma 3 aggiungere il seguente:

«3-bis. All'articolo 26, comma 1, del decreto-legge 17 maggio 2022, n. 50, dopo il quarto periodo aggiungere il seguente: "In ogni caso, le somme relative agli impegni contrattuali già assunti possono essere utilizzate a titolo di acconto, nelle more dell'approvazione dell'accesso ai Fondi di cui alle lettere a) e b) del comma 5."»

10.6

EVANGELISTA

Dopo il comma 3 aggiungere il seguente:

«3-bis. All'articolo 26, comma 1, del decreto-legge 17 maggio 2022, n. 50, dopo il quarto periodo aggiungere il seguente: "In ogni caso, le somme relative agli impegni contrattuali già assunti possono essere utilizzate a titolo di acconto, nelle more dell'approvazione dell'accesso ai Fondi di cui alle lettere a) e b) del comma 5"».

10.7

TOSATO, CANDURA, FREGOLENT, OSTELLARI, PIZZOL, VALLARDI, ZULIANI,
PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RIPAMONTI, RUFA

Dopo il comma 3, aggiungere il seguente:

«3-ter. Alla legge 30 dicembre 2018, n. 145, comma 136, primo paragrafo, le parole "entro otto mesi" sono sostituite dalle seguenti: "entro dodici mesi".»

10.8

RUFA, PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RIPAMONTI

Dopo il comma 4, aggiungere i seguenti:

«4-bis. Al fine di consentire la realizzazione degli interventi di cui alla delibera del Comitato interministeriale per la programmazione economica

n. 26 del 25 giugno 2020, pubblicata nella Gazzetta ufficiale n. 266 del 26 ottobre 2020, è disposta la proroga di ulteriori due anni, fino al 3 agosto 2024, del termine previsto per l'adozione dei decreti di esproprio di cui alla dichiarazione di pubblica utilità, apposta dal medesimo Comitato interministeriale con la delibera n. 88 del 18 novembre 2010, pubblicata nella Gazzetta ufficiale n. 195 del 26 agosto 2011, e con la delibera n. 51 del 2 agosto 2013, pubblicata nella Gazzetta ufficiale n. 2 del 3 gennaio 2014. Agli eventuali oneri aggiuntivi derivanti dai conseguenti provvedimenti di esproprio si provvede a valere sulle risorse di cui all'articolo 2, comma 2-terdecies, ultimo periodo, del decreto-legge 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156.

4-ter. Al fine di ridurre i tempi di conclusione delle attività liquidatorie delle società di cui all'articolo 2, comma 2-terdecies, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, in relazione alle quali sia già stato adottato alla data di entrata in vigore della presente disposizione il decreto, previsto dal secondo periodo del medesimo comma 2-terdecies, di nomina del Commissario liquidatore, è autorizzata la spesa in favore di detto Commissario liquidatore di euro 2 milioni per l'anno 2022. Agli oneri derivanti dal presente comma si provvede mediante corrispondente utilizzo delle risorse di cui al 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.»

10.9

MANCA

Dopo il comma 4, aggiungere il seguente:

«4-bis. Al fine di realizzare celermente gli interventi infrastrutturali necessari a garantire la riqualificazione, l'ammodernamento e la messa in sicurezza dell'autodromo di Monza in occasione del suo centenario, di cui al contributo per gli investimenti previsto dall'art. 1, comma 446, della legge 30 dicembre 2021, n. 234 e dall'art. 4, comma 3 ter, del decreto legge 27 gennaio 2022, n. 4, convertito con legge 28 marzo 2022, n. 25, con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, da adottare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto legge, sono individuati gli interventi infrastrutturali caratterizzati dall'urgenza e da un elevato grado di complessità progettuale ed esecutiva, nonché da una modalità attuativa complessa anche in relazione al calendario degli impegni dell'Autodromo stesso, per la cui realizzazione o il cui completamento si rende necessaria la nomina di un Commissario straordinario che è disposta con il medesimi decreto. Il Commissario straordinario resta in carica fino al 31

dicembre 2025 e comunque fino alla conclusione dei suddetti interventi. In ragione della natura dell'incarico e del ruolo ricoperto al Commissario straordinario non spetta alcun compenso, indennità, rimborso spese o emolumento aggiuntivo.»

10.10

FERRARI

Dopo il comma 4, aggiungere il seguente:

«4-bis. Al fine di realizzare celermente gli interventi di progettazione, affidamento e realizzazione del completamento del Ponte sul fiume Po tra i comuni di San Benedetto e Bagnolo San Vito, in provincia di Mantova, anche per il tratto di ponte in golena, con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, da adottare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto legge, sono individuati i predetti interventi caratterizzati dall'urgenza e da un elevato grado di complessità progettuale ed esecutiva, per la cui realizzazione o il cui completamento si rende necessaria la nomina di un Commissario straordinario che è disposta con il medesimo decreto. Il Commissario straordinario resta in carica fino al 31 dicembre 2025 e comunque fino alla conclusione dei suddetti interventi. In ragione della natura dell'incarico e del ruolo ricoperto al Commissario straordinario non spetta alcun compenso, indennità, rimborso spese o emolumento aggiuntivo.»

10.11

PAVANELLI, VANIN

Dopo il comma 4, inserire il seguente:

«4-bis. In relazione agli interventi di cui dall'Allegato 1 del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 10 maggio 2018, n. 76, sono sottoposte obbligatoriamente a dibattito pubblico le opere stradali che comportano una lunghezza del tracciato superiore a 10 chilometri o con un valore di investimento pari o superiore a 300 milioni di euro, al netto di IVA del complesso dei contratti previsti.»

10.12

DI GIROLAMO, VANIN

Apportare le seguenti modifiche:

a) *alla rubrica, sopprimere le seguenti parole: «di particolare complessità»;*

b) *dopo il comma 5, aggiungere, in fine, i seguenti:*

«5-bis. Al fine di favorire lo sviluppo psico-fisico dei minori, il conseguimento degli obiettivi di rigenerazione del tessuto socio-economico delle città, nonché di miglioramento dell'accessibilità, della sicurezza e di rifunzionalizzazione di spazi pubblici, anche periferici, secondo il modello urbano della città intelligente, inclusiva e sostenibile, *Smart City*, per la realizzazione di parchi gioco innovativi è istituito nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili un fondo, con una dotazione pari a complessivi 5 milioni di euro per l'anno 2022, per l'attuazione di un Programma sperimentale denominato «DATECI SPAZIO» destinato ai comuni con popolazione superiore ai 300.000 abitanti.

5-ter. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, adottato di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, sono definiti:

a) i termini, i contenuti e le modalità di presentazione da parte dei comuni delle proposte, corredate dal relativo cronoprogramma di attuazione;

b) l'entità massima del contributo riconoscibile per ciascun progetto, nonché i tempi e le relative modalità di erogazione;

c) i criteri per la valutazione delle proposte.

5-quater. La valutazione delle proposte di cui al comma 5-ter è svolta dall'Alta commissione di cui all'articolo 1, comma 439, della legge 27 dicembre 2019 n. 160, che, a tal fine, si può avvalere del supporto tecnico delle strutture del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, nonché del Consiglio superiore dei lavori pubblici e della Struttura tecnica di missione di cui all'articolo 214 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50. L'Alta commissione opera con le risorse strumentali, umane e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

5-quinquies. L'Alta Commissione di cui al comma 5-quater, all'esito dell'esame delle proposte presentate, predispose apposito elenco contenente le proposte ammissibili a finanziamento che è approvato con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. Con il medesimo decreto di cui al primo periodo sono, altresì, definiti i termini per la stipulazione delle convenzioni o degli accordi di programma per l'attuazione delle proposte.

5-sexies. Agli oneri derivanti dai commi da *5-bis* a *5-quinquies*, pari a 5 milioni di euro per l'anno 2022, si provvede a valere sull'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 241, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.»

10.13

RIPAMONTI, BRUZZONE, PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RUFA

Dopo il comma 5 aggiungere i seguenti:

«*5-bis.* In ottemperanza alla direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri 7 dicembre 2021 per l'adeguamento delle decisioni di investimento pubblico ai principi di coerenza e compatibilità con il raggiungimento degli Obiettivi di sviluppo sostenibile, il 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, promuove, d'intesa con il comune di Genova, la regione Liguria, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e Rete ferroviaria italiana s.p.a., nell'ambito del Progetto unico previsto dal comma 12-*septies* del citato articolo 4, la realizzazione di un progetto integrato di riqualificazione e rigenerazione urbana delle aree del comune di Genova, interessate dal progetto ferroviario "Potenziamento Genova- Campasso" di cui al medesimo comma 12-*septies*, denominato "Progetto di riqualificazione e rigenerazione urbana per Genova" finalizzato ad una maggiore sostenibilità ambientale, sociale ed economica dell'intervento infrastrutturale ferroviario ed a realizzare un miglioramento del contesto urbano.

5-ter. Per le finalità di cui al comma *5-bis* è autorizzata in favore di Rete ferroviaria italiana s.p.a. la spesa di 3 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022, 2023 al 2024, di 10 milioni di euro per ciascuno degli anni 2025 e 2026, di 20 milioni di euro per ciascuno degli anni 2027, 2028, 2029.

5-quater. Entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, il Commissario straordinario nominato ai sensi dell'articolo 4, comma 12-*octies*, del decreto - legge n. 32 del 2019, il comune di Genova, la regione Liguria, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e Rete ferroviaria italiana s.p.a. provvedono a definire, mediante la sottoscrizione di apposita convenzione e senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, le attività necessarie per assicurare la tempestiva realizzazione degli interventi e delle opere di cui al "Progetto di riqualificazione e rigenerazione urbana per Genova" di cui al comma *5-bis*, ferma l'attribuzione al comune di Genova delle funzioni di soggetto attuatore delle opere e degli interventi inseriti nel predetto progetto di riqualificazione.

5-quinquies. Agli oneri derivanti dalla presente disposizione, pari a complessivi 89 milioni di euro, si provvede:

a) quanto a 3 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2022 al 2024 mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 47, della legge 27 dicembre 2019, n. 160;

b) quanto a 10 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2025 al 2026 mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 6, del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130;

c) quanto a 20 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2027 al 2029 mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 6, del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130.».

10.14

MARGIOTTA

Dopo il comma 5, aggiungere il seguente:

«5-bis. All'articolo 27 del decreto-legge 17 maggio 2022, n. 50, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) nella rubrica, dopo la parola: "concessioni" sono aggiunte le parole: "e di affidamenti";

b) dopo il comma 2, è inserito il seguente:

"2-bis. Al fine di fronteggiare gli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonché dei carburanti e dei prodotti energetici ed in considerazione della necessità di diversificare le fonti di approvvigionamento ai fini della sicurezza energetica nazionale, anche in attuazione del Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima 2030 (PNIEC), per i contratti di appalto di lavori, sottoscritti tra il 1° gennaio 2019 ed il 31 dicembre 2021 e funzionali all'esecuzione degli interventi di realizzazione, efficientamento o ripotenziamento di impianti di energia elettrica di potenza superiore a 300 MW termici, autorizzati ai sensi del decreto-legge 7 febbraio 2002, n. 7, convertito dalla legge 9 aprile 2002 n. 55, anche strumentali alla produzione di nuova capacità di generazione elettrica di cui al decreto legislativo 19 dicembre 2003, n. 379, i committenti adeguano i prezzi dei materiali da costruzione e di produzione, riconoscendo un incremento pari alla differenza tra le risultanze dei principali indici delle materie prime rilevati da organismi di settore, o dall'Istituto Nazionale di Statistica, al momento della contabilizzazione o dell'annotazione delle lavorazioni eseguite, rispetto a quelli rilevati al momento della sottoscrizione dei relativi contratti, nei limiti del 20%. Tale ade-

guamento è riconosciuto in relazione alle lavorazioni eseguite e contabilizzate, a seguito dell'emissione dei relativi ordini di acquisto, alla data di entrata in vigore della presente disposizione, nonché a quelle eseguite o annotate fino al 31 dicembre 2022. Sono fatti salvi le clausole contrattuali e ogni altro atto che contenga condizioni più favorevoli. Dalla presente disposizione non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica."»

10.15

FERRERO, PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RUFA, RIPAMONTI

Dopo il comma 5, aggiungere, in fine, il seguente:

«5-bis. All'articolo 27 del decreto-legge 17 maggio 2022, n. 50, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) nella rubrica, dopo la parola: "concessioni" sono aggiunte le parole: "e di affidamenti";

b) dopo il comma 2, è inserito il seguente:

"2-bis. Al fine di fronteggiare gli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonché dei carburanti e dei prodotti energetici ed in considerazione della necessità di diversificare le fonti di approvvigionamento ai fini della sicurezza energetica nazionale, anche in attuazione del Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima 2030 (PNIEC), per i contratti di appalto di lavori, sottoscritti tra il 1° gennaio 2019 ed il 31 dicembre 2021 e funzionali all'esecuzione degli interventi di realizzazione, efficientamento o ripotenziamento di impianti di energia elettrica di potenza superiore a 300 MW termici, autorizzati ai sensi del decreto-legge 7 febbraio 2002, n. 7, convertito dalla legge 9 aprile 2002 n. 55, anche strumentali alla produzione di nuova capacità di generazione elettrica di cui al decreto legislativo 19 dicembre 2003, n. 379, i committenti adeguano i prezzi dei materiali da costruzione e di produzione, riconoscendo un incremento pari alla differenza tra le risultanze dei principali indici delle materie prime rilevati da organismi di settore, o dall'Istituto Nazionale di Statistica, al momento della contabilizzazione o dell'annotazione delle lavorazioni eseguite, rispetto a quelli rilevati al momento della sottoscrizione dei relativi contratti, nei limiti del 20%. Tale adeguamento è riconosciuto in relazione alle lavorazioni eseguite e contabilizzate, a seguito dell'emissione dei relativi ordini di acquisto, alla data di entrata in vigore della presente disposizione, nonché a quelle eseguite o annotate fino al 31 dicembre 2022. Sono fatti salvi le clausole contrattuali e ogni altro atto che contenga condizioni più favorevoli. Dalla presente disposizione non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica."

10.16

ARRIGONI, PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RUFA, RIPAMONTI

Dopo il comma 5 aggiungere il seguente:

«5-bis. Al fine di garantire l'accessibilità sostenibile in tempo utile per lo svolgimento dei Giochi olimpici invernali 2026, per le spese di progettazione degli interventi di riqualificazione Bergamo Lecco ex SS.639 dei Laghi di Pusiano e Garlate", Lotto funzionale "Lavello", è autorizzata la spesa di 1,5 milioni di euro per l'anno 2022 e per l'anno 2023.»

Conseguentemente il Fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190, è ridotto di 1,5 milioni per l'anno 2022 e 2023.

10.17

DAMIANI

Dopo il comma 5, aggiungere il seguente:

«5-bis. All'articolo 12, comma 3, secondo periodo, del decreto legge 10 settembre 2021 n. 121, convertito con modificazioni dall'articolo 1, legge 9 novembre 2021, n. 156, le parole "entro sei mesi dalla pubblicazione del decreto" sono sostituite dalle seguenti "entro 12 mesi dalla pubblicazione del decreto".»

ORDINI DEL GIORNO

G10.1

BERGESIO, PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RUFA, RIPAMONTI

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione in legge del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante "Disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili" (AS 2646);

premesso che:

in data 26 novembre 2021 è stato firmato il «Trattato per una cooperazione bilaterale rafforzata» tra Italia e Francia. Tra i vari punti, aspetto preminente della cooperazione frontaliere sarà lo sviluppo sempre più integrato di una rete di trasporti ferroviari, stradali e marittimi, con particolare riguardo, in ragione degli aspetti ambientali, alla mobilità ferroviaria transalpina. Speciale rilievo rivestiranno in quest'ambito le Conferenze intergovernative settoriali;

l'articolo 10 del Trattato sulla Cooperazione transfrontaliera prevede di strutturare la politica transfrontaliera italo-francese attraverso l'istituzione di un Comitato di cooperazione frontaliere; il territorio di frontiera delle «Alpi del mare» è stato oggetto di significative progettazioni volte ad efficientare i collegamenti, ma soprattutto a valorizzare la naturale vocazione turistica dell'area attraverso la linea ferroviaria (più di 100 chilometri su rotaie);

la linea Cuneo - Ventimiglia - Nizza, è da sempre considerato un gioiello di ingegneria ferroviaria: per attraversare le Alpi Marittime sono stati realizzati arditi ponti che attraversano da un lato all'altro le strette valli Roya e Vermenagna e numerose gallerie scavate nella montagna;

la riattivazione completa della Cuneo-Nizza, dopo le lunghe e costose riparazioni post-belliche, nel 1979, è già stata simbolo della rinata amicizia tra italiani e francesi;

il Programma di lavoro italo - francese, collegato al Trattato, al punto 10 prevede di approvare la nuova Convenzione intergovernativa che inquadri le modalità di manutenzione corrente e di sfruttamento della linea Cuneo-Breil-Ventimiglia e intraprendere azioni comuni per un rapido ripristino dell'infrastruttura di questa linea e per il suo adeguamento ai fini del ritorno a livelli di servizi commerciali adeguati;

impegna il Governo

ad adottare le opportune iniziative volte a realizzare un'opera di manutenzione ordinaria e straordinaria che coinvolga le nostre infrastrutture marittime, stradali e ferroviarie e a potenziare e garantire adeguati servizi di trasporto transfrontalieri di merci e persone.

G10.2

FLORIS, AIMI, TOFFANIN, PAPTATHEU, MODENA, CRAXI

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante "Disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile,

nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili" (A.S. 2646),

premesso che:

il decreto-legge in esame non reca misure adeguate e mirate per la gestione dei problemi legati alle carenze infrastrutturali della Regione Sardegna;

tale Regione, da sempre nota per le innumerevoli risorse paesaggistiche e culturali, è tra le più penalizzate e deficitarie dal punto di vista logistico, sia con riferimento ai collegamenti interni, sia riguardo alla scarsità di collegamenti, sia aerei che marittimi, con il continente;

la dotazione di adeguate infrastrutture rappresenta per i territori il volano principale per favorire lo sviluppo del sistema produttivo e, in momenti di crisi economico-sociale come quello attuale, la garanzia per una più rapida ripresa e, con essa, il rilancio del turismo;

è improcrastinabile la necessità di assumere iniziative tempestive ed efficaci volte alla programmazione di investimenti a regime nei principali settori infrastrutturali della Regione Sardegna,

impegna il Governo:

a reperire adeguate risorse finanziarie finalizzate al potenziamento delle reti viarie e ferroviarie interne della Regione Sardegna, nonché i collegamenti aerei e navali della Regione con il continente, al fine di diminuire il *gap* infrastrutturale del territorio sardo.

G10.3

BOCCARDI

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione in legge del decreto-legge 16 giugno 2022, n.68 recante "Disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili" (A.S. 2646),

premesso che:

la S.S. 172 (c.d. "dei Trulli") è una importante via di comunicazione che unisce Taranto a Casamassima, ove si raccorda alla S.S. 100 che da Taranto conduce a Bari. Tale strada, nel suo primo tratto (Taranto-Orimini) è già stata oggetto, di lavori di adeguamento ed allargamento della sede e, attualmente, si presenta a quattro corsie; il restante percorso, invece, nonostante l'intenso traffico che l'attraversa, soprattutto durante i mesi estivi, è tuttora a

due sole corsie ed è appunto oggetto dei lavori di allargamento e messa in sicurezza finanziati con la convenzione sopra citata, lavori attualmente in fase di avanzata progettazione;

in data 21 novembre 2003 è stata sottoscritta fra la Regione Puglia e l'ANAS una convenzione che prevedeva tra l'altro due importanti interventi sulla S.S. 172, ovvero l'"Adeguamento e ammodernamento in sede ed in variante - IV corsia Orimini superiore", dell'importo di 15,494 milioni di Euro, nonché i "Lavori di costruzione della variante di Martina Franca e del tronco Casamassima-Putignano" dell'importo di 35,537 milioni di Euro, entrambi con finanziamento ad intero carico dell'ANAS;

l'intervento per la SS 172 dei Trulli - tratta Casamassima - Turi - Putignano è inserita tra le infrastrutture strategiche di interesse nazionale nonché nella convenzione stipulata tra ANAS e la regione Puglia;

l'intervento è contenuto nel Piano pluriennale ANAS 2016-2020 per un importo di 57,5 milioni di euro e allo stato risulta finanziato il primo lotto tra Casamassima e Turi per un totale di 18,2 milioni di cui:

- 7,2 a valere sulla delibera CIPE n. 29/2012;

- 11 milioni di euro a valere sulla delibera CIPE n.137/2012;

i dati statistici elaborati dall'ACI e dall'ANAS evidenziano che, in particolare nell'ultimo periodo, sul tratto Putignano-Turi-Casamassima si rileva un tasso di incidentalità e di mortalità particolarmente elevato, peraltro in aumento nel corso degli ultimi anni;

l'ammodernamento del tratto Casamassima - Putignano consente di migliorare le condizioni di sicurezza della circolazione e l'adeguamento degli svincoli e la regolarizzazione degli accessi ai fondi anche con l'introduzione di viabilità di servizio. Sull'infrastruttura in progetto è stimato un Traffico Giornaliero Medio pari a circa 21.570,

impegna il Governo:

ad assumere iniziative volte ad avviare l'opera citata in premessa atteso che da circa 10 anni ANAS dispone dei finanziamenti necessari per la realizzazione del primo lotto tra Casamassima e Turi e ad assicurare il completo finanziamento e la relativa realizzazione del lotto compreso tra Turi e Putignano.

G10.4

CAMPARI, PERGREFFI, CORTI, RUFA, RIPAMONTI

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione in legge del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante "Disposizioni urgenti per la si-

curezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili" (A.S. 2646),

premessi che:

nel bacino del Po esistono alcuni ponti che, per la necessità di continue manutenzioni, chiudono periodicamente per mesi o che, a causa della vetustà delle strutture, addirittura chiudono a scopo precauzionale durante le forti precipitazioni, interrompendo collegamenti importanti sul territorio e sottoponendo i cittadini a non pochi disagi, deviazioni, tragitti allungati e code di traffico insostenibili sui pochi ponti restanti aperti; Si tratta di situazioni critiche situazioni critiche che possono essere risolte definitivamente solo attraverso di costruzione di nuovi ponti;

il nuovo ponte tra Colorno (PR) e Casalmaggiore (CR) è da anni atteso sul territorio, soprattutto dopo la lunga chiusura per manutenzione straordinaria dal settembre 2017 al giugno 2019 che ha imposto a pendolari e trasportatori lunghe deviazioni e gravi disagi; il ponte insiste sulla ex SS 343 Asolana che è stata trasferita alla competenza di ANAS dall'aprile 2021 e viene chiuso ogni 2 o 3 mesi per manutenzioni, segno della vetustà del manufatto che, si dice, abbia una vita limitata e pertanto debba essere sostituito entro il 2029;

l'attuale ponte è stato costruito tra il 1955 e il 1957, ed aperto alla viabilità nel 1958; con la sua lunghezza di 1206 metri, era il ponte più lungo d'Italia, e fin da subito assunse un'importanza che andava ben al di là del collegamento tra le tre province di Parma, Cremona e Mantova ma permetteva una più veloce connessione, soprattutto per i mezzi pesanti, tra il Tirreno (collegato a Parma con l'autocamionale della Cisa) e il Brennero, accorciando notevolmente i collegamenti verso Mantova, Verona e Bolzano; attualmente, l'attuale ponte è monitorato con sensori e permette il transito ai soli mezzi di portata inferiore a 44 tonnellate;

il nuovo ponte della Becca, sulla ex SS 617 trasferita alla competenza dell'ANAS dall'aprile 2021, è da anni atteso sul territorio; infatti, nella provincia di Pavia, il ponte della Becca, è diventato il simbolo della provincia; il vecchio ponte, costruito il 1912 sulla confluenza tra i fiumi Ticino e Po, presenta annualmente problematiche importanti e imprevedibili che obbligano la chiusura del transito per settimane ai fini della manutenzione straordinaria, creando ripetuti disagi alle comunicazioni e dispendio significativo di risorse per la messa in sicurezza;

nel mese di maggio 2019 sono stati conclusi i lavori di completamento e restauro conservativo ma il ponte non è percorribile dai mezzi pesanti e ciò mette in crisi la logistica delle aziende e i trasportatori che obbligatoriamente devono trovare strade alternative di comunicazione; nel 2020 la Regione Lombardia ha finanziato con 800 mila euro la redazione di un documento di fattibilità per la realizzazione del nuovo ponte ritenuto improcrastinabile;

il decreto interministeriale MIT - MEF del 3 gennaio 2020, di ripartizione del Fondo istituito con la legge di bilancio per il 2019 (Legge 145 del 2018, articolo 1, comma 891), per la messa in sicurezza dei ponti esistenti e per la realizzazione di nuovi ponti in sostituzione di quelli esistenti con problemi strutturali di sicurezza sul bacino del Po, ha previsto più che altro piccoli interventi urgenti di messa in sicurezza dei ponti esistenti ma ha anche previsto il finanziamento dei progetti di fattibilità tecnica ed economica del nuovo ponte della Becca e del nuovo ponte di Casalmaggiore, rimandando al Contratto di programma ANAS 2016-2020 il finanziamento della progettazione definitiva e dell'esecuzione delle opere e inserendo tali opere nell'elenco nella Sezione A.1.1, ossia nell'Elenco degli interventi per i quali vengono finalizzate prioritariamente le risorse destinate ad attività di progettazione per investimenti da inserire nei successivi aggiornamenti contrattuali ovvero nel prossimo Contratto di programma ANAS;

in particolare, il DM 3 gennaio 2020, ha assegnato alla Provincia di Parma, allora ente gestore dell'infrastruttura, risorse pari a 1.500.000 di euro per la predisposizione del progetto di fattibilità tecnica ed economica del nuovo ponte di Casalmaggiore e alla Provincia di Pavia allora ente gestore dell'infrastruttura, risorse pari a ? 1.500.000 per la predisposizione del progetto di fattibilità tecnica ed economica del nuovo Ponte della Becca. Attualmente sono in corso le progettazioni;

il comma 397 della legge di bilancio per il 2022, n. autorizza la spesa complessiva di 4,55 miliardi di euro per il finanziamento del contratto di programma 2021-2025 tra il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e ANAS Spa,

impegna il Governo

ad adottare le opportune iniziative affinché nel prossimo contratto di programma 2021-2025 tra il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e ANAS Spa sia assegnata la massima priorità alla progettazione e realizzazione indifferibile e urgente del nuovo ponte tra Colorno e Casalmaggiore e del nuovo ponte della Becca.

G10.5

D'ARIENZO

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione del decreto legge 16 giugno 2022, n. 68, recante "Disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili" (A.S. 2646);

premesso che,

le gare d'appalto andate deserte per la realizzazione dell'alta velocità Brescia-Verona e Verona-Vicenza stanno rallentando l'esecuzione dei lavori e si rischia di non rispettare i termini imposti dal PNRR, di cui le due opere hanno ricevuto parte dei finanziamenti;

alcune gare vanno deserte per le conseguenze delle crisi delle imprese del settore dei lavori infrastrutturali che ne ha ristretto la platea in maniera significativa;

a questo, si aggiungono i rincari delle materie prime che rendono impossibile il calcolo dei costi in rapporto alla cifra a base d'asta nonché una certa sfiducia degli operatori a causa dell'eccessiva volatilità dei prezzi;

per la tratta Milano/Verona è stato condiviso l'affidamento al mercato, mediante procedure di gara, di una quota degli appalti da far eseguire a terzi pari al 70 per cento circa delle opere civili e di armamento (le infrastrutture). Il restante 30 per cento è rimasto in capo al Consorzio CEPAV 2 attraverso gli affidamenti diretti;

per la Tratta Verona/Padova, invece, è stato condiviso l'affidamento al mercato, mediante procedure di gara, di una quota degli appalti da far eseguire a terzi pari al 60 per cento circa delle opere civili e di armamento (le infrastrutture). Il restante 40 per cento è rimasto in capo al Consorzio IRICAV 2 attraverso gli affidamenti diretti;

è possibile una soluzione interpretando correttamente gli impegni assunti dal Governo italiano in sede comunitaria, anche al fine garantire l'ultimazione delle opere affidate nel rispetto delle tempistiche contrattuali senza che ciò possa essere considerata quale violazione degli impegni assunti dallo Stato italiano verso l'Europa con il PNRR;

tutto ciò premesso,

impegna il Governo

a valutare la possibilità di avviare un confronto mirato con l'UE per favorire la realizzazione delle opere in questione modificando i limiti percentuali vigenti ed in particolare proponendo che se la gara pubblica per l'individuazione delle imprese terze cui affidare il 70 per cento o il 60 per cento dei lavori dell'intera tratta, andasse deserta o comunque non è possibile aggiudicarla, il Contraente possa procedere con affidamenti diretti purché le condizioni iniziali dell'appalto non siano sostanzialmente modificate.

G10.6

DAMIANI

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione in legge del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68 recante "Disposizioni urgenti per la si-

curezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonchè in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili" (A.S. 2646),

premesso che:

il decreto-legge reca diverse disposizioni per il rafforzamento e la funzionalità di opere pubbliche relative alla mobilità;

la riqualificazione infrastrutturale del Paese passa necessariamente attraverso il completamento di molte reti ferroviarie del Sud Italia, come quella relativa alla tratta Canosa di Puglia fino a Spinazzola,

al fine di potenziare il sistema ferroviario della Regione Puglia, di ridurre l'impatto ambientale delle polveri sottili derivate dal trasporto su gomma o su rotaia con vetture a trazione biodiesel, di decongestionare il traffico veicolare che insiste nella tratta tra Barletta e Spinazzola, sarebbe opportuno procedere all'elettrificazione della tratta ferroviaria Canosa di Puglia-Minervino Murge-Spinazzola in aggiunta alla tratta Barletta-Canosa di Puglia già prevista dal piano di potenziamento della linea Barletta-Spinazzola,

impegna il Governo:

a valutare l'opportunità di adottare iniziative al fine di procedere all'elettrificazione della tratta ferroviaria Canosa di Puglia-Minervino Murge-Spinazzola in aggiunta alla tratta Barletta-Canosa di Puglia già prevista dal piano di potenziamento della linea Barletta-Spinazzola.

EMENDAMENTI

10.0.1

FARAONE

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 10-bis.

(Misure urgenti per gli interventi di particolare rilevanza statale e regionale)

1. Al fine di promuovere le difficoltà in sede di approvazione e realizzazione delle opere, promuovendo un forte impatto economico e sociale, finalizzato a consentire lo sviluppo dell'economia in tutte le sue componenti, il Presidente del Consiglio dei Ministri, d'intesa con le Regioni competenti

interessante, ovvero del Presidente della Giunta regionale, d'intesa con i competenti organi statali, se necessario e con gli enti locali interessati per quelle di interesse regionale, possono dichiarare la particolare rilevanza di interventi pubblici o privati o costituenti espressioni di partenariato pubblico/privato.

2. La dichiarazione della particolare rilevanza statale o regionale dell'intervento di cui al comma viene adottata su istanza dei soggetti pubblici o privati competenti o interessati, e contiene l'illustrazione delle finalità dell'intervento, la rilevanza delle sue ricadute sotto il profilo economico e sociale, l'analisi costi/benefici, il costo di massima degli interventi e le risorse disponibili per l'immediata esecuzione dell'intervento.

3. Con il provvedimento di cui al comma 2 è nominato un commissario per l'approvazione e la realizzazione dell'opera, in possesso di adeguata esperienza e qualificazione, il cui compenso è fissato con lo stesso provvedimento di nomina a valere sui fondi destinati all'esecuzione dell'opera. Il commissario nella sua attività utilizza la struttura degli enti pubblici istituzionalmente competenti senza maggiori costi per la finanza pubblica e svolge ogni attività di coordinamento e di promozione dell'opera in tutte le fasi approvative, autorizzative e realizzative.

4. Il Commissario nominato, previo esperimento di procedura concertativa cui partecipano tutti i soggetti pubblici competenti ai vari livelli istituzionali, statale, regionale e locale, previa conferenza da svolgersi in forma sincrona e contestuale ai sensi dell'articolo 14, comma 25 della legge 7 agosto 1990, n. 241, approva il progetto definitivo dell'intervento con effetto, per quanto necessario, di dichiarazione di pubblica utilità e di variante agli strumenti territoriali, urbanistici e programmatori, in deroga alle norme ordinarie sul regime delle competenze.

5. Le procedure per la valutazione di impatto ambientale relative alle opere necessarie per gli interventi di rilevanza statale e regionale sono disciplinate dagli articoli 182, 183, 184 e 185 del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 153 nonché, per le opere gli impianti e le infrastrutture necessari alla realizzazione dei progetti strategici per la transizione energetica del Paese inclusi nel Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) e al raggiungimento degli obiettivi fissati dal Piano nazionale integrato per l'energia e il clima (PNIEC), predisposto in attuazione del Regolamento (UE) 2018/1999 e le opere ad essi connesse, dagli articoli 17 e 18 del decreto legge 31 maggio 2021, n. 77.

6. Il Commissario cessa dalla carica con l'avvenuta realizzazione dell'intervento previsto.

7. Il termine per le impugnative degli atti adottati dal Commissario sono fissati in 30 giorni e i ricorsi, anche ove contenenti richiesta di provvedimenti cautelari, devono essere decisi in Camera di Consiglio del Giudice Amministrativo competente nel termine perentorio di 60 giorni dal loro deposito.

8. Ai fini del rispetto delle disposizioni di cui al comma precedente, i termini processuali sono così fissati:

- a) giorni 5 dalla notifica per il deposito del ricorso;
- b) giorni 10 dalla notifica e/o giorni 5 dal deposito del ricorso per la costituzione delle altre parti mediante atti di costituzione motivato;
- c) giorni 20 dalla notifica e/o 15 dal deposito per la presentazione di nuovi documenti;
- d) giorni 30 dalla notifica e/o 25 dal deposito per le difese conclusive;
- e) giorni 40 dalla notifica e/o 35 dal deposito per le memorie di replica;

9. In caso di provvedimento cautelare anteriore alla Camera di Consiglio, l'efficacia dello stesso deve essere subordinata alla presentazione di idonea cauzione di ammontare determinato con riferimento al valore del presunto pregiudizio economico che ne potrebbe derivare al soggetto interessato e inappellabilmente deciso dal giudice che ha emesso il provvedimento.

10. La decisione assunta in Camera di Consiglio è depositata entro 10 giorni dall'ultimo documento depositato nei termini di cui al precedente comma 8.

11. In caso di giudizio di appello si applicano i medesimi termini di cui ai commi 7, 8 e 10 del presente articolo.

12. In caso di definitivo rigetto dell'impugnativa di cui al comma 7, i soggetti proponenti sono responsabili dei pregiudizi derivanti dai provvedimenti giudiziali adottati su loro istanza. La relativa domanda di risarcimento appartiene alla giurisdizione esclusiva del giudice amministrativo.»

10.0.2

MIRABELLI, MARGIOTTA, MANCA

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 10-bis

(Disposizioni urgenti per i territori colpiti da eventi sismici)

1. Al fine di favorire il completamento del processo di ricostruzione nei territori colpiti da eventi sismici, anche in relazione agli obiettivi strategici degli interventi del Piano nazionale di ripresa e resilienza e del Piano nazionale per gli investimenti complementari, al comma 1, dell'art. 20-bis, del decreto-legge 6 novembre 2021, n. 152, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 dicembre 2021, n. 233, dopo le parole: "e ai comuni della città me-

tropolitana di Catania di cui all'allegato 1 annesso al decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55" sono aggiunte le seguenti: ", nonché ai comuni interessati da eventi sismici per i quali sia intervenuta la deliberazione dello stato di emergenza ai sensi dell'articolo 24 del decreto legislativo 2 gennaio 2018, n. 1, non ricompresi nei crateri sopra indicati, limitatamente agli edifici classificati alla data del 31 dicembre 2021 con esito C o E ai sensi del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 5 maggio 2011, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 113 del 17 maggio 2011, e del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 14 gennaio 2015."

2. Al comma 2 dell'articolo 11-*bis* del decreto legislativo 12 maggio 2016, n. 90, le parole: "dal 24 agosto 2016" sono sostituite dalle seguenti: "dal 6 aprile 2009" e le parole: "31 dicembre 2022" sono sostituite dalle seguenti: "31 dicembre 2026".»

10.0.3

RICCIARDI

Dopo l'articolo, inserire il seguente:

«Art. 10-*bis*

(Disposizioni in materia di recupero del patrimonio edilizio)

1. Al fine di reperire le risorse necessarie a finanziare il recupero del patrimonio edilizio dello Stato, anche in conseguenza della crisi economica generata dall'emergenza epidemiologica da Covid-19 e dall'aumento generalizzato dei prezzi delle materie prime, il Ministero dell'Economia e delle Finanze è autorizzato a incrementare il volume di conio delle monete per collezionisti in euro, definite dal comma 5 dell'articolo 87 della legge 27 dicembre 2002, GIORNn. 289, che hanno corso legale solo in Italia.

2. La Banca d'Italia, entro 30 giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, previa comunicazione alla Banca Centrale Europea e al Ministero dell'economia e delle finanze, modifica il volume di conio per il 2022 per le monete da collezione pari ad almeno 400.000.000,00 di euro. Con decreto del Ministero dell'Economia e delle Finanze la gestione, realizzazione e vendita sono affidate al Dipartimento del Tesoro ed alla Zecca di Stato, nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

3. Il Dipartimento del Tesoro, di concerto con le amministrazioni pubbliche interessate, è autorizzato a definire ed emettere le monete da collezione in taglio da euro 5 - 10 - 20 - 50, e a rappresentare graficamente sulle facce

delle monete, gli edifici storici del patrimonio pubblico oggetto di recupero e valorizzazione, in versione normale e fior di conio, millesimo 2022, da cedere sfuse o in appositi contenitori, ad enti, associazioni e privati italiani o stranieri.

4. Presso il Ministero dell'Economia e delle Finanze è istituito un fondo con una dotazione di 500.000 euro per l'anno 2022, alimentato con le maggiori entrate derivanti dall'attuazione del presente articolo. Con decreto del Ministro dell'Economia e delle finanze si provvede al riparto del fondo tra le istituzioni pubbliche proprietarie degli immobili o delle opere d'arte commemorate, al fine di recuperare e valorizzare il patrimonio edilizio ed artistico.»

10.0.4

CAMPAGNA

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 10-bis.

(Misure per favorire l'incremento dell'offerta di alloggi in locazione per uso residenziale di lunga durata)

1. Al fine di favorire l'incremento dell'offerta di alloggi in locazione per uso residenziale di lunga durata, la residenzialità nei centri storici e di tutelare il patrimonio storico-artistico e ambientale, i comuni di cui all'articolo 59, comma 1, del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126, possono:

a) integrare i propri strumenti urbanistici con specifiche disposizioni per individuare, in modo differenziato per ambiti omogenei e nel rispetto dei principi di proporzionalità, trasparenza e non discriminazione, con particolare riguardo al centro storico, i limiti massimi e i presupposti previsti per la destinazione degli immobili residenziali ad attività di locazione breve di cui all'art 4 del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito in legge 21 giugno 2017, n. 96. Le disposizioni di cui al primo periodo tengono conto della funzione di integrazione al reddito della locazione breve per i soggetti che svolgono tale attività in relazione ad una sola unità immobiliare.

b) stabilire, con specifiche disposizioni regolamentari, che lo svolgimento dell'attività di cui alla lettera a) per oltre 120 giorni, anche non consecutivi, di ogni anno solare, sia subordinato al mutamento di destinazione d'uso e categoria funzionale dell'immobile.

2. Il Regolamento di cui al comma 1 è aggiornato periodicamente in considerazione dell'andamento della popolazione residente ed adottato nel rispetto della legge regionale in materia.»

10.0.5

MARGIOTTA

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 10-bis

(Disposizioni urgenti in materia di ricezione del segnale televisivo satellitare)

1. Al fine di consentire ai comuni, comunità montane o ad altri enti locali o consorzi di enti locali non rientranti nella zona di coordinamento radioelettrico internazionale concordata con i Paesi radio-elettricamente confinanti, la prosecuzione della trasmissione via etere simultanea ed integrale dei programmi televisivi diffusi in ambito nazionale e locale ai sensi dell'articolo 27 del decreto legislativo n. 208 del 2021 e garantire la continuità della fruizione dei programmi televisivi della popolazione residente in aree, nelle quali gli interventi infrastrutturali necessari per la ricezione del segnale televisivo non risultano sostenibili economicamente, è autorizzata la spesa di 2.5 milioni di euro per l'anno 2022 per l'adeguamento degli impianti di trasmissione autorizzati da riattivare nelle suddette zone con un limite massimo dell'ottanta per cento delle spese sostenute e comunque per un importo non superiore a diecimila euro.

2. Con decreto del Ministro dello Sviluppo economico, di concerto con il Ministro dell'Economia e delle finanze, da emanarsi entro 30 giorni dall'entrata in vigore della presente disposizione, sono individuate le modalità operative e le procedure per l'attuazione degli interventi di cui al comma 1.

3. In caso di acquisto di apparecchio di ricezione televisiva via satellite il contributo di cui all'art. 1, comma 1039, lettera c), della legge 27 dicembre 2017, n. 205, è innalzato fino ad un importo di euro 50.

4. Alla copertura degli interventi di cui ai commi 1 e 3 sono destinati rispettivamente 2,5 milioni e 7,5 milioni a valere sulle risorse di cui all'articolo 1, comma 1039, lettera c), della legge 27 dicembre 2017, n. 205.»

10.0.6

STEGER, DURNWALDER, LANIECE

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 10-bis

1. Al decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 199, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 21, comma 1, la lettera b) è sostituita dalla seguente: "b) la comunità è un soggetto di diritto autonomo, in cui l'amministrazione comunale ha potere di indirizzo e pianificazione, e in cui l'esercizio dei poteri di controllo fa capo esclusivamente a persone fisiche, PMI, enti territoriali e autorità locali, ivi incluse le stesse amministrazioni comunali, gli enti di ricerca e formazione, gli enti religiosi, quelli del terzo settore e di protezione ambientale nonché le amministrazioni locali contenute nell'elenco delle amministrazioni pubbliche divulgato dall'Istituto Nazionale di Statistica (di seguito: ISTAT) secondo quanto previsto all'articolo 1, comma 3, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, che sono situate nel territorio degli stessi Comuni in cui sono ubicati gli impianti per la condivisione di cui al comma 2, lettera a)";

b) all'articolo 33, è aggiunto il seguente comma: "3. Al fine di ottimizzare le configurazioni realizzate in attuazione del presente Capo, i gestori di servizi energetici e di gas comunicano annualmente ai Comuni i dati relativi ai consumi di energia e di gas di tutte le utenze allacciate relative al territorio di competenza di ciascuna amministrazione comunale".»

10.0.7

PEROSINO

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 10-bis

(Disposizioni in materia di appalti pubblici di lavori)

1. Per fronteggiare gli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonché dei carburanti e dei prodotti energetici, in relazione agli appalti pubblici di lavori, ivi compresi quelli affidati a contraente generale, aggiudicati sulla base di offerte, con termine finale di presentazione entro il 31 dicembre 2022 in deroga alle previsioni di cui all'articolo 23, comma 16, terzo periodo, del codice dei contratti pubblici di cui al decreto

legislativo n. 50 del 2016, e limitatamente all'anno 2022, gli enti pubblici non tengono conto dei prezziari in uso.»

10.0.8

MIRABELLI, MARGIOTTA, MANCA

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 10-bis

(Disposizioni urgenti per l'affidamento di appalti pubblici nel settore della cultura)

1. All'articolo 38 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, dopo il comma 1-*bis* è inserito il seguente: "1-*ter*. A fine di ottimizzare le procedure di affidamento degli appalti pubblici per la realizzazione delle funzioni di tutela e valorizzazione del patrimonio culturale, a decorrere dal 1° settembre 2022, la società Ales S.p.A. è qualificata di diritto centrale di committenza e può svolgere attività di centralizzazione delle committenze per conto del Ministero della cultura e per conto delle amministrazioni aggiudicatrici o degli enti aggiudicatori operanti nel settore della cultura e tenuti al rispetto delle disposizioni di cui al presente codice.

2. Fino al 31 dicembre 2026, entro le soglie previste dal decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, anche gli uffici periferici del Ministero della cultura, di cui all'articolo 39, comma 1, lettere b), f), g) e h), del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 2 dicembre 2019, n. 169, possono, sentito il Segretariato regionale competente, svolgere le funzioni di stazione appaltante per l'acquisto di forniture, servizi e lavori."»

10.0.9

CAMPARI, PERGREFFI, CORTI, RIPAMONTI, RUFA

Dopo l'articolo, aggiungere il seguente:

«Art. 10-bis

1. Al fine di realizzare un'opera di manutenzione straordinaria delle caserme situate in edifici di interesse storico, il Ministro della difesa, d'intesa con le competenti Soprintendenze, può avvalersi di un fondo istituito presso il Ministero stesso, denominato " Fondo per la ristrutturazione delle caserme

site in edifici di interesse storico, con una dotazione di 5 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022, 2023, 2024.

2. Agli oneri derivanti dal presente articolo, pari a 5 milioni di euro per gli anni 2022, 2023, 2024 si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per far fronte ad esigenze indifferibili che si manifestano nel corso della gestione di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.»

10.0.10

MARGIOTTA

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 10-bis

(Gestione del fondo salva opere)

1. All'articolo 47, comma 1-ter, del decreto-legge 30 aprile 2019, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 giugno 2019, n. 58, dopo il quinto periodo è inserito il seguente: "Nelle ipotesi in cui ai soggetti beneficiari del fondo, a seguito dell'adozione del decreto di omologazione del concordato ai sensi dell'articolo 180 del regio decreto 16 marzo 1942, n. 267, siano assegnati azioni o strumenti finanziari partecipativi, il Ministero, su richiesta del beneficiario, detiene le azioni o gli strumenti finanziari partecipativi al medesimo assegnati in esecuzione della proposta di concordato preventivo. Tale acquisizione determina la riammissione al fondo del beneficiario e, nei limiti delle risorse disponibili, l'inserimento del beneficiario stesso nel primo piano di riparto approvato successivamente all'acquisizione delle azioni o degli strumenti finanziari partecipativi da parte del Ministero."»

10.0.11

MANCA, MARGIOTTA

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 10-bis.

(Misure per la realizzazione di progetti inerenti alla mobilità sostenibile)

1. Al fine di migliorare l'efficacia e l'efficienza dell'azione amministrativa e la sinergia nei processi istituzionali e digitali afferenti ad ambiti

— 361 —

affini, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili si avvale, mediante la stipula di apposite convenzioni, dell'Automobile Club d'Italia per l'attuazione di progetti inerenti alla mobilità sostenibile previsti dal Piano nazionale di ripresa e resilienza o da altre iniziative progettuali.

2. Agli oneri derivanti dal comma 1, si provvede utilizzando le risorse finanziarie assegnate nell'ambito del sub-investimento 1.4.6 della Missione 1 - Componente 1 - Asse 1 del Piano nazionale di ripresa e resilienza, nonché di ulteriori fondi europei laddove disponibili».

10.0.12

EVANGELISTA

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 10-bis.

(Disposizioni urgenti relative alla realizzazione della nuova linea ferroviaria Torino-Lione)

1. L'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 208 della legge 24 dicembre 2012, n. 228, è incrementata, per l'anno 2022, di euro 66 milioni.

2. L'incremento dell'autorizzazione di spesa di cui al comma 1 è destinato in via esclusiva alla realizzazione dei lavori definitivi della tratta italiana della linea ferroviaria Torino-Lione.

3. Ai maggiori oneri derivanti dall'applicazione delle disposizioni contenute nel presente articolo, valutati in 66 milioni di euro per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo di cui all'articolo 1, comma 255, primo periodo della legge 30 dicembre 2018, n. 145.».

10.0.13

FERRERO, PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RIPAMONTI, RUFA

Dopo l'articolo, aggiungere il seguente:

«Art.10-bis

1. Il fondo di cui all'articolo 1, comma 891, della legge 30 dicembre 2018, n. 145, è incrementato di 3 milioni di euro per l'anno 2022 e 3 milioni

di euro per l'anno 2023, da destinare esclusivamente alla messa in sicurezza del Ponte sul Fiume Dora Baltea di svincolo dell'Autostrada A5 del comune di Quincinetto.

2. Agli oneri derivanti dal presente articolo a 3 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022 e 2023, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per far fronte ad esigenze indifferibili che si manifestano nel corso della gestione di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.»

Art. 11

11.1

PARAGONE, MARTELLI, DE VECCHIS, GIARRUSSO

Sopprimere il comma 1.

11.2

LOREFICE

Al comma 1, sopprimere la lettera a).

11.3

MALAN, RUSPANDINI, TOTARO

Al comma 1, lettera a), sopprimere il numero 1).

11.4

BOLDRINI, IORI

Al comma 1, apportare le seguenti modificazioni:

a) alla lettera a), sostituire le parole: « 30 settembre 2022» con le seguenti: «31 dicembre 2022»;

b) alla lettera b), sostituire le parole: « 30 settembre 2022» con le seguenti: «31 dicembre 2022».

ORDINE DEL GIORNO

G11.1

MALAN, RUSPANDINI, TOTARO

Il Senato, nel corso dell'esame dell'articolo 11 dell'A.S. 2646,

impegna il Governo:

a rendere noti gli studi scientifici che dimostrano l'efficacia dell'uso delle mascherine FFP2 negli ambiti previsti dall'articolo 11, nonché quelli che attestano l'assenza di danno nell'uso prolungato delle stesse.

EMENDAMENTI

11.0.1

CAMPARI, SAPONARA, PERGREFFI, CORTI, RIPAMONTI, RUFA

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 11-bis

1. Il corridoio Plurimodale Tirreno Brennero - Raccordo Autostradale A15 Fontevivo (PR) - A22 Nogarole Rocca (VR), cosiddetto Ti-Bre, è ritenuto intervento infrastrutturale strategico e prioritario per le attività economiche dell'area e per lo sviluppo infrastrutturale, industriale ed economico del Paese. Ai sensi dell'articolo 4, comma 1, del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55 con apposito decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, d'Intesa con le Regioni interessate, sentito il Ministro dell'economia e delle finanze è disposta la nomina di un Commissario straordinario per il completamento della realizzazione dell'asse

autostradale Ti-bre e dei relativi raccordi. A tal fine, è autorizzata la spesa di 200 milioni di euro per l'anno 2022, 100 milioni di euro per l'anno 2023 e 150 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2024 al 2027, quale contributo pubblico per la progettazione e realizzazione del secondo e terzo lotto dell'Autostrada Tirreno - Brennero - Ti-Bre, e dei relativi raccordi. All'onere derivante dal presente comma, pari a 150 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2022 al 2025, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.»

11.0.2

TESTOR, PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RIPAMONTI, RUFA

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 11-bis

(Finanziamento di interventi all'interno delle scuole di province e città metropolitane)

1. All'articolo 1, comma 533, della legge 30 dicembre 2021, n. 234, alla fine della lettera a) è aggiunto il seguente periodo: "Ai finanziamenti aggiuntivi disposti con il periodo precedente accedono anche le Province autonome di Trento e di Bolzano.

2. Agli oneri derivanti dal presente articolo, pari a 91,2 milioni di euro per l'anno 2022, si provvede:

a) Nel limite di 45 milioni di euro, mediante corrispondente riduzione del Fondo per far fronte ad esigenze indifferibili che si manifestano nel corso della gestione di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.

b) Nel limite di 46,2 milioni di euro, mediante corrispondente riduzione del Fondo per interventi strutturali di politica economica di cui all'articolo 10, comma 5, del decreto-legge 29 novembre 2004, n. 282, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 dicembre 2004, n. 307.»

— 365 —

Art. 12

12.1

NUGNES, LA MURA

Sopprimere l'articolo.

12.2

EVANGELISTA, CONZATTI

Sostituire l'articolo con il seguente:

«Art. 12.

(Misure in materia di funzionamento della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS e della Commissione tecnica PNRR-PNIEC)

1. Le risorse di cui all'articolo 33, comma 1, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, sono destinate, nel limite di 12 milioni di euro annui a decorrere dal 2022, al corretto funzionamento della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale - VIA e VAS e della Commissione PNRR-PNIEC.

2. Dall'attuazione del presente articolo non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica e non devono derivare incrementi delle tariffe poste a carico dei soggetti che propongono di sottoporre un progetto a valutazione d'impatto ambientale.

3. All'articolo 8, comma 2, ultimo periodo e comma 5, ultimo periodo, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, la parola "provvedimento" è sostituita dalla parola "parere".».

12.3

GIROTTI, COLTORTI, LUPO, DI GIROLAMO, CIOFFI, FEDE, VANIN

Sostituire l'articolo con il seguente:

«Art. 12

(Misure in materia di funzionamento della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS e della Commissione tecnica PNRR-PNIEC)

1. Al fine di consentire il corretto funzionamento della Commissione tecnica VIA e Commissione PNRR-PNIEC, a valere sulle tariffe di cui all'articolo 33, comma 1, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, è autorizzata la spesa di 8 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2022.

2. All'articolo 8 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 2, ultimo periodo, la parola: "provvedimento" è sostituita dalla seguente: "parere";

b) al comma 5, secondo periodo, la parola: "provvedimento" è sostituita dalla seguente: "parere".».

12.4

ARRIGONI, PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RIPAMONTI, RUFA

Sostituire l'articolo con il seguente:

«Art. 12

1. Al fine di consentire il corretto funzionamento della Commissione tecnica VIA e Commissione PNRR-PNIEC, a valere sulle tariffe di cui all'articolo 33, comma 1, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, e' autorizzata la spesa di 8 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2022. All'articolo 8, comma 2, ultimo periodo e comma 5, ultimo periodo, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, la parola "provvedimento" e' sostituita dalla parola "parere".»

12.5

RUSPANDINI

Sostituire l'articolo con il seguente:

«Art. 12

(Misure in materia di funzionamento della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS e della Commissione tecnica PNRR-PNIEC)

1. Al fine di consentire il corretto funzionamento della Commissione tecnica VIA e Commissione PNRR-PNIEC, a valere sulle tariffe di cui all'articolo 33, comma 1, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, è autorizzata la spesa di 8 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2022. All'articolo 8, comma 2, ultimo periodo e comma 5, ultimo periodo, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, la parola "provvedimento" è sostituita dalla parola "parere".»

12.6

MARGIOTTA

Apportare le seguenti modificazioni:

a) *al comma 1, sostituire le parole:* «ad integrazione delle risorse di cui all'articolo 8, comma 5, decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, è autorizzata la spesa di 1,5 milioni di euro a decorrere dall'anno 2022. Agli oneri derivanti dal presente comma, pari a 1,5 milioni di euro annui» *con le seguenti:* «le risorse di cui all'articolo 8, comma 5, decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, sono incrementate di 3,5 milioni di euro a decorrere dall'anno 2022. Agli oneri derivanti dal presente comma, pari a 3,5 milioni di euro annui».

b) *dopo il comma 1, aggiungere il seguente:* « 1-bis. All'articolo 8, comma 2, ultimo periodo, e comma 5, ultimo periodo, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, la parola: "provvedimento" è sostituita dalle seguenti: "parere".»

12.7

GIROTTA

Al comma 1, sostituire, ovunque ricorrano, le parole: «1,5 milioni di euro» con le seguenti: «3,5 milioni di euro».

12.8

MARGIOTTA

Dopo il comma 1 aggiungere il seguente:

«1-bis. L'articolo 8, comma 5, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, penultimo periodo, limitatamente ai compensi spettanti ai componenti della Commissione VIA VAS, si interpreta nel senso che il compenso spettante a ciascun membro della Commissione VIA VAS, corrisposto a seguito dell'adozione del provvedimento finale, resta comunque riferito all'anno in cui è stato adottato il relativo parere.».

12.9

MARGIOTTA

Dopo il comma 1, aggiungere il seguente:

«1-bis. A richiesta del Ministero della transizione ecologica, gli oneri istruttori di cui all'articolo 33 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, nei limiti del 10 per cento dell'importo relativo al singolo progetto, possono essere corrisposti, da proponenti che siano società a capitale interamente pubblico, nella forma di comodato di dotazioni tecnologiche, con relativo servizio di assistenza, di documentato valore economico equivalente. Le dotazioni di cui al periodo precedente possono essere utilizzate esclusivamente dalla Commissione Via Vas, dalla Commissione Pnrr-Pniec, dai relativi uffici di supporto e dalla corrispondente direzione generale.»

12.10

GIROTTO

Aggiungere, in fine, il seguente comma:

«1-bis. A decorrere dal 1° gennaio 2023, per le tariffe di cui all'articolo 33, comma 1, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, si procede secondo le modalità previste dall'articolo 33, comma 3-bis, quinto e sesto periodo del medesimo decreto.»

12.11

ASTORRE

Dopo il comma 1, aggiungere il seguente:

«1-bis. All'articolo 242-ter, comma 1, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, dopo le parole: "possono essere realizzati i progetti del Piano nazionale di ripresa e resilienza," sono aggiunte le seguenti: "i progetti innovativi non inseriti nel Piano nazionale di ripresa e resilienza con obiettivi specifici riconducibili alle misure previste in una o più missioni del Piano così come delineati nell'allegato alla Decisione di esecuzione del Consiglio Ecofin del 13 luglio 2021".»

12.12

MARGIOTTA, D'ALFONSO

Dopo il comma 1, aggiungere il seguente:

«1-bis. Al fine di conseguire il perseguimento degli obiettivi del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, quali il perfezionamento delle obbligazioni giuridicamente vincolanti entro il 31 dicembre 2023, i contratti dei dirigenti generali in scadenza entro il 31 dicembre 2022 sono prorogati al 31 dicembre 2023, presso le sedi territoriali delle Amministrazioni attuatrici preposte alla gestione e attuazione degli interventi previsti nel PNRR.»

12.13

DAMIANI

Dopo il comma 1 aggiungere il seguente:

«1-bis. Al fine di conseguire il perseguimento degli obiettivi del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, quali il perfezionamento delle obbligazioni giuridicamente vincolanti entro il 31 dicembre 2023, previsti dal PNRR, sono prorogati al 31 dicembre 2023 i contratti dei dirigenti generali in scadenza entro il 31 dicembre 2022, presso le sedi territoriali delle Amministrazioni attuatrici preposte alla gestione e attuazione degli interventi previsti nel PNRR.»

12.14

D'ALFONSO

Dopo il comma 1, aggiungere il seguente: «1-bis. Sono prorogati al 31 dicembre 2023 i contratti dei dirigenti generali, in scadenza entro il 31 Dicembre 2022, in servizio presso le sedi territoriali delle Amministrazioni attuatrici preposte alla gestione e attuazione degli interventi previsti nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza.»

12.15

MARGIOTTA

Dopo il comma 1, aggiungere il seguente: «1-bis. A decorrere dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto legge, anche ai fini di quanto previsto dall'articolo 1, comma 1, il numero dei componenti della Commissione Tecnica PNRR-PNIEC è elevato da 40 a 45.»

12.0.1

GALLONE, MALLEGNI

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 12-bis

(Disposizioni per la rimodulazione degli strumenti di programmazione e pianificazione negoziata)

1. In considerazione delle mutate esigenze economiche e sociali e tenuto conto anche delle difficoltà derivanti dall'eccezionale rincaro delle materie prime, le pubbliche amministrazioni, su richiesta dei soggetti sottoscrittori, procedono ad una verifica degli obiettivi di interesse pubblico per ridefinire gli adempimenti e gli obblighi assunti con gli accordi di programma, le convenzioni urbanistiche ovvero gli accordi similari comunque denominati dalla legislazione regionale, in corso di efficacia alla data di entrata in vigore della presente disposizione.

2. Per le finalità di cui al comma 1 e in applicazione dei principi di efficienza, efficacia ed economicità dell'azione amministrativa nonché dei principi di collaborazione e buona fede nei rapporti tra privati e pubblica amministrazione di cui all'articolo 1, comma 2-bis della Legge 7 agosto 1990, n. 241, le amministrazioni valutano la coerenza degli impegni assunti dai soggetti sottoscrittori con l'oggettiva funzione economico-sociale e la complessiva remuneratività dell'operazione per assicurare l'equilibrata attuazione del programma negoziale con riguardo sia agli interessi del privato, che della pubblica amministrazione. »

12.0.2

MARGIOTTA

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 12-bis

(Disposizioni per la rimodulazione degli strumenti di programmazione e pianificazione negoziata)

1. In considerazione delle mutate esigenze economiche e sociali e tenuto conto anche delle difficoltà derivanti dall'eccezionale rincaro delle materie prime, le pubbliche amministrazioni, su richiesta dei soggetti sottoscrittori, procedono ad una verifica degli obiettivi di interesse pubblico per ridefinire gli adempimenti e gli obblighi assunti con gli accordi di programma,

le convenzioni urbanistiche ovvero gli accordi similari comunque denominati dalla legislazione regionale, in corso di efficacia alla data di entrata in vigore della presente disposizione.

2. Per le finalità di cui al comma 1 e in applicazione dei principi di efficienza, efficacia ed economicità dell'azione amministrativa nonché dei principi di collaborazione e buona fede nei rapporti tra privati e pubblica amministrazione di cui all'articolo 1, comma 2-*bis*, della legge 7 agosto 1990, n. 241, le amministrazioni valutano la coerenza degli impegni assunti dai soggetti sottoscrittori con l'oggettiva funzione economico-sociale e la complessiva remuneratività dell'operazione per assicurare l'equilibrata attuazione del programma negoziale con riguardo sia agli interessi del privato, che della pubblica amministrazione. »

12.0.3

EVANGELISTA

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 12-bis

(Disposizioni per la rimodulazione degli strumenti di programmazione e pianificazione negoziata)

1. In considerazione delle mutate esigenze economiche e sociali e tenuto conto anche delle difficoltà derivanti dall'eccezionale rincaro delle materie prime, le pubbliche amministrazioni, su richiesta dei soggetti sottoscrittori, procedono ad una verifica degli obiettivi di interesse pubblico per ridefinire gli adempimenti e gli obblighi assunti con gli accordi di programma, le convenzioni urbanistiche ovvero gli accordi similari comunque denominati dalla legislazione regionale, in corso di efficacia alla data di entrata in vigore della presente disposizione.

2. Per le finalità di cui al comma 1 e in applicazione dei principi di efficienza, efficacia ed economicità dell'azione amministrativa nonché dei principi di collaborazione e buona fede nei rapporti tra privati e pubblica amministrazione di cui all'articolo 1, comma 2-*bis* della Legge 7 agosto 1990, n. 241, le amministrazioni valutano la coerenza degli impegni assunti dai soggetti sottoscrittori con l'oggettiva funzione economico-sociale e la complessiva remuneratività dell'operazione per assicurare l'equilibrata attuazione del programma negoziale con riguardo sia agli interessi del privato, che della pubblica amministrazione.»

12.0.4

BERUTTI

Dopo l'articolo inserire il seguente articolo:

«Art. 12-bis

(Disposizioni per la rimodulazione degli strumenti di programmazione e pianificazione negoziata)

1. In considerazione delle mutate esigenze economiche e sociali e tenuto conto anche delle difficoltà derivanti dall'eccezionale rincaro delle materie prime, le pubbliche amministrazioni, su richiesta dei soggetti sottoscrittori, procedono ad una verifica degli obiettivi di interesse pubblico per ridefinire gli adempimenti e gli obblighi assunti con gli accordi di programma, le convenzioni urbanistiche ovvero gli accordi similari comunque denominati dalla legislazione regionale, in corso di efficacia alla data di entrata in vigore della presente disposizione.

2. Per le finalità di cui al comma 1 e in applicazione dei principi di efficienza, efficacia ed economicità dell'azione amministrativa nonché dei principi di collaborazione e buona fede nei rapporti tra privati e pubblica amministrazione di cui all'articolo 1, comma 2-bis della legge 7 agosto 1990, n. 241, le amministrazioni valutano la coerenza degli impegni assunti dai soggetti sottoscrittori con l'oggettiva funzione economico-sociale e la complessiva remuneratività dell'operazione per assicurare l'equilibrata attuazione del programma negoziale con riguardo sia agli interessi del privato, che della pubblica amministrazione.»

12.0.5

RUSPANDINI, TOTARO

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 12-bis

(Disposizioni per la rimodulazione degli strumenti di programmazione e pianificazione negoziata)

1. In considerazione delle mutate esigenze economiche e sociali e tenuto conto anche delle difficoltà derivanti dall'eccezionale rincaro delle materie prime, le pubbliche amministrazioni, su richiesta dei soggetti sottoscrittori, procedono ad una verifica degli obiettivi di interesse pubblico per ridefinire gli adempimenti e gli obblighi assunti con gli accordi di programma,

le convenzioni urbanistiche ovvero gli accordi similari comunque denominati dalla legislazione regionale, in corso di efficacia alla data di entrata in vigore della presente disposizione.

2. Per le finalità di cui al comma 1 e in applicazione dei principi di efficienza, efficacia ed economicità dell'azione amministrativa nonché dei principi di collaborazione e buona fede nei rapporti tra privati e pubblica amministrazione di cui all'articolo 1, comma 2-*bis* della Legge 7 agosto 1990, n. 241, le amministrazioni valutano la coerenza degli impegni assunti dai soggetti sottoscrittori con l'oggettiva funzione economico-sociale e la complessiva remuneratività dell'operazione per assicurare l'equilibrata attuazione del programma negoziale con riguardo sia agli interessi del privato, che della pubblica amministrazione.»

12.0.6

RUSPANDINI, TOTARO

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 12-*bis*

(Disposizioni per agevolare la rigenerazione urbana)

1. Al testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia edilizia, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 3, comma 1, lettera d) sostituire il sesto periodo con il seguente periodo: "Rimane fermo che, con riferimento agli immobili sottoposti a tutela ai sensi del codice dei beni culturali e del paesaggio, di cui al decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, gli interventi di demolizione e ricostruzione e gli interventi di ripristino di edifici crollati o demoliti costituiscono interventi di ristrutturazione edilizia diversi da quelli previsti dall'articolo 10, comma 1, lettera c), del presente testo unico, soltanto ove siano mantenuti sagoma, prospetti, sedime e caratteristiche planivolumetriche e tipologiche dell'edificio preesistente e non siano previsti incrementi di volumetria, previa autorizzazione da parte dell'ente preposto alla tutela e nei soli casi in cui gli interventi siano consentiti dagli strumenti urbanistici comunque denominati e dalle previsioni legislative regionali o statali;"

b) all'articolo 10, comma 1, lettera c), sostituire le parole da "gli interventi di ristrutturazione edilizia" fino a "incrementi di volumetria" con le seguenti: "gli interventi di ristrutturazione edilizia che comportino la demolizione e ricostruzione o il ripristino di edifici, crollati o demoliti, sottoposti a tutela ai sensi del decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, ove non

siano mantenuti sagoma, prospetti, sedime e caratteristiche planivolumetriche e tipologiche dell'edificio preesistente e siano previsti incrementi di volumetria."».

12.0.7

GALLONE, MALLEGGNI

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 12-bis

(Disposizioni in materia di comunità energetiche rinnovabili)

1. Al decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 199, all'articolo 31, comma 1, la lettera b) è così modificata:

"b) la comunità è un soggetto di diritto autonomo, in cui l'amministrazione comunale ha potere di indirizzo e pianificazione, e in cui l'esercizio dei poteri di controllo fa capo esclusivamente a persone fisiche, PMI, enti territoriali e autorità locali, ivi incluse le stesse amministrazioni comunali, gli enti di ricerca e formazione, gli enti religiosi, quelli del terzo settore e di protezione ambientale nonché le amministrazioni locali contenute nell'elenco delle amministrazioni pubbliche divulgato dall'Istituto Nazionale di Statistica (di seguito: ISTAT) secondo quanto previsto all'articolo 1, comma 3, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, che sono situate nel territorio degli stessi Comuni in cui sono ubicati gli impianti per la condivisione di cui al comma 2, lettera a)".

2. All'articolo 33 del decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 199, aggiungere il seguente comma 3: "Al fine di ottimizzare le configurazioni realizzate in attuazione del presente Capo, i gestori di servizi energetici e di gas comunicano annualmente ai Comuni i dati relativi ai consumi di energia e di gas di tutte le utenze allacciate relative al territorio di competenza di ciascuna amministrazione comunale".»

12.0.8

ASTORRE, MANCA, PITTELLA

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 12-bis

(Disposizioni in materia di comunità energetiche rinnovabili)

1. Al decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 199, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 31, comma 1, la lettera b) è sostituita dalla seguente: "b) la comunità è un soggetto di diritto autonomo, in cui l'amministrazione comunale ha potere di indirizzo e pianificazione, e in cui l'esercizio dei poteri di controllo fa capo esclusivamente a persone fisiche, PMI, enti territoriali e autorità locali, ivi incluse le stesse amministrazioni comunali, gli enti di ricerca e formazione, gli enti religiosi, quelli del terzo settore e di protezione ambientale nonché le amministrazioni locali contenute nell'elenco delle amministrazioni pubbliche divulgato dall'Istituto Nazionale di Statistica (ISTAT) secondo quanto previsto all'articolo 1, comma 3, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, che sono situate nel territorio degli stessi Comuni in cui sono ubicati gli impianti per la condivisione di cui al comma 2, lettera a)";

b) all'articolo 33, dopo il comma 2 è aggiunto il seguente: "2-bis. Al fine di ottimizzare le configurazioni realizzate in attuazione del presente Capo, i gestori di servizi energetici e di gas comunicano annualmente ai Comuni i dati relativi ai consumi di energia e di gas di tutte le utenze allacciate relative al territorio di competenza di ciascuna amministrazione comunale".»

12.0.9

IANNONE, RUSPANDINI, TOTARO

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 12-bis

(Comunità Energetiche)

1. Al decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 199 sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 5, comma 4, le parole: "pari o inferiore a 1 MW" sono sostituite dalle seguenti: "pari o inferiore a 3 MW";»

12.0.10

GALLONE, MALLEGNI

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 12-bis

1. All'articolo 4 del decreto-legge 1° marzo 2022 n. 17, convertito in legge 27 aprile 2022 n. 34 è aggiunto il seguente comma:

"1-bis. Tra le imprese considerate dal decreto del Ministro dello sviluppo economico 21 dicembre 2017 di cui al comma 1 sono inserite anche le aziende di trasporto pubblico locale".

2. All'articolo 5 del decreto-legge 1° marzo 2022 n. 17, convertito in legge 27 aprile 2022 n. 34 è aggiunto il seguente comma:

"2-bis. Tra le imprese considerate al comma 2, di cui all'allegato 1 al decreto del Ministro della transizione ecologica 21 dicembre 2021, n.541, sono inserite anche le aziende di trasporto pubblico locale".»

12.0.11

GALLONE, MALLEGNI

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 12-bis

1. All'articolo 57 del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, e modificato dall'articolo 32-ter del decreto-legge 31 maggio 2021 n. 77, alla fine del comma 14 aggiungere le seguenti parole: "Anche al fine di accelerare l'attuazione della Missione M2C2, Investimento 4.3 del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, gli operatori che intendano investire per l'infrastrutturazione elettrica urbana e metropolitana presentano all'amministrazione comunale e alla città metropolitana, laddove presente, un piano dettagliato con la mappatura delle installazioni, corredato dalle rappresentazioni digitali in formato cartografico che riportino anche le relative coordinate geolocalizzate delle colonnine".»

12.0.12

MALLEGNI

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 12-bis.

(Incentivazione all'esodo volontario di autotrasportatori monoveicolari ed alla riduzione volontaria dell'offerta di trasporto)

1. Per l'esodo volontario di autotrasportatori monoveicolari finalizzato alla razionalizzazione dell'offerta di autotrasporto ed alla riduzione della capacità di trasporto complessiva, sono concessi contributi a favore di imprenditori che rinuncino volontariamente all'attività di autotrasporto.

2. La liquidazione dei contributi è subordinata congiuntamente:

a) alla cessazione definitiva dell'attività sia direttamente che indirettamente;

b) alla cancellazione dal registro delle imprese o dall'albo delle imprese artigiane e dall'albo degli autotrasportatori. La cancellazione dall'albo degli autotrasportatori ha effetto per dieci anni e inibisce all'interessato di figurare quale socio, direttamente o indirettamente, in aziende che siano iscritte o che intendano iscriversi all'albo degli autotrasportatori.

3. Possono usufruire dei contributi gli imprenditori che si trovino nelle seguenti condizioni:

a) esercitino l'autotrasporto di cose per conto di terzi senza lavoratori dipendenti, avendo in disponibilità un solo autoveicolo, o un solo complesso veicolare, di massa complessiva superiore a 1,5 tonnellate e che risultino iscritti all'albo degli autotrasportatori da almeno dieci anni alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto;

b) nei trenta mesi successivi alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto presentino domanda di cessazione dell'attività e contestuale richiesta di cancellazione dall'albo degli autotrasportatori, con effetto dalla data di ammissione al contributo.

4. Entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, con proprio decreto direttoriale, provvede a definire le modalità operative del soggetto gestore individuato nella società RAM spa, senza che ciò importi nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, incaricata di deliberare, previa istruttoria, l'ammissione degli imprenditori agli interventi finanziari previsti dal presente articolo, nei limiti delle risorse autorizzate e tenuto altresì conto dell'età e del periodo di attività.

5. Il contributo è riconosciuto nella misura forfettaria di 5.000 euro per ciascun operatore con iscrizione all'albo degli autotrasportatori per un veicolo di massa complessiva non inferiore a 1,5 tonnellate e non superiore a 3,5 tonnellate, di 6.000 euro per ciascun operatore con iscrizione all'albo degli autotrasportatori per un veicolo di massa complessiva non inferiore a 3,5 tonnellate e non superiore a 11,5 tonnellate e di 10.000 euro per ciascun operatore con iscrizione all'albo degli autotrasportatori per un veicolo di massa complessiva non inferiore a 11,5 tonnellate. Il contributo è erogato in unica soluzione entro e non oltre centottanta giorni dalla deliberazione favorevole del Comitato di cui al comma 4. Ai fini dell'applicazione dell'imposta sul reddito delle persone fisiche, gli importi di cui al presente comma sono equiparati ai redditi indicati all'articolo 16, comma 1, lettera g), del testo unico delle imposte sui redditi, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917, e successive modificazioni.

6. Agli oneri derivanti dal presente articolo, valutati in 10 milioni di euro per l'anno 2022 e 15 milioni di euro per ciascuno degli anni 2023 e 2024, si provvede mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 405, della legge 30 dicembre 2021, n. 234.»

12.0.13

BERUTTI

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 12-bis.

(Incentivazione all'esodo volontario di autotrasportatori monoveicolari ed alla riduzione volontaria dell'offerta di trasporto)

1. Per l'esodo volontario di autotrasportatori monoveicolari finalizzato alla razionalizzazione dell'offerta di autotrasporto ed alla riduzione della capacità di trasporto complessiva, sono concessi contributi a favore di imprenditori che rinuncino volontariamente all'attività di autotrasporto.

2. La liquidazione dei contributi è subordinata congiuntamente:

a) alla cessazione definitiva dell'attività sia direttamente che indirettamente;

b) alla cancellazione dal registro delle imprese o dall'albo delle imprese artigiane e dall'albo degli autotrasportatori. La cancellazione dall'albo degli autotrasportatori ha effetto per dieci anni e inibisce all'interessato di figurare quale socio, direttamente o indirettamente, in aziende che siano iscritte o che intendano iscriversi all'albo degli autotrasportatori.

3. Possono usufruire dei contributi gli imprenditori che si trovino nelle seguenti condizioni:

a) esercitino l'autotrasporto di cose per conto di terzi senza lavoratori dipendenti, avendo in disponibilità un solo autoveicolo, o un solo complesso veicolare, di massa complessiva superiore a 1,5 tonnellate e che risultino iscritti all'albo degli autotrasportatori da almeno dieci anni alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto;

b) nei trenta mesi successivi alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto presentino domanda di cessazione dell'attività e contestuale richiesta di cancellazione dall'albo degli autotrasportatori, con effetto dalla data di ammissione al contributo.

4. Entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, con proprio decreto direttoriale, provvede a definire le modalità operative del soggetto gestore individuato nella società RAM spa, senza che ciò importi nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, incaricata di deliberare, previa istruttoria, l'ammissione degli imprenditori agli interventi finanziari previsti dal presente articolo, nei limiti delle risorse autorizzate e tenuto altresì conto dell'età e del periodo di attività.

5. Il contributo è riconosciuto nella misura forfettaria di 5.000 euro per ciascun operatore con iscrizione all'albo degli autotrasportatori per un veicolo di massa complessiva non inferiore a 1,5 tonnellate e non superiore a 3,5 tonnellate, di 6.000 euro per ciascun operatore con iscrizione all'albo degli autotrasportatori per un veicolo di massa complessiva non inferiore a 3,5 tonnellate e non superiore a 11,5 tonnellate e di 10.000 euro per ciascun operatore con iscrizione all'albo degli autotrasportatori per un veicolo di massa complessiva non inferiore a 11,5 tonnellate. Il contributo è erogato in unica soluzione entro e non oltre centottanta giorni dalla deliberazione favorevole del Comitato di cui al comma 4. Ai fini dell'applicazione dell'imposta sul reddito delle persone fisiche, gli importi di cui al presente comma sono equiparati ai redditi indicati all'articolo 16, comma 1, lettera g), del testo unico delle imposte sui redditi, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917, e successive modificazioni.

6. Agli oneri derivanti dal presente articolo, valutati in 10 milioni di euro per l'anno 2022 e 15 milioni di euro per ciascuno degli anni 2023 e 2024, si provvede mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 405, della legge 30 dicembre 2021, n. 234.»

12.0.14

ARRIGONI, PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RUFA, RIPAMONTI

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 12-bis

(Promozione del bioidrogeno per i trasporti sostenibili)

1. Al fine di promuovere nel settore trasporto, accanto al biometano e ai combustibili gassosi da fonti rinnovabili di origine non biologica, l'implementazione di progetti di bioidrogeno, combustibile e carburante gassoso originato dalle biomasse, al decreto legislativo 8 novembre 2021 n. 199 sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 2, comma 1, è inserita la seguente lettera: "dd-bis) "bioidrogeno": idrogeno appartenente alla famiglia dei biogas comunque originato dalla biomassa";

b) l'articolo 11, comma 2, dopo le parole "possibilità di estensione del predetto incentivo tariffario" sono inserite le parole "ad altri biogas, in particolare il bioidrogeno e" e dopo la parola "combustibili" sono aggiunte le parole "e carburanti";

c) all'articolo 39, comma 1, alla lett. a), la parola "biogas" è sostituita con le parole "i biogas" e alla lettera b) la parola "biogas" è sostituita con le parole "i biogas";

d) all'articolo 39, comma 3, alla lett. a), la parola "biogas" è sostituita con le parole "i biogas" e alla lettera b) le parole "del biogas" sono sostituite con le parole "dei biogas";

e) all'articolo 39, comma 5, alla lett. a), le parole "il biogas" sono sostituite con le parole "i biogas";

f) all'articolo 39, comma 7, le parole "del biogas" sono sostituite dalle seguenti "dei biogas".»

12.0.15

GALLONE

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 12-bis

(Promozione del bioidrogeno per i trasporti sostenibili)

1. Al fine di promuovere nel settore trasporto, accanto al biometano e ai combustibili gassosi da fonti rinnovabili di origine non biologica, l'im-

plementazione di progetti di bioidrogeno, combustibile e carburante gassoso originato dalle biomasse, al decreto legislativo 8 novembre 2021 n. 199, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 2, comma 1, dopo la lettera dd), è inserita la seguente: "dd-bis) "bioidrogeno": idrogeno appartenente alla famiglia dei biogas comunque originato dalla biomassa";

b) all'articolo 11, comma 2, dopo le parole "possibilità di estensione del predetto incentivo tariffario" sono inserite le seguenti "ad altri biogas, in particolare il bioidrogeno e" e dopo la parola "combustibili" sono aggiunte le parole "e carburanti";

c) all'articolo 39:

1) comma 1, alla lettera a), la parola: "biogas" è sostituita con le seguenti "i biogas" e alla lettera b) la parola: "biogas" è sostituita con le seguenti: "i biogas";

2) al comma 3, alla lettera a), la parola: "biogas" è sostituita con le parole "i biogas" e alla lett. b) le parole: "del biogas" sono sostituite con le parole: "dei biogas";

3) al comma 5, alla lettera a), le parole: "il biogas" sono sostituite con le parole: "i biogas";

4) al comma 7, le parole: "del biogas" sono sostituite dalle seguenti: "dei biogas".»

12.0.16

RUSPANDINI, TOTARO

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 12-bis

1. Al fine di consentire la compatibilità della stazione di Ventimiglia all'alimentazione elettrica del parco rotabile ferroviario destinato al servizio di trasporto pubblico locale di competenza della regione Liguria, nella tratta Genova-Ventimiglia, nonché di garantire la regolarità e la continuità dei relativi servizi ferroviari, è autorizzata la spesa di 3.000.000 di euro per l'anno 2022. Agli oneri derivanti dal presente comma, pari a 3.000.000 di euro per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 47 comma 10 del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50 convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96.»

12.0.17

PERGREFFI, CORTI, CAMPARI, RUFA, RIPAMONTI

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 12-bis

(Misure di accelerazione degli interventi infrastrutturali in materia trasmissione televisiva)

1. Al fine di consentire ai comuni, comunità montane o ad altri enti locali o consorzi di enti locali non rientranti nella zona di coordinamento radioelettrico internazionale concordata con i Paesi radio-elettricamente confinanti, la prosecuzione della trasmissione via etere simultanea ed integrale dei programmi televisivi diffusi in ambito nazionale e locale ai sensi dell'articolo 27 del decreto legislativo n. 208 del 2021 e garantire la continuità della fruizione dei programmi televisivi della popolazione residente in aree, nelle quali gli interventi infrastrutturali necessari per la ricezione del segnale televisivo non risultano sostenibili economicamente, è autorizzata la spesa di 2.5 milioni di euro per l'anno 2022 per l'adeguamento degli impianti di trasmissione autorizzati da riattivare nelle suddette zone con un limite massimo dell'ottanta per cento delle spese sostenute e comunque per un importo non superiore a diecimila euro.

2. Con decreto del Ministro dello Sviluppo economico, di concerto con il Ministro dell'Economia e delle finanze, da emanarsi entro 30 giorni dall'entrata in vigore della presente disposizione, sono individuate le modalità operative e le procedure per l'attuazione degli interventi di cui al comma 1.

3. In caso di acquisto di apparecchio di ricezione televisiva via satellite il contributo di cui all'art. 1, comma 1039, lettera c), della legge 27 dicembre 2017, n. 205, è innalzato fino ad un importo di euro 50.

4. Alla copertura degli interventi di cui ai commi 1 e 3 sono destinati rispettivamente 2,5 milioni e 7,5 milioni a valere sulle risorse di cui all'articolo 1, comma 1039, lettera c), della legge 27 dicembre 2017, n. 205.»

12.0.18

PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RUFA, RIPAMONTI

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 12-bis.

1. Al fine di sostenere le attività imprenditoriali del comparto turistico-ricettivo danneggiate dall'epidemia di COVID-19 e dalla grave crisi internazionale in atto in Ucraina, le disposizioni di cui all'articolo 56 del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 aprile 2020, n. 27, si applicano, dal 1° gennaio 2022 al 31 dicembre 2022, alle imprese operanti nel settore del turismo. A tal fine, le imprese di cui al primo periodo provvedono alla comunicazione, da far pervenire al soggetto finanziatore entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, secondo le medesime modalità di cui al comma 2 del citato articolo 56.

2. La misura di cui al comma 1 è disposta nei limiti e alle condizioni stabilite dalle norme dell'Unione europea in tema di aiuti di Stato.»

12.0.19

MALLEGNI

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 12-bis

1. Al fine di sostenere e garantire l'occupazione nel settore del turismo, i lavoratori delle imprese facenti parte della filiera turistica, percettori di una o più misure di sostegno al reddito, possono continuare a svolgere la propria attività lavorativa percependo un compenso economico ai sensi del comma 2.

2. I titolari delle imprese di cui al comma 1, corrispondono al suddetto personale un importo pari alla differenza tra la mensilità ordinaria prevista dal Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro del settore turismo e l'importo della misura di sostegno al reddito percepita.»

12.0.20

MALLEGNI

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 12-bis

(Riapertura dei termini per la conversione delle lire in euro)

1. In attuazione della sentenza della Corte costituzionale 5 novembre 2015, n. 216, le banconote e le monete in lire possono essere convertiti in euro per un periodo di 1 anno dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto-legge.

2. La società RAI-Radiotelevisione italiana Spa, ai sensi di quanto stabilito dall'articolo 45, comma 2, lettera b), del testo unico dei servizi di media audiovisivi e radiofonici, di cui al decreto legislativo 31 luglio 2005, n. 177, garantisce adeguata informazione sulle disposizioni del presente articolo.»

12.0.21

ARRIGONI, PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RIPAMONTI, RUFA

Dopo l'articolo, aggiungere il seguente:

«Art. 12-bis

1. La procedura semplificata di cui all'articolo 64-bis, comma 2, del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, in relazione ai recipienti a pressione con capacità complessiva superiore a 13 mc, può essere svolta dai soggetti abilitati ai sensi del decreto del Ministero delle Attività produttive del 17 gennaio 2005 per i recipienti di portata inferiore, a condizione che il massimale assicurativo per anno e per sinistro di cui al punto 17, dell'allegato 2, del medesimo decreto sia di importo non inferiore a cinque milioni di euro.»

12.0.22

PITTELLA

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 12-bis

1. All'articolo 119, comma 10-*bis*, del decreto legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, dopo le parole: "per i soggetti di cui al comma 9, lettera d-*bis*), che" sono aggiunte le seguenti: ", alla data di comunicazione di inizio lavori all'autorità competente,"»

12.0.23

RUSPANDINI, TOTARO

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 12-bis

1. All'articolo 202 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 è aggiunto il seguente comma: "6-*bis*. Le risorse di cui al presente articolo possono essere impiegate per l'acquisto di licenze e/o la realizzazione e gestione di sistemi di monitoraggio e piattaforme informatiche dedicate alla mobilità urbana, di mobility management e analisi dei flussi di mobilità".»

12.0.24

PEROSINO

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 12-bis

(Modifiche al decreto-legge 25 febbraio 2022, n. 14)

1. Al comma 1 dell'articolo 5 ter del decreto-legge 25 febbraio 2022, n. 14 convertito con modificazioni dalla legge 5 aprile 2022, n. 28 le parole "20 per cento" sono sostituite dalle seguenti "10 per cento".»

12.0.25

MANCA

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 12-bis

1. Le misure di incentivazione di cui al decreto del Ministero dello sviluppo economico del 16 febbraio 2016 si applicano anche alle società a capitale interamente pubblico di cui all'articolo 113, comma 13, del decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267, ivi incluse le società *in house*.»

12.0.26

STEGER, UNTERBERGER, DURNWALDER, LANIECE, BRESSA

Dopo l'articolo, inserire il seguente:

«Art. 12-bis

(Clausola di salvaguardia)

1. Le disposizioni del presente decreto sono applicabili nelle regioni a statuto speciale e nelle province autonome di Trento e di Bolzano compatibilmente con i rispettivi statuti e le relative norme di attuazione.»

1.2.4. Testo 2

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

BOZZE DI STAMPA

28 luglio 2022

N. 2

SENATO DELLA REPUBBLICA

XVIII LEGISLATURA

Conversione in legge del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (2646)

EMENDAMENTI
(al testo del decreto-legge)

Art. 1

1.1000

LA COMMISSIONE

Al comma 3, apportare le seguenti modificazioni:

a) alla lettera a) anteporre la seguente: "0a) al comma 420, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: «Le dotazioni di cui al secondo periodo relative agli anni 2022 e 2023 sono erogate, nei limiti di spesa previsti per i rispettivi anni, quale contributo forfettario per l'avvio delle attività di coordinamento e delle altre attività svolte dalla società di cui al comma 427»";

b) alla lettera b), capoverso comma 427-bis, al primo periodo, dopo le parole: «29 luglio 2021, n. 108» aggiungere le seguenti: «e, ai fini di quanto previsto al comma 3 del suddetto articolo, il ricorso alla procedura negoziata è ammessa, nella misura strettamente necessaria, quando l'applicazione dei termini, anche abbreviati, previsti dalle procedure ordinarie può compromettere il rispetto del cronoprogramma procedurale di cui comma 423».

ORDINI DEL GIORNO

G1.1

MONTEVECCHI, VANIN

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante "Disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili" (A.S. 2646),

premesso che:

il provvedimento in esame, all'articolo 1, comma 2, nell'ambito della realizzazione dei lavori e delle opere funzionali alle celebrazioni del Giubileo della Chiesa cattolica per il 2025 nella città di Roma, dispone, per i progetti di tali opere e lavori, la riduzione da 60 a 45 giorni del termine previsto dall'art. 25, comma 3, del decreto legislativo n. 50 del 2016 della richiesta per la procedura di verifica preventiva dell'interesse archeologico;

considerato che:

sono note le problematiche relative agli esigui numeri del personale assunto dal Ministero della Cultura, in particolare per le carenze legate alla figura dell'archeologo;

il problema della carenza di personale non è legato ad una particolare emergenza, ma è piuttosto radicato a causa della mancanza di una strategia pluriennale per l'assunzione e la valorizzazione delle competenze legate alla cura e protezione dei beni culturali. Una problematica strutturale tampinata con rimedi temporanei e palliativi come il ricorso all'esternalizzazione dei servizi e al volontariato;

anche il Consiglio Superiore dei beni culturali, a fronte di una crescita delle posizioni apicali, ha denunciato l'aumentare della carenza di personale nelle soprintendenze del 10 % rispetto a cinque anni fa;

considerato inoltre che:

la medesima situazione si riscontra a Roma, la cui carenza e gravità della situazione è amplificata dalla particolarità del territorio in cui le testimonianze storiche e archeologiche sono facilmente rinvenibili in tutto il territorio comunale;

con l'aumentare dei cantieri, il personale, già insufficiente, non riuscirà probabilmente a gestire le valutazioni di tutti i progetti stante anche la

riduzione dei termini previsti nei provvedimenti che si sono succeduti negli ultimi due anni,

impegna il Governo:

a adottare ogni opportuna iniziativa finalizzata a dotare la Soprintendenza di Roma di personale stabile e qualificato, in particolare di archeologi, per le attività di verifica preventiva dell'interesse archeologico;

a intraprendere ogni iniziativa utile volta a dotare il ministero e i suoi uffici periferici di una dotazione organica numericamente adeguata a far fronte alle necessarie attività di tutela e conservazione del patrimonio.

Art. 2

G2.1

BERNINI, GALLONE, CALIGIURI, Alfredo MESSINA, PAPTHEU, DE BONIS, MANGIALAVORI, MALLEGNI, BARACHINI, VONO, GALLIANI, GIAMMANCO, RIZZOTTI, RONZULLI, AIMI, ALDERISI, BARBONI, BERARDI, BINETTI, BOCCARDI, CALIENDO, CANGINI, CESARO, CRAXI, DAL MAS, DAMIANI, DE POLI, DE SIANO, FAZZONE, FERRO, FLORIS, GASPARRI, GHEDINI, GIRO, MODENA, PAGANO, PEROSINO, SACCONI, SCHIFANI, SCIASCIA, SERAFINI, SICLARI, STABILE, TIRABOSCHI, TOFFANIN, VITALI

Il Senato,

in sede di discussione del disegno di legge di conversione del decreto-legge 16 giugno 2022, n.68, recante "Disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile" (A.S. 2646),

premesso che:

l'ONU, con risoluzione dell'Assemblea Generale del 28 luglio 2010, GA/10967, dichiara il diritto all'acqua un diritto umano universale e fondamentale e tale risoluzione sottolinea ripetutamente che l'acqua potabile e per uso igienico, oltre ad essere un diritto di ogni uomo, concerne la dignità della persona, è essenziale al pieno godimento della vita, ed è fondamentale per tutti gli altri diritti umani e raccomanda agli Stati di attuare iniziative per garantire a tutti un'acqua potabile di qualità, accessibile, a prezzi economici;

il numero di donne e uomini privi di accesso sostenibile ad una fonte sicura di acqua potabile per qualsiasi ragione, da molti anni supera in tutto il mondo il miliardo;

l'articolo 144 (tutela e uso delle risorse idriche) del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante "Norme in materia ambientale" (Codice dell'ambiente), ai commi 1 e 2, stabilisce rispettivamente che "Tutte le acque superficiali e sotterranee, ancorché non estratte dal sottosuolo, appartengono al demanio dello Stato. Le acque costituiscono una risorsa che va tutelata ed utilizzata secondo criteri di solidarietà; qualsiasi loro uso è effettuato salvaguardando le aspettative ed i diritti delle generazioni future a fruire di un integro patrimonio ambientale";

il comma 3 dello stesso articolo reca la disciplina degli usi delle acque finalizzata alla loro razionalizzazione, allo scopo di evitare gli sprechi e di favorire il rinnovo delle risorse;

in Italia un terzo dell'acqua viene sprecata nelle reti di distribuzione e solo il 50% dell'erogazione idrica arriva nelle case dei cittadini. Secondo l'ultimo report di Istat sulle infrastrutture idriche in Italia per il periodo 2019-2021, elaborato in occasione della Giornata mondiale dell'acqua del 22 marzo u.s., nelle reti di distribuzione dell'acqua potabile dei comuni capoluogo di provincia e di città metropolitana, dove si convoglia circa il 33% dell'acqua complessivamente movimentata in Italia, nel 2020 a fronte dei 2,4 miliardi di metri cubi di acqua (370 litri per abitante al giorno) ne sono stati erogati agli utenti finali soltanto 1,5 miliardi di metri cubi (236 per gli usi autorizzati (fatturati o ad uso gratuito), con una perdita totale in distribuzione di 0,9 miliardi di metri cubi, pari al 36,2% dell'acqua immessa in rete (erano del 37,3% nel 2018);

secondo l'ultimo rapporto ISTAT sui cambiamenti climatici, nelle reti dei capoluoghi si disperdono giornalmente circa 2,4 milioni di metri cubi, pari a 41 metri cubi per chilometro di rete (44 nel 2018). Un volume cospicuo che riuscirebbe a soddisfare le esigenze idriche di circa 10 milioni di persone;

le cause principali sono da ricondurre alla vetustà degli impianti di distribuzione (circa il 60 per cento delle infrastrutture della rete idrica italiana ha più di 30 anni), a problemi di misurazione e agli allacci abusivi;

secondo i dati della Community Value Acqua per l'Italia di The European House - Ambrosetti, che in occasione della Giornata mondiale dell'acqua ha pubblicato la terza edizione del Libro Bianco "Valore acqua per l'Italia", con 46 euro per abitante all'anno (36 euro in meno per abitante rispetto alla media europea), il nostro Paese è in fondo alla classifica europea per investimenti nel settore idrico, davanti solo a Malta e Romania, della metà di Germania (92 euro per abitante) e Francia (90 euro per abitante);

secondo i dati di Community Value Acqua per l'Italia, l'Italia è il Paese più idrovoro in Europa con 152 metri cubi di acqua prelevata per uso potabile per ogni abitante all'anno (2° Paese dell'Unione Europea, dopo la Grecia);

l'evoluzione demografica, la crescente urbanizzazione e i cambiamenti climatici sono fattori che concorrono a sottoporre la risorsa idrica a uno *stress* senza precedenti, nel mondo, in Europa e in Italia. L'intervento su tali problematiche è tanto più urgente in quanto il periodo di eccezionalità impone di considerare l'acqua quale vera e propria risorsa strategica per il mondo, ma anche e soprattutto in ambito nazionale;

i temi relativi al territorio, ambiente, difesa del suolo, cultura dell'acqua e progettazione paesistica impongono un confronto anche con la complessità dell'elemento "acqua" e la necessità di affrontare la questione della sostenibilità in termini ecologico-ambientali, economici ed etici al fine di perseguire l'obiettivo di un cambiamento culturale capace di incidere sulla modalità di consumo e di vita dei cittadini allineandoci alla visione europea e mondiale dell'acqua come risorsa sempre più da valorizzare;

come dimostrato dalle analisi della Community Value Acqua per l'Italia, oggi più che mai, una filiera dell'acqua efficiente e sostenibile è una questione vitale per il sistema economico e produttivo nazionale, con ricadute sullo sviluppo del Paese e sulla quotidianità di cittadini e imprese. È fondamentale avere una visione e una strategia capace di mettere a sistema i contributi di tutti gli attori della filiera estesa dell'acqua,

impegna il Governo:

1) a varare una strategia nazionale per la gestione efficiente e sostenibile della risorsa acqua e l'utilizzo responsabile, finalizzata a:

1.a) dare un indirizzo di medio-lungo termine, condividendone gli obiettivi con gli *stakeholders* interessati (*industry*, Istituzioni, consumatori);

1.b) attivare le competenze interdisciplinari (normative, tecnologiche, eccetera) necessarie a governare la transizione verso modelli di produzione e consumo sostenibili;

1.c) dare inizio come obiettivo primario per la pubblica amministrazione, ai fini della tutela e risanamento idrogeologico del territorio, all'azione di prevenzione della fonte idrica in termini qualitativi e quantitativi;

2) a rilanciare gli investimenti per lo sviluppo della filiera estesa dell'acqua in Italia attraverso:

2.a) l'adeguamento dell'attuale livello tariffario, per continuare a garantire una costante crescita degli investimenti nel settore idrico;

2.b) il detassamento degli utili reinvestiti a carico della fiscalità generale;

2.c) la semplificazione normativa del codice degli appalti per scongiurare ulteriori ritardi e giungere a un assestamento della disciplina;

2.d) la semplificazione da parte degli enti preposti in materia al rilascio delle autorizzazioni di concessione idrica per scongiurare ulteriori ritardi e giungere a un assestamento della disciplina e unificare ad un solo e unico ente preposto alla gestione del ciclo integrato delle acque;

2.e) il lancio di uno strumento finanziario con l'obiettivo di sviluppare a livello territoriale l'implementazione di *best practice* tecnologiche legate al mondo dell'acqua lungo tutta la filiera e valutarne l'impatto socio-economico (ad esempio "Water Bond");

2.f) la promozione di meccanismi di collaborazione virtuosa tra grandi e piccole imprese all'avanguardia nel settore;

2.g) l'assestamento di investimenti di *Corporate Venture Capital* volti al finanziamento e alla conseguente crescita di *start-up* nazionali all'avanguardia nel settore delle tecnologie a supporto della filiera estesa dell'acqua (ad esempio monitoraggio delle perdite, salvaguardia dei pozzi perdenti e dispersione nel sottosuolo, efficientamento nell'utilizzo, irrigazione a goccia, protezione dalla corrosione interna delle tubazioni di acqua potabili e impianti anticorrosivi, mappature di carte geotermiche, idrogeologiche e idrogeochimiche, eccetera);

2.h) il rilancio a livello nazionale delle aree termali a livello pubblico (acque minerali pregiate, termali, turismo, divulgazione scientifica della storia delle acque, eccetera);

2.i) l'aggiornamento del citato decreto legislativo n. 152 del 2006 riguardo il "ciclo integrato delle acque" al fine di colmare, attraverso un sistema integrato, il divario nell'efficientamento delle risorse idriche tra il sud Italia ed il resto del Paese;

3) ad incentivare la circolarità lungo tutta la filiera estesa dell'acqua in Italia attraverso:

3.a) l'ammodernamento delle infrastrutture di raccolta e distribuzione della risorsa e la valorizzazione dei fanghi di depurazione come fonte di energia primaria e secondaria;

3.b) la creazione di un sistema di incentivi fiscali per l'installazione di bacini di raccolta dell'acqua piovana per usi non domestici e negli stabilimenti produttivi delle aziende manifatturiere;

3.c) la creazione di un sistema di incentivi fiscali per l'installazione di sistemi di recupero delle acque da reflue industriali ad uso potabile mediante certificazione dell'Ente ASL o ATS nelle aziende manifatturiere (filiera alimentare);

3.d) l'istituzione di un sistema di sicurezza degli impianti con l'applicazione di un sistema integrato tra la combinazione di più tecnologie e digitalizzazione dell'azienda che permetta al personale, agli impianti ed ai sistemi informativi di interagire e dialogare tra di loro per migliorare gli *standard* dei servizi e la qualità della vita dei cittadini;

3.e) l'istituzione di un sistema di monitoraggio della qualità dell'acqua una volta depurata e re-immessa in circolo nelle fonti naturali, al fine di tutelare quegli operatori che prelevano direttamente la risorsa per le proprie attività produttive (ad esempio agricoltori per attività di irrigazione) e se ne assumono quindi la responsabilità;

3.f) la creazione di un sistema di incentivi per innovare le *partnership* tra società di ricerca tra pubblico e privato e incentivo agli studenti per approfondire i propri studi presso società organizzate e certificate (tirocini durante gli anni scolastici presso aziende);

3.g) la promozione della cultura dell'acqua all'interno delle istituzioni scolastiche;

3.h) un programma di prevenzione e di governo dei processi di degrado del territorio, badando alla relazione tra sistema acqua e presenza antropica;

3.i) l'introduzione attenta e dettagliata di un piano di manutenzione informatizzata delle infrastrutture del "Ciclo Integrato delle Acque", gestita in parte anche dall'utente medesimo che ha fatto richiesta al fine di sgravare un costo alla pubblica amministrazione, potendo al tempo stesso avvalersi di tecnologie innovative ed efficaci per l'esecuzione delle opere e la manutenzione, ma capaci al contempo di mitigare l'impatto ambientale, implementando anche norme tecniche, codici per la progettazione e gli interventi, metodologie per la verifica, linee guida e tipologiche delle opere, revisione dei prezziari, formazione, percorsi progettuali ed esecutivi premianti e validati;

3.l) l'impegno a certificare i bacini idrici, insediamenti produttivi, enti gestori della risorsa acqua, ciclo integrato delle acque secondo uno *standard* credibile e riconosciuto per la sostenibilità idrica, per comprendere il loro uso e impatto sull'acqua e per lavorare in modo collaborativo e trasparente per la gestione sostenibile delle risorse idriche all'interno di un contesto di raccolta attraverso 4 fondamentali principi: bilancio idrico sostenibile; buona qualità dell'acqua; aree sane importanti legate all'acqua (siti e valori); buon governo dell'acqua;

4) a favorire la riqualificazione degli edifici anche dal punto di vista idrico attraverso:

4.a) l'incentivazione alla sostituzione e/o all'ammodernamento degli impianti idraulici;

4.b) la creazione di sistemi di incentivazione fiscale per la costruzione di "tetti verdi", ovvero soluzioni rientranti nella categoria di sistemi di drenaggio sostenibile (SUDS), per ridurre fino al 90 per cento la dispersione idrica delle piogge, calmierando il loro potenziale impatto nei luoghi altamente urbanizzati, e per contenere gli sbalzi termici e le emissioni inquinanti dell'edificio;

4.c) la formazione di pompe di calore con estrazione e restituzione completa delle acque nel sottosuolo al fine di creare energia nell'edificio;

5) favorire il dragaggio dei laghi e sbarramenti fluviali idroelettrici che risultano interriti attraverso:

5.a) la trasformazione delle cave dismesse in bacini di accumulo;

5.b) le trasformazioni dei sistemi irrigazione da scorrimento a plurirrigazione e goccia;

5.c) la riduzione delle perdite d'alveo sulle principali rogge derivatorie.

EMENDAMENTI

Art. 3

3.8 (testo 2)

LA COMMISSIONE

Dopo il comma 5, aggiungere, in fine, il seguente:

«5-bis. Al fine di assicurare l'adeguamento dell'ordinamento interno alle disposizioni dettate dall'Organizzazione marittima internazionale, dopo l'articolo 7 del decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 164, è inserito il seguente:

"ART. 7-bis

(Adeguamento alle disposizioni dell'IMO)

1. Con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili si dà attuazione alle disposizioni di ordine tecnico contenute in risoluzioni, circolari, interpretazioni e raccomandazioni dell'IMO aventi carattere non obbligatorio o subordinate alla preventiva valutazione da parte dell'Amministrazione."»

3.0.4 (testo 2)

LA COMMISSIONE

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 3-bis.

(Fondo per l'incentivo alla nautica da diporto sostenibile)

1. Al fine di favorire la transizione ecologica del settore della nautica da diporto, è istituito, nello stato di previsione del Ministero della transizione ecologica, un Fondo, con una dotazione di 1,5 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022 e 2023, per l'erogazione di contributi finalizzati alla sostituzione di motori endotermici alimentati da carburanti fossili con motori ad alimentazione elettrica.

2.1 contributi sono riconosciuti, nei limiti delle risorse del fondo di cui al comma 1, che costituisce limite di spesa massima, sotto forma di rimborso pari al 40 per cento delle spese sostenute e documentate, e fino a un massimo di 3.000 euro, per l'acquisto di un motore ad alimentazione elettrica, ed eventuale pacco batterie, con contestuale rottamazione di un motore endotermico alimentato da carburanti fossili

3. I contributi sono riconosciuti nei limiti previsti dal regolamento (U13) ti. 1407/2013, relativo all'applicazione degli articoli 107 e 108 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea agli aiuti «de minimis».

4. Con decreto del Ministro dello sviluppo economico, di concerto con il Ministro della transizione ecologica, il Ministro delle infrastrutture e delle mobilità sostenibili e 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, sono stabiliti i criteri, le modalità e le procedure per l'erogazione dei contributi di cui al comma 1, anche ai fini del rispetto del limite di spesa autorizzato ai sensi del comma 1.

5. Agli oneri derivanti dal presente articolo, pari a 1,5 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022 e 2023, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2022-2024, 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 2022, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero della transizione ecologica.».

Art. 4

4.1 (testo 2)

LA COMMISSIONE

Dopo il comma 1, inserire i seguenti:

«1-*bis*. All'articolo 2 del decreto-legge 20 luglio 2021, n. 103, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 settembre 2021, n. 125, apportare le seguenti modificazioni:

a) al comma 4-*ter*, sono aggiunti in fine i seguenti periodi: «In caso di mancata di definizione del procedimento di aggiornamento del Piano morfologico e ambientale della Laguna di Venezia entro il termine di cui al primo periodo e nelle more della conclusione di detto procedimento:

a) il Commissario straordinario di cui al comma 1 provvede a realizzare gli interventi previsti dal medesimo comma 1, garantendone la coerenza con i principi di cui all'articolo 1 della legge 16 aprile 1973, n. 171. Di tali interventi si tiene conto nell'aggiornamento del suddetto Piano;

b) il Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche per il Veneto - Trentino Alto-Adige - Friuli Venezia-Giulia provvede a eseguire gli interventi di manutenzione necessari all'attivazione funzionale delle barriere del Sistema MOSE alle bocche di porto lagunari per la salvaguardia di Venezia e della Laguna dalle acque alte, nonché di quelli necessari al mantenimento della funzionalità minima dei canali di navigazione lagunare, garantendone la coerenza con i principi di cui all'articolo 1 della legge 16 aprile 1973, n. 171. Per l'individuazione e per la predisposizione di un idoneo sito di conferimento dei sedimenti movimentati a tale scopo, il Provveditorato predispone gli atti progettuali necessari e acquisisce tutte le autorizzazioni, concessioni, licenze, pareri, nulla osta e assensi comunque denominati mediante conferenza di servizi da indire ai sensi dell'articolo 14-*bis* della legge 7 agosto 1990, n.241. Di tali interventi si tiene conto nell'aggiornamento del suddetto Piano.».

1-*ter*. Per le finalità di cui all'articolo 1 della legge 16 aprile 1973, n. 171, l'Autorità per la Laguna - Nuovo Magistrato alle acque di cui all'articolo 95, comma 1, del decreto legge 14 agosto 2020, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126, nel rispetto dei principi di equilibrio e di sostenibilità ambientale, economica e sociale del territorio lagunare, approva il nuovo Piano Morfologico della Laguna di Venezia finalizzato al riequilibrio idrogeologico della laguna, all'arresto e all'inversione del processo di deficit sedimentario e di degrado del bacino lagunare, mediante la riduzione e il contrasto delle determinanti, sia principali che secondarie, nonché al mantenimento delle morfologie e delle funzionalità idromorfodinami-

che ed ecosistemiche del sistema lagunare. Il nuovo Piano Morfologico della Laguna di Venezia è aggiornato ogni sei anni e individua:

a) gli interventi necessari finalizzati al controllo dell'evoluzione negativa dell'ambiente lagunare, identificata nei suoi aspetti essenziali, come perdita di velme e barene, appiattimento ed approfondimento dei bassi fondali, interrimento dei canali, impoverimento di flora e fauna, migliorando altresì le capacità di resistenza e resilienza dell'ambiente lagunare, favorendo i processi di rinaturalizzazione;

b) le misure necessarie al fine di ridurre progressivamente l'inquinamento delle acque lagunari, nonché le attività atte a proteggere i corpi idrici lagunari superficiali e a migliorarne la qualità ambientale.

c) le attività di monitoraggio ambientale dei corpi idrici lagunari in relazione agli interventi di tipo idromorfologico, ecologico e di qualità ambientale.

1-quater. Nelle more dell'operatività dell'Autorità per la Laguna - Nuovo Magistrato alle acque di cui all'articolo 95, comma 1, del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104 il Piano di cui al comma 1-*ter* è approvato dal Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche per il Veneto - Trentino Alto-Adige - Friuli Venezia-Giulia.»

4.7

LA COMMISSIONE

Dopo il comma 4 inserire il seguente:

«4-*bis.* Ai fini della determinazione del compenso da riconoscere al Commissario liquidatore nominato ai sensi dell'articolo 95, comma 18, del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126, il rinvio alle tabelle allegate al decreto di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 4 febbraio 2010, n. 14, contenuto nel secondo periodo del medesimo comma 18 deve intendersi come riferibile all'applicazione di quanto previsto dall'articolo 3, commi 1, 2, 5, 6, primo periodo, 7, 8 e 9, del decreto del Presidente della Repubblica 7 ottobre 2015, n. 177.»

4.0.3 (testo 3)

LA COMMISSIONE

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 4-bis

1. All'articolo 6 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, dopo il comma 9 sono aggiunti i seguenti:

9-bis. Le Autorità di sistema portuale rientrano tra i soggetti passivi dell'IRES previsti dall'articolo 73, comma 1, lettera c), del Testo unico delle imposte sui redditi, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917, nei confronti delle quali il presupposto d'imposta si verifica in modo unitario e autonomo.

9-ter. Non costituisce esercizio di attività commerciali, in quanto esercizio di funzioni statali da parte di enti pubblici, l'attività di prelievo autoritativa delle tasse di ancoraggio, delle tasse portuali sulle merci sbarcate e imbarcate e delle tasse per il rilascio delle autorizzazioni di cui all'articolo 16 della presente legge. Con decreto del Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze sono determinati i limiti minimi e massimi stabiliti, nonché i criteri per la determinazione degli stessi, per ciascuna tipologia dei prelievi. Ciascuna Autorità di sistema portuale determina l'importo delle predette tasse all'interno dei limiti previsti, destinando lo stesso alla copertura dei costi per la manutenzione e lo sviluppo delle parti comuni dell'ambito portuale destinate alla difesa del territorio, al controllo e tutela della sicurezza del traffico marittimo e del lavoro in ambito portuale, alla viabilità generale e ad attività che si connotino come estrinsecazione di potestà pubbliche, nonché al mantenimento dei fondali, oltre che alla copertura di quota parte dei costi generali. Le Autorità di sistema portuale sono tenute alla rendicontazione dei predetti costi con le modalità stabilite con il medesimo decreto di cui al secondo periodo.

9-quater. I canoni percepiti dalle Autorità di sistema portuale in relazione alle concessioni demaniali, comprese quelle di cui all'articolo 18 della presente legge, e di cui all'articolo 36 del codice della navigazione, approvato con il regio decreto 30 marzo 1942, n. 327, nonché alle autorizzazioni all'uso di zone e pertinenze demaniali di cui all'articolo 39 del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione marittima approvato con d.P.R. 15 febbraio 1952, n. 328, sono considerati redditi diversi e concorrono a formare il reddito complessivo per l'ammontare percepito nel periodo di imposta, ridotto del 50 per cento a titolo di deduzione forfetaria delle spese.".

2. Le disposizioni di cui al comma 1 hanno effetto per i periodi d'imposta che hanno inizio a decorrere dal 1° gennaio 2022. Sono fatti salvi i com-

portamenti adottati anteriormente e non si fa luogo al rimborso di quanto già versato.».

Art. 5

5.2 (testo 3)

LA COMMISSIONE

Al comma 1, capoverso 7 -bis, sostituire le parole: "e nelle more dell'individuazione di un nuovo concessionario" con le seguenti: ", al fine di eseguire gli interventi necessari per il recupero della piena funzionalità tecnica di detta funivia, di garantire la continuità dell'esercizio dei servizi di trasporto portuale a basso impatto ambientale e di traffico e di mantenere gli attuali livelli occupazionali e nelle more dell'individuazione di un nuovo concessionario,"

5.0.6

PARAGONE, MARTELLI, DE VECCHIS, GIARRUSSO

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 5-bis.

(Disposizioni urgenti per la continuità del servizio di pubblico trasporto verso il Mottarone)

1. Al fine di assicurare la continuità del servizio di pubblico di trasporto dalla città di Stresa alla cima del Mottarone, fino alla conclusione dei lavori di ripristino dell'infrastruttura, è istituito un servizio di autocorse sostitutive, con partenza dal piazzale della funivia e arrivo al piazzale della stazione di sommità della funivia medesima.».

Art. 6

6.2

SBRANA

Al comma 1, sostituire le parole: «sviluppo dei tre aeroporti intercontinentali di Roma Fiumicino, Milano Malpensa e Venezia Tessera» con le seguenti: «sviluppo dei quattro aeroporti intercontinentali di Roma Fiumicino, Milano Malpensa, Pisa-San Giusto e Venezia Tessera».

6.14

LA COMMISSIONE

Dopo il comma 3, aggiungere, in fine, il seguente:

«3-bis. Al fine di conseguire celermente gli obiettivi del Piano nazionale di ripresa e resilienza previsti dalla missione 2 del Piano nazionale di ripresa e resilienza (M2-Rivoluzione verde e Transizione ecologica), all'articolo 20, comma 8, del decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 199, dopo la lettera c-bis) è inserita la seguente:

"c-bis.1) i siti e gli impianti nelle disponibilità delle società di gestione aeroportuale all'interno del perimetro di pertinenza degli aeroporti delle isole minori, di cui all'allegato I, del decreto del Ministro dello sviluppo economico 14 febbraio 2017, ferme restando le necessarie verifiche tecniche da parte dell'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC);".»

6.24 (testo 2) [id. a 6.23 (testo 2)]

LA COMMISSIONE

Dopo il comma 3, inserire il seguente:

«3-bis. All'articolo 11-quinquiesdecies del decreto-legge 22 aprile 2021, n. 52, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 giugno 2021, n. 87, le parole "31 dicembre 2022" sono sostituite dalle seguenti "31 marzo 2023"».

ORDINI DEL GIORNO

G6.1

DI GIROLAMO

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione in legge del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante "Disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili" (A.S. 2646),

premesso che:

l'articolo 6 del provvedimento in esame reca misure di semplificazione e di accelerazione per la realizzazione degli interventi inseriti nei piani di sviluppo aeroportuale;

considerato che:

come noto, il Piano Nazionale degli Aeroporti, approvato con D.P.R. del 17 settembre 2015 n. 201, auspica la creazione di sistemi aeroportuali di rango regionale. In particolare, per la Regione Campania, il Piano qualifica l'Aeroporto Internazionale di Napoli - Capodichino tra quelli di rilevanza strategica e lo scalo di Salerno - Pontecagnano, all'interno dello stesso bacino, tra quelli di interesse nazionale, purché si realizzino le condizioni di specializzazione dello scalo e del raggiungimento dell'equilibrio economico-finanziario, anche tendenziale, in un arco temporale ragionevole e di adeguati indici di solvibilità patrimoniali;

il citato Piano prevede che il bacino di traffico della Campania generi una domanda di circa 12,0 milioni di passeggeri/anno con un orizzonte temporale del 2030. Tale domanda non verrebbe soddisfatta con la strategia di sviluppo attualmente prevista nel Piano Nazionale: infatti, lo strumento di pianificazione sopra citato prevede per il bacino della Campania al 2030, nello scenario massimo, un volume di passeggeri pari a 8,8 di cui 7,0 sullo scalo di Napoli e 1,8 sull'aeroporto di Salerno;

il sistema campano degli aeroporti di Napoli e Salerno, la cui gestione unitaria è di recente costituzione, soffre della saturazione di Capodichino il cui traffico passeggeri nel 2019 è stato pari a 10,8 ml pax/anno e la crescita registrata nel triennio è stata + 26,6% (nel 2017), +15,8% (nel 2018), +9,3% (nel 2019); mentre per l'aeroporto di Salerno, nella sua massima configurazione, la capacità di servizio è stimata in circa 1,5 - 2,0 ml di pax/anno, che costituisce il 15 - 20% del traffico 2019 di Capodichino;

al fine di individuare una soluzione alle esigenze di sviluppo del trasporto aereo della Regione Campania, era stata sviluppata una serie di attività ed atti programmatici del Governo, finalizzati alla realizzazione di un

nuovo aeroporto Civile localizzato a Grazzanise in provincia di Caserta, ove è presente un aeroporto militare. Tra gli atti programmatici la rilevanza della realizzazione del nuovo scalo di Grazzanise era stata ribadita nello "Studio Strategico per lo sviluppo del sistema aeroportuale nazionale" elaborato dall'ENAC nel 2009 ed approvato dal Ministro dei Trasporti pro tempore. Tale studio aveva trovato poi attuazione nella proposta al Ministro di Piano Nazionale degli Aeroporti elaborato dall'Enac nel 2012;

rilevato che:

lo scalo di Grazzanise è uno scalo militare non strategico per le forze armate in quanto non rientra tra quelli classificati M.O.B. (Main Operating Base) dal Decreto del Ministero della Difesa del 25/01/2008. L'aeroporto, dotato di una pista di volo di lunghezza pari a 3000 metri, è ubicato in un'area agricola, pianeggiante e scarsamente urbanizzata. Nelle preliminari ipotesi di sviluppo, che avrebbero poi dovuto trovare conferma in un apposito Master Plan aeroportuale, erano stati ipotizzati scenari alternativi sia con l'utilizzo dell'attuale infrastruttura di volo che con la realizzazione di una nuova pista. Il nuovo aeroporto di Grazzanise era stata programmato anche valutando una serie di opere infrastrutturali di complemento sulle altre modalità di trasporto che avrebbero migliorato la sua connessione con il territorio;

la procedura attualmente in corso di aggiornamento e revisione del vigente Piano Nazionale potrebbe essere l'occasione per riconsiderare l'integrazione dello scalo di Grazzanise all'interno del sistema aeroportuale campano,

impegna il Governo:

al fine di soddisfare le esigenze di sviluppo del trasporto aereo della Regione Campania, a riconsiderare, nell'ambito dell'aggiornamento e della revisione del Piano nazionale aeroporti, la destinazione per usi civili e per il trasporto merci dell'aeroporto militare di Grazzanise.

G6.100 (già em. 6.21)

GAUDIANO, CIOFFI

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante "Disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile,

nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili" (A.S. 2646),

premessi che:

il provvedimento in esame, all'articolo 6 reca disposizioni in materia di trasporto aereo e, in particolare, mira a favorire l'accesso ferroviario mediante mezzo pubblico agli aeroporti;

considerato che:

per l'aeroporto di Salerno Costa d'Amalfi sono già previsti lavori di ulteriore ampliamento della pista, 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 Salerno - Reggio Calabria ma non è dotato di una stazione ferroviaria che permetta l'accesso dei viaggiatori;

invita il Governo:

a promuovere uno studio di fattibilità tecnico-economica per la realizzazione di una stazione ferroviaria lungo la tratta Salerno-Reggio Calabria in adiacenza dell'aeroporto Salerno Costa d'Amalfi, al fine di consentire l'accesso a tutta la costa cilentana e la costiera amalfitana, nonché alle aree interne e al Porto di Salerno, attraverso il trasporto ferroviario già esistente.

EMENDAMENTI

6.0.3 (testo 2) [id. a 7.0.30 (testo 2)]

LA COMMISSIONE

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 6-bis

1. L'articolo 2-ter del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, è sostituito dal seguente:

«Art. 2-ter.

(Norme per favorire l'attuazione delle sinergie all'interno del gruppo Ferrovie dello Stato italiano)

1. Allo scopo di realizzare le sinergie volute dall'articolo 49 del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 luglio 2017, n. 96, anche mediante la razionalizzazione degli acquisti e l'omogeneizzazione dei procedimenti in capo alle società del gruppo Ferrovie dello Stato nonché per rilanciare gli investimenti del settore delle infrastrutture attraverso la programmazione, la progettazione, la realizzazione e la gestione integrata delle reti ferroviarie e stradali di interesse nazionale:

a) ANAS S.p.A. e le società da questa controllate sono autorizzate a stipulare, anche in deroga alla disciplina del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, e ferme restando le norme che costituiscono attuazione delle disposizioni delle direttive 2014/24/UE e 2014/25/UE, appositi accordi e convenzioni con le altre società del Gruppo Ferrovie dello Stato, ivi compresa Ferservizi S.p.A. anche in qualità di centrale di committenza, al fine di potersi avvalere delle prestazioni di beni e servizi resi dalle altre società del Gruppo;

b) ANAS S.p.A. e le società da questa controllate possono avvalersi dei contratti, compresi gli accordi-quadro, stipulati dalle altre Società del Gruppo Ferrovie dello Stato per gli acquisti in modo unitario di beni e servizi;

c) ANAS S.p.A. e le società da questa controllate possono concedere alle altre Società del Gruppo Ferrovie dello Stato l'uso di beni immobili in gestione.»

Art. 7

7.17 (testo 2) [id. a 7.14 (testo 2), 7.12 (testo 2), 7.13 (testo 2), 7.15 (testo 2), 7.16 (testo 2)]

LA COMMISSIONE

Apportare le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, alla lettera a) premettere la seguente:

«0a) all'articolo 7, comma 9, l'ultimo periodo è sostituito dal seguente: «Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili sono individuate le tipologie dei comuni che possono avvalersi di tale facoltà, le modalità di riscossione del pagamento, le categorie dei veicoli esentati, nonché, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, i massimali delle tariffe, da defi-

nire tenendo conto delle emissioni inquinanti dei veicoli e delle tipologie dei permessi.»;

b) dopo il comma 2, inserire il seguente:

«2-bis. Il decreto di cui all'articolo 7, comma 9, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificato dal comma 1, lettera 0a), del presente articolo, è adottato entro centoventi giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto e può essere aggiornato entro il 31 gennaio di ciascun anno.».

7.30

LA COMMISSIONE

Al comma 1, lettera b), al capoverso categoria "L3e", aggiungere, in fine, le seguenti parole: "L1e".

7.34 (id. a 7.33)

LA COMMISSIONE

Al comma 1, dopo la lettera c), inserire la seguente:

«c-bis) all'articolo 61, comma 1, lettera c), inserire, in fine, i seguenti periodi: "I veicoli o complessi di veicoli che sono equipaggiati con cabine allungate o con dispositivi aerodinamici rispondenti ai requisiti di omologazione della normativa europea possono superare le lunghezze totali previste dal presente articolo nel rispetto, comunque, di quanto prescritto al successivo comma 5. Tali dispositivi devono essere piegati, ritratti o rimossi, a cura del conducente, ove sia a rischio la sicurezza di altri utenti della strada o del conducente o, su strade urbane ed extraurbane con limite di velocità inferiore o uguale ai 50 km/h, in presenza di altri utenti della strada vulnerabili. L'uso dei dispositivi aerodinamici deve essere comunque compatibile con le operazioni di trasporto intermodali e, in ogni caso, allorché ritratti o piegati, i dispositivi non devono superare di oltre 20 cm la lunghezza totale del veicolo o complesso di veicoli privi di tali dispositivi.».

7.1000

LA COMMISSIONE

Al comma 1, lettera d), capoverso «3-bis», al secondo periodo, sostituire le parole: «dell'archivio» con le seguenti: «dell'anagrafe».

7.44 [id. a 7.45 (testo 2), 7.46 (testo 2), 7.47 (testo 2), 7.48 (testo 2), 7.49 (testo 2)]

LA COMMISSIONE

Al comma 1, dopo la lettera d) aggiungere le seguenti:

«d-bis) all'articolo 110, sono apportate le seguenti modifiche:

1) al comma 5, le parole: "per gli adempimenti previsti ai commi 2, 3 e 4" sono sostituite dalle seguenti: "di svolgimento, in via esclusivamente telematica, degli adempimenti previsti ai commi 2, 2-bis e 3";

2) dopo il comma 5, è inserito il seguente: "5-bis. Le operazioni di cui ai commi 2, 2-bis e 3 sono svolte dall'Ufficio della motorizzazione civile anche per il tramite dei soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264, attraverso il collegamento telematico con il centro elaborazione dati del Dipartimento per la mobilità sostenibile secondo le modalità stabilite con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.";

d-ter) all'articolo 114, sono apportate le seguenti modifiche:

1) al comma 6, dopo le parole: "Le modalità per l'immatricolazione" sono aggiunte le seguenti ", gestite esclusivamente in via telematica,";

2) dopo il comma 6, è inserito il seguente: "6-bis. Le operazioni di cui al comma 2 sono svolte dall'Ufficio della motorizzazione civile anche per il tramite dei soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264, attraverso il collegamento telematico con il centro elaborazione dati del Dipartimento per la mobilità sostenibile secondo le modalità stabilite con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili."»

7.51 (testo 2)

LA COMMISSIONE

Al comma 1, sostituire la lettera e) con la seguente:

«e) all'articolo 116:

1) al comma 3, la lettera f) è sostituita dalla seguente:

«f) B:

1) autoveicoli la cui massa massima autorizzata non supera 3500 kg e progettati e costruiti per il trasporto di non più di otto persone oltre al conducente; ai veicoli di questa categoria può essere agganciato un rimorchio avente una massa massima autorizzata non superiore a 750 kg. Agli autoveicoli di questa categoria può essere agganciato un rimorchio la cui massa massima autorizzata superi 750 kg, purché la massa massima autorizzata di tale combinazione non superi 4250 kg. Qualora tale combinazione superi 3500 chilogrammi, è richiesto il superamento di una prova di capacità e comportamento su veicolo specifico. In caso di esito positivo, è rilasciata una patente di guida che, con un apposito codice comunitario, indica che il titolare può condurre tali complessi di veicoli;

2) veicoli senza rimorchio adibiti al trasporto di merci, alimentati con combustibili alternativi di cui all'articolo 2 della direttiva 96/53/CE del Consiglio del 25 luglio 1996 e con una massa autorizzata massima superiore a 3500 kg ma non superiore a 4250 kg, a condizione che la massa superiore ai 3500 kg non determini aumento della capacità di carico in relazione allo stesso veicolo e sia dovuta esclusivamente all'eccesso di massa del sistema di propulsione in relazione al sistema di propulsione di un veicolo delle stesse dimensioni dotato di un motore convenzionale a combustione interna ad accensione comandata o ad accensione a compressione. In tali casi, la patente di guida deve essere conseguita da almeno due anni;»

2) al comma 4, le parole: "C1, C, D1 e D, anche se alla guida di veicoli trainanti un rimorchio" sono sostituite dalle seguenti: "BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE";

3) al comma 11, le parole: "C1 o C, anche speciale, ovvero C1E o CE" sono sostituite dalle seguenti: "C1, C, C1E e CE, anche speciale" e dopo le parole: "D1, D1E, D e DE" sono inserite le seguenti: ", anche speciale,".»

7.52

LA COMMISSIONE

Al comma 1, lettera g), numero 1), sostituire la parola: «moralì» con la seguente: «soggettivi».

7.63 (id. a 7.64, 7.65, 7.66, 7.67)

LA COMMISSIONE

Al comma 1, dopo la lettera g), aggiungere la seguente:

« g-bis) all'articolo 123, comma 7, è aggiunto, in fine, il seguente periodo:

"Il corso di formazione, presso un'autoscuola, frequentato da parte del titolare di patente A1 o A2 e svolto ai sensi dell'articolo 7 paragrafo 1, lettera c) della Direttiva 2006/126/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 29 Dicembre 2006 concernente la patente di guida, nelle condizioni ivi previste, consente il conseguimento, rispettivamente, della patente A2 o A senza il sostenimento di un esame di guida."»

7.68

LA COMMISSIONE

Al comma 1, dopo la lettera g) aggiungere la seguente:

"g-bis) all'articolo 123, il comma 7-bis è sostituito dal seguente: "L'avvio di attività di un'autoscuola avviene tramite segnalazione certificata di inizio di attività ai sensi dell'articolo 19-bis, comma 3, della legge 7 agosto 1990, n. 241, trasmessa per via telematica allo Sportello unico delle attività produttive istituito presso il Comune territorialmente competente in ragione della sede dell'autoscuola stessa. Ai fini delle verifiche preventive relative alla disponibilità del parco veicolare di cui al comma 7, per ciascuno Sportello unico delle attività produttive è assicurata una specifica funzionalità di accesso e consultazione dell'Archivio Nazionale dei Veicoli di cui all'articolo 226, commi 5, 6 e 7.".

7.69 [id. a 7.70 (testo 2), 7.71 (testo 2), 7.72 (testo 2), 7.73 (testo 2)]

LA COMMISSIONE

Al comma 1, lettera h), numero 2) capoverso 8-ter) sostituire le parole da: «Se, il giorno della prova» a «la patente è revocata» con le seguenti: «In caso di esito negativo dell'esperimento di guida, la patente è revocata con decorrenza dal giorno stesso della prova. In caso di assenza del titolare, la patente è sospesa fino all'esito positivo di un ulteriore esperimento di guida che dovrà essere richiesto dall'interessato. La sospensione decorre dal giorno successivo a quello fissato per la prova senza necessità di emissione di un ulteriore provvedimento da parte degli uffici periferici del Dipartimento per la mobilità sostenibile.».

7.81

LA COMMISSIONE

Al comma 1, dopo la lettera h), inserire la seguente:

«h-bis) all'articolo 167 sono apportate le seguenti modificazioni:

a) dopo il comma 1 è inserito il seguente: «1-bis. Nel rilevamento della massa dei veicoli effettuato con gli strumenti di cui al comma 12 si applica una riduzione pari al 5 per cento del valore misurato, mentre nel caso di utilizzo di strumenti di cui al comma 12-bis si applica una riduzione pari al 10 per cento del valore misurato.».

b) il comma 2 è sostituito dal seguente: «2. Chiunque circola con un veicolo la cui massa complessiva a pieno carico risulta essere superiore a quella indicata nella carta di circolazione, quando detta massa è superiore a 10 t, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma: a) da euro 42 a euro 173, se l'eccedenza non supera 1 t; b) da euro 87 a euro 345, se l'eccedenza non supera le 2 t; c) da euro 173 a euro 695, se l'eccedenza non supera le 3 t; d) da euro 431 a euro 1.734, se l'eccedenza supera le 3 t.».

c) il comma 2-bis è sostituito dal seguente: «2-bis. I veicoli di cui al comma 2, se ad alimentazione esclusiva o doppia a metano, GPL, elettrica e ibrida e dotati di controllo elettronico della stabilità, possono circolare con una massa complessiva a pieno carico che non superi quella indicata nella carta di circolazione più una tonnellata. Si applicano le sanzioni di cui al comma 2.».

d) il comma 3 è sostituito dal seguente: « Per i veicoli di massa complessiva a pieno carico non superiore a 10 t, le sanzioni amministrative previste nel comma 2 sono applicabili allorché l'eccedenza, non superi rispettivamen-

te il cinque, quindici, venticinque per cento, oppure superi il venticinque per cento della massa complessiva.»

e) al comma 3-*bis* il numero «15» è sostituito dal seguente «10».

f) il comma 5 è sostituito dal seguente: «5. Chiunque circola con un autotreno o con un autoarticolato la cui massa complessiva a pieno carico risulti superiore a quella indicata nella carta di circolazione è soggetto ad un'unica sanzione amministrativa uguale a quella prevista nel comma 2. La medesima sanzione si applica anche nel caso in cui un autotreno o un articolato sia costituito da un veicolo trainante di cui al comma 2-*bis*: in tal caso l'eccedenza di massa è calcolata separatamente tra i veicoli del complesso applicando le tolleranze di cui al comma 2-*bis* per il veicolo trattore.».

g) al comma 10 la parola «dieci» è sostituita dalla seguente «cinque».

h) al comma 10-*bis* le parole « valore minimo fra il 20 per cento e il 10» sono sostituite dal seguente numero «5».

i) il comma 11 è sostituito dal seguente: «11. Le sanzioni amministrative previste nel presente articolo sono applicabili anche ai trasporti ed ai veicoli eccezionali, definiti all'articolo 10, quando venga superata la massa complessiva massima indicata nell'autorizzazione, La prosecuzione del viaggio è subordinata al rilascio di una nuova autorizzazione.».

l) al comma 12 dopo le parole « strumenti di pesa » sono aggiunte le seguenti « di tipo statico».

m) dopo il comma 12 è inserito il seguente: » 12-*bis*. Costituiscono altresì fonti di prova per il controllo del carico le risultanze degli strumenti di pesa di tipo dinamico in dotazione agli organi di polizia, omologati o approvati dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. Le spese per l'accertamento sono a carico dei soggetti di cui al comma 9 in solido.».

7.98 (testo 2)

LA COMMISSIONE

Al comma 1, dopo la lettera i), inserire le seguenti:

«i-bis) dopo l'articolo 198, inserire il seguente:

«Art. 198-*bis*

(Disposizioni in materia di illeciti reiterati e relative sanzioni)

1. La violazione, anche in tempi diversi, della medesima norma relativa alla circolazione di un veicolo non avente i requisiti tecnici o amministrativi richiesti dalla legge, è considerata, ove ricorrano le condizioni di cui ai

commi 2 e 3, e ai fini dell'applicazione della sanzione prevista dal comma 4, come un'unica infrazione. Resta fermo che le condotte commesse successivamente alla prima notificazione ovvero alla contestazione immediata costituiscono nuove violazioni.

2. Nel caso di accertamento di più violazioni senza contestazione immediata ai sensi dell'articolo 201, l'illecito amministrativo oggetto della prima notifica assorbe quelli accertati nei novanta giorni antecedenti alla medesima notifica e non ancora notificati.

3. Fuori dai casi di cui al comma 2, l'illecito amministrativo oggetto di contestazione immediata assorbe le violazioni accertate, in assenza di contestazione ai sensi dell'articolo 201, nei novanta giorni antecedenti alla predetta contestazione e non ancora notificate. Nel rispetto delle condizioni di sicurezza della circolazione e fatti salvi i divieti posti da altre disposizioni, l'organo accertatore può autorizzare il trasgressore a completare il viaggio o a raggiungere il luogo di destinazione per la via più breve e nel più breve tempo possibile.

4. Nei casi di cui ai commi 2 e 3, fermo restando il pagamento delle spese di accertamento e notificazione relative a ciascuna violazione, ove ricorrano le condizioni per il pagamento in misura ridotta ai sensi dell'articolo 202, si applica la sanzione del pagamento di una somma pari al triplo del minimo edittale previsto dalla disposizione violata, se più favorevole.

5. In deroga all'articolo 202, il pagamento della somma di cui al comma 4 può essere effettuato entro cento giorni dalla prima notificazione o dalla contestazione immediata di cui al comma 6. Qualora nei termini indicati dall'articolo 202, sia stato già effettuato il pagamento in misura ridotta previsto per la specifica violazione, nel suddetto termine di cento giorni può essere effettuata l'integrazione del pagamento da corrispondere all'organo di polizia stradale che ha effettuato la prima notificazione o la contestazione immediata, secondo le modalità indicate dallo stesso.

6. Il pagamento della somma prevista al comma 4, effettuato all'organo di polizia stradale che ha curato la prima notificazione o la contestazione immediata, con contestuale pagamento delle spese di accertamento e notificazione per la violazione da esso accertata, costituisce il presupposto per l'istanza di archiviazione, di cui al comma 7, delle violazioni assorbite ai sensi dei commi 2 e 3.

7. L'istanza di archiviazione deve essere presentata dall'interessato all'ufficio o comando da cui dipende chi ha accertato ciascuna violazione assorbita ai sensi del comma 6, a pena di decadenza, entro cento venti giorni dalla data della prima notificazione o della contestazione immediata.

L'istanza è corredata da copia dell'attestazione del pagamento di cui al comma 6 e dall'attestazione del pagamento delle spese di accertamento e notificazione relativa alla violazione o alle violazioni accertate dall'ufficio o

comando cui la stessa è presentata. L'archiviazione è disposta dal responsabile dell'ufficio o comando da cui dipende chi ha accertato la violazione.";

i-ter) all'articolo 203, dopo il comma 3, è inserito il seguente: "*3-bis*. Quando il veicolo con cui è stata commessa la violazione è immatricolato all'estero e non è possibile, per difficoltà oggettive, procedere all'iscrizione al ruolo ovvero avviare altre procedure di riscossione coattiva nei confronti del conducente o del proprietario o di altro obbligato in solido, le risultanze dell'accertamento compiuto e della somma da pagare sono inserite nell'archivio di cui al comma 2 quater dell'articolo 201 e la riscossione coattiva può essere attivata, nei cinque anni successivi, nei confronti di chi è trovato alla guida del veicolo stesso. In tali casi, si applicano le disposizioni dell'articolo 207. Con provvedimento del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministero dell'interno, sono determinate le procedure di riscossione e di attribuzione delle somme riscosse ai soggetti a cui, secondo l'articolo 208, spettano i proventi delle sanzioni."»

7.121 (testo 2) [id. a 7.250 già 10.8 (testo 2)]

LA COMMISSIONE

Dopo il comma 4 inserire il seguente:

«*4-bis*. Al fine di ridurre i tempi di conclusione delle attività liquidatorie delle società di cui all'articolo 2, comma *2-terdecies*, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, in relazione alle quali sia già stato adottato alla data di entrata in vigore della presente disposizione il decreto, previsto dal secondo periodo del medesimo comma *2-terdecies*, di nomina del Commissario liquidatore, è autorizzata la spesa in favore di detto Commissario liquidatore nel limite massimo di euro 2 milioni per l'anno 2022. Agli oneri derivanti dal presente comma si provvede mediante corrispondente utilizzo delle risorse di cui al 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.»

7.122

LA COMMISSIONE

Dopo il comma 4 aggiungere i seguenti:

"*4-bis*. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili qualora risulti, a seguito di accertamenti successivi al rilascio dell'omologazio-

ne, l'uso di impianti di manipolazione che riducono l'efficacia dei sistemi di controllo delle emissioni, vietato ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2007, assegna un termine non superiore a sessanta giorni al soggetto titolare dell'omologazione per l'adozione di misure idonee a rimuovere l'impianto di manipolazione e a garantire il rispetto dei valori limite di emissioni applicabili ai veicoli prodotti e immessi sul mercato o già in circolazione. Il termine di cui al primo periodo decorre dalla data di notifica del provvedimento del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili recante la comunicazione al soggetto titolare dell'omologazione degli esiti degli accertamenti di cui al medesimo primo periodo. Gli oneri derivanti dall'attuazione del presente comma sono a carico del titolare dell'omologazione.

4-ter. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili adotta il provvedimento di revoca dell'omologazione qualora, alla scadenza del termine assegnato ai sensi del comma *4-bis*, il soggetto titolare dell'omologazione non dimostri di aver adottato misure idonee a rimuovere l'impianto di manipolazione il cui uso non è ammesso e a garantire il rispetto dei valori limite di emissioni applicabili ai veicoli prodotti e immessi sul mercato o già in circolazione.

4-quater. Nei casi di revoca dell'omologazione ovvero di mancata adozione, nel termine assegnato ai sensi del comma *4-bis*, delle misure necessarie a rimuovere l'impianto di manipolazione il cui uso non è ammesso, si applica la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 900 ad euro 3.500 per ciascun veicolo."

7.133 (testo 2)

LA COMMISSIONE

Dopo il comma 4 inserire i seguenti:

«*4-bis.* Al fine di completare l'Asse viario di collegamento tra la via Aurelia e il casello autostradale della Versilia nel comune di Pietrasanta in Provincia di Lucca, è assegnato a detto Comune, nell'anno 2022, un contributo di euro 500.000 finalizzato all'elaborazione della progettazione definitiva ed esecutiva, nonché al conferimento degli incarichi previsti dall'articolo 31, comma 8, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n.50.

4-ter. Agli oneri derivanti dal comma *4-bis*, pari ad euro 500.000 per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 6, del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130.»

7.135 (testo 2)

LA COMMISSIONE

Dopo il comma 4, aggiungere il seguente:

«4-bis. Al fine di accelerare l'effettuazione degli interventi di manutenzione necessari a garantire la viabilità funzionale al superamento del valico del Verghereto ai confini tra la Regione Toscana e la Regione Emilia Romagna e di assicurare una alternativa alla E 45 in caso di emergenza e, in particolare, in via prioritaria, della risoluzione della situazione emergenziale di tratti della *ex* strada stradale 3 bis "Tiberina" sottesi al Viadotto Puleto ricadente nelle Regioni Emilia Romagna e Toscana, è assegnata ai soggetti gestori, che assumono le funzioni di soggetti attuatori degli interventi, l'importo di 5 milioni per l'anno 2022, per lavori di manutenzione straordinaria, rifunionalizzazione e messa in sicurezza della strada. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, si provvede, previa presentazione di un Piano degli interventi, identificati dai CUP, da parte dei soggetti attuatori, alla ripartizione ed assegnazione delle risorse tra gli stessi. Con il medesimo decreto sono individuate le modalità di revoca in caso di mancata alimentazione dei sistemi di monitoraggio o di mancato rispetto dei termini previsti dal cronoprogramma procedurale Agli oneri derivanti dal presente comma, pari a 5 milioni per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 6, del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130.».

ORDINI DEL GIORNO

G7.1

DI GIROLAMO, FEDE, VANIN

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante "Disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile,

nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili" (A.S. 2646),

premesso che:

il provvedimento in esame, all'articolo 7, reca disposizioni urgenti in materia di sicurezza e circolazione stradale;

rilevato che:

con il Piano nazionale di sicurezza stradale 2030 è stato fissato l'obiettivo di ridurre almeno del 50 per cento il numero di morti e feriti per incidenti stradali e sono state definite le linee strategiche specifiche per le categorie a rischio;

appare quanto mai necessario porre particolare attenzione verso gli utenti più vulnerabili, quali pedoni, bambini, anziani, ciclisti e motociclisti;

considerato inoltre che:

al fine di verificare la corretta attuazione del predetto Piano sarebbe auspicabile la realizzazione di un sistema per il monitoraggio in tempo reale dei dati sugli incidenti stradali,

impegna il Governo:

a valutare l'opportunità di prevedere un generale inasprimento delle sanzioni previste dal codice della strada nei casi in cui le violazioni dello stesso vedano coinvolti i soggetti più vulnerabili quali pedoni, bambini, anziani, ciclisti e motociclisti;

a valutare l'opportunità di promuovere la realizzazione e la rapida attuazione di una banca dati unica per la registrazione in tempo reale di tutti i dati e le informazioni relative agli incidenti stradali.

G7.2

DI GIROLAMO, VANIN

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione in legge del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante "Disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili" (A.S. 2646),

premesso che:

il decreto-legge in conversione è stato emanato «con la primaria finalità di ridurre l'inquinamento e di promuovere una mobilità sostenibile, an-

che nell'ottica di perseguire la decarbonizzazione dei trasporti e di migliorare la sicurezza della circolazione»;

in particolare l'articolo 7 apporta una nutrita serie di modifiche al codice della strada, anche al fine di favorire lo sviluppo della mobilità sostenibile;

considerato che:

la riduzione dell'impatto ambientale negli ambienti urbani dipende anche dalla sostenibilità delle attività di cantiere per le quali si fa largo impiego, oltre che di veicoli circolanti, anche di macchine ed attrezzature da costruzione;

i motori installati sulle macchine per costruzioni, al pari di quanto avviene nel settore del trasporto, devono rispettare rigidi parametri in materia di emissioni per essere immessi sul mercato europeo, secondo quanto previsto dalle rispettive normative comunitarie;

la sola introduzione nel mercato di macchine con motori di nuova generazione non è stata tuttavia sufficiente a innescare meccanismi virtuosi poiché - a differenza di quanto accade in relazione ai veicoli per il trasporto, per cui tramite le fasi dei motori le amministrazioni comunali hanno disciplinato l'uso alle categorie di veicoli più obsoleti - le macchine per costruzioni possono comunque lavorare a prescindere dalla fase di motore installato, e quindi senza tenere conto del livello di emissioni prodotto;

le amministrazioni locali svolgono un ruolo di primo piano nell'implementazione della normativa europea in materia di qualità dell'aria, sia per quanto attiene alle misure preventive, sia quando si rendano necessari provvedimenti correttivi;

la principale azione preventiva per mantenere i livelli di inquinanti nell'aria al di sotto delle soglie di rischio è l'istituzione di aree che prevedano limitazioni o interdizioni al traffico veicolare, denominate Ztl;

lo scopo di garantire livelli di emissioni sostenibili negli ambienti urbani potrebbe essere raggiunto anche attraverso l'incremento di pratiche funzionali all'abbattimento degli inquinanti dei motori affiancando, dunque, alle Ztl e alle ordinanze di limitazione alla circolazione dei veicoli più inquinanti, zone a basse emissioni specifiche per le attività di cantiere, disciplinate così come viene disciplinato il traffico veicolare,

impegna il Governo:

a valutare, anche sentita l'Associazione Nazionale dei Comuni Italiani, l'opportunità di prossimi interventi legislativi finalizzati ad introdurre misure per l'istituzione a livello locale di zone a basse emissioni per le attività di lavoro delle macchine operatrici e da cantiere disciplinate sulla base delle fasi dei motori.

G7.3

ROMANO, FEDE, VANIN

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante "Disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili" (A.S. 2646),

premesso che:

il provvedimento in esame, coerentemente con gli obiettivi del PNRR e in continuità con le misure introdotte dal decreto-legge n. 121 del 2021, prevede l'ulteriore snellimento degli *iter* amministrativi e autorizzativi volti ad accelerare la realizzazione di opere sostenibili e resilienti;

valutato che:

la crisi economica a livello globale ha portato ad un vertiginoso aumento dei prezzi di gas e carburante;

oltre a generare un danno immediato per cittadini ed imprese, l'aumento dei costi rischia concretamente di frenare la ripresa post-pandemica e rallentare l'attuazione delle riforme del PNRR;

il decreto-legge 21 marzo 2022, n. 21 è tempestivamente intervenuto riducendo l'accisa sui carburanti per il periodo dal 22 marzo al 21 aprile 2022;

appare tuttavia evidente, alla luce del protrarsi del caro materiali e in particolare dei carburanti, la necessità di fare di più, ampliando l'arco temporale di vigenza delle riduzioni delle accise;

esponenti di Governo hanno già e più volte anticipato l'adozione da parte del Governo di misure per calmierare i prezzi dei carburanti, di cui si attende l'emanazione,

impegna il Governo:

nell'ottica del sostegno alle imprese e al tessuto economico del nostro Paese anche alla luce degli investimenti per l'attuazione del PNRR, ad intervenire nel prossimo provvedimento utile, compatibilmente con le risorse finanziarie disponibili e nel rispetto dei vincoli di bilancio, al fine di prorogare la riduzione delle accise fino al 30 settembre 2022 e prevedere un tetto massimo temporaneo per il prezzo del carburante.

EMENDAMENTI

7.0.19 (testo 3)

LA COMMISSIONE

Dopo l'articolo, aggiungere il seguente:

«Art. 7-bis

(Disposizioni in materia di distribuzione automobilistica)

1. Le disposizioni di cui al presente articolo si applicano agli accordi verticali tra il costruttore automobilistico o l'importatore e i singoli distributori autorizzati per la commercializzazione di veicoli non ancora immatricolati, nonché di autoveicoli che siano stati immatricolati dai distributori autorizzati da non più di sei mesi e che non abbiano percorso più di 6000 km.

2. Gli accordi tra il produttore o l'importatore e il distributore autorizzato hanno durata minima di cinque anni e regolano le modalità di vendita, i limiti del mandato, le rispettive assunzioni di responsabilità e la ripartizione dei costi connessi alla vendita. Ciascuna parte comunica con nota in forma scritta trasmessa almeno sei mesi prima della scadenza, l'intenzione di non procedere alla rinnovazione dell'accordo, a pena di inefficacia della medesima comunicazione.

3. Il costruttore di veicoli o l'importatore, prima della conclusione dell'accordo di cui ai commi 1 e 2, nonché in caso di successive modifiche allo stesso, forniscono al distributore autorizzato tutte le informazioni di cui siano in possesso, che risultino necessarie a valutare consapevolmente l'entità degli impegni da assumere e la sostenibilità degli stessi in termini economici, finanziari e patrimoniali, inclusa la stima dei ricavi marginali attesi dalla commercializzazione dei veicoli.

4. Al costruttore automobilistico o all'importatore che recede dall'accordo prima della scadenza contrattuale è fatto obbligo di corrispondere un equo indennizzo al distributore autorizzato parametrato congiuntamente al valore: a) degli investimenti che questo ha in buona fede effettuato ai fini dell'esecuzione dell'accordo e che non siano stati ammortizzati alla data di cessazione dell'accordo; b) dell'avviamento per le attività svolte nell'esecuzione degli accordi, commisurato al fatturato del distributore autorizzato negli ultimi cinque anni di vigenza dell'accordo.

5. L'indennizzo di cui al comma 4 non è dovuto nel caso di risoluzione per inadempimento o quando il recesso sia chiesto dal distributore autorizzato.

6. Il termine del 30 giugno 2022 di cui all'articolo 8, comma 2, primo periodo, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito con modificazioni dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, è rifissato al 30 settembre 2022.»

7.0.22

LA COMMISSIONE

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 7-bis

1. Al fine di favorire lo sviluppo degli investimenti e il perseguimento più rapido ed efficace degli obiettivi di rinnovo dei mezzi di trasporto destinati ai servizi di trasporto pubblico locale e regionale, all'articolo 200, comma 7, primo periodo, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito con modificazioni dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, le parole: "fino al 31 dicembre 2024", sono soppresse.»

Art. 8

8.2 (testo 2) [id. a 8.1 (testo 2)]

LA COMMISSIONE

Al comma 1, sostituire le parole: «Osservatorio nazionale per il supporto alla programmazione e per il monitoraggio della mobilità pubblica locale sostenibile» con le seguenti: «Osservatorio nazionale per il supporto alla programmazione e per il monitoraggio del trasporto pubblico locale e della mobilità locale sostenibile»;

8.1000

LA COMMISSIONE

Al comma 3, dopo le parole: «può stipulare» inserire le seguenti: «, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.».

8.19 (testo 2) [id. a 8.20 (testo 2), 8.21 (testo 2), 8.22 (testo 2), 8.23 (testo 2)]

LA COMMISSIONE

Al comma 9, apportare le seguenti modificazioni:

a) sostituire la parola: "mensile" con la seguente: "trimestrale";

b) sostituire il secondo periodo con i seguenti: "in caso di mancata o ritardata effettuazione degli interventi manutentivi comunicati ai sensi del presente comma, l'ente concedente ovvero affidante il servizio di trasporto pubblico assegna all'azienda inadempiente un termine non superiore a novanta giorni per l'esecuzione degli interventi manutentivi comunicati. Qualora l'azienda non effettui gli interventi manutentivi entro il termine assegnato ai sensi del secondo periodo, l'ente concedente ovvero affidante il servizio di trasporto pubblico provvede ad effettuare gli interventi manutentivi in danno dell'azienda inadempiente, nonché ad applicare nei confronti della stessa una sanzione amministrativa di importo complessivo non inferiore a 10.000 euro e non superiore a 500.000 euro, determinata, tenendo conto dei criteri indicati nel decreto di cui al comma 10, nonché dell'entità degli interventi manutentivi non eseguiti, delle conseguenze che l'omessa o ritardata effettuazione degli interventi determina sulla continuità, nonché delle attività poste in essere al fine di assicurare la tempestiva realizzazione degli interventi."

8.24

LA COMMISSIONE

Dopo il comma 11, inserire il seguente:

«11-bis. Sono fatte salve le competenze delle regioni a statuto speciale e delle Province autonome di Trento e di Bolzano, che provvedono alle finalità di cui ai commi da 9 a 11 ai sensi dei rispettivi statuti speciali e delle relative norme di attuazione, nell'ambito dei rispettivi ordinamenti.»

8.11 (testo 2)

LA COMMISSIONE

Dopo il comma 12, aggiungere, in fine, i seguenti:

«12-bis. Al fine di migliorare l'organizzazione della mobilità nelle aree urbane, all'articolo 5 della legge 28 dicembre 2015, n. 221, il comma 6 è sostituito dai seguenti:

"6. Al fine di assicurare l'abbattimento dei livelli di inquinamento atmosferico ed acustico, la riduzione dei consumi energetici, l'aumento dei livelli di sicurezza del trasporto e della circolazione stradale, la riduzione al minimo dell'uso individuale dell'automobile e il contenimento del traffico, l'educazione della comunità scolastica alla mobilità sostenibile, il miglioramento dell'accessibilità scolastica, fatta salva l'autonomia delle istituzioni scolastiche, il Ministro dell'istruzione, sentiti il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e il Ministro della transizione ecologica, tenendo conto del piano "RiGenerazione Scuola" di cui all'articolo 10, comma 3, del decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 196, adotta specifiche linee guida per l'istituzione in tutti gli istituti scolastici di ogni ordine e grado del *mobility manager* scolastico finalizzate alla promozione della funzione educativa della scuola e dello sviluppo sostenibile.

6-bis. Le istituzioni scolastiche, singolarmente o in rete, individuano il *mobility manager* scolastico tra il personale docente, senza esonero dall'insegnamento, ovvero ricorrendo a figure professionali esterne, in coerenza con il piano dell'offerta formativa.

6-ter. Il *mobility manager* scolastico ha il compito di:

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

6-quater. Il Ministero dell'istruzione può mettere a disposizione delle istituzioni scolastiche una infrastruttura digitale al fine di agevolare lo svolgimento dei compiti del *mobility manager* scolastico.

6-quinquies. Le amministrazioni interessate provvedono all'attuazione dei commi da 6-bis a 6-quater nei limiti delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica."

12-ter. All'articolo 229, comma 4, primo periodo del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, dopo le parole: "le pubbliche amministrazioni di cui all'articolo 1, comma 2 del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165" sono aggiunte le seguenti: "ad eccezione delle istituzioni scolastiche."»

8.30

LA COMMISSIONE

Dopo il comma 12 aggiungere i seguenti:

"*12-bis.* Al fine di garantire la continuità dei servizi di collegamento marittimo in regime di servizio pubblico con le isole minori siciliane oggetto della convenzione stipulata ai sensi dell'articolo 1, comma 998, della legge 27 dicembre 2006, n. 296, dell'articolo *19-ter* del decreto-legge 25 settembre 2009, n. 135, convertito con modificazioni, dalla legge 20 novembre 2009, n. 166, nonché del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito con modificazioni dalla legge 7 agosto 2012, n. 135 e del decreto-legge 21 giugno 2013, n. 69 convertito con modificazioni dalla legge 9 agosto 2013, n. 98, al soggetto incaricato della gestione dei servizi è riconosciuto un contributo straordinario, nella misura massima di 8 milioni di euro, destinato a compensare gli effetti economici dell'aumento eccezionale dei costi del carburante dell'anno 2022 rispetto alla media di tali costi registrata nel medesimo periodo del precedente biennio.

12-ter. Con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili da adottarsi entro trenta giorni decorrenti dalla data di entrata in vigore del presente decreto, sono stabiliti i criteri e le modalità per la determinazione della compensazione di cui al comma *12-bis*, nei limiti di quanto strettamente necessario a compensare la maggiore spesa derivante dall'aumento eccezionale del costo del carburante e comunque in misura non superiore all'importo massimo stabilito al comma *12-bis*. Tali criteri, al fine di evitare eventuali sovracompensazioni, sono definiti tenendo conto degli aumenti delle tariffe già praticati dal gestore dei servizi nel primo semestre 2022 sulla base degli strumenti previsti a legislazione vigente o dalla convenzione in essere.

12-quater. 3. Agli oneri derivanti dall'attuazione del comma 1, pari a 8 milioni di euro per l'anno 2022, si provvede mediante la corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 3, comma 33, della legge 24 dicembre 2007, n. 244.«

8.58 (testo 2)

LA COMMISSIONE

Dopo il comma 12, aggiungere, in fine, il seguente:

«12-bis. Al fine di assicurare l'efficienza e l'economicità gestionale della linea metropolitana di Catania, elevando, al contempo, la qualità dei servizi erogati, è autorizzata la spesa di 5 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2022. Agli oneri derivanti dal presente comma si provvede:

a) quanto a 5 milioni di euro per gli anni 2022 e 2023, mediante corrispondente utilizzo delle risorse di cui al 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;

b) quanto a 5 milioni a decorrere dall'anno 2024, mediante corrispondente riduzione delle proiezioni dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2022-2024, 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 2022, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.»

ORDINI DEL GIORNO

G8.1

FEDE, VANIN

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante "Disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili" (A.S. 2646),

premesso che:

l'articolo 8 del provvedimento in esame reca disposizioni urgenti in materia di trasporto pubblico locale e regionale;

considerato che:

il decreto-legge 1° marzo 2022, n. 17, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 aprile 2022, n. 34, ha previsto, all'articolo 4, un contributo

straordinario, sotto forma di credito d'imposta, a favore delle imprese energivore a parziale compensazione dei maggiori oneri sostenuti per la componente energetica acquistata ed effettivamente utilizzata nel secondo trimestre 2022;

il decreto-legge citato ha previsto inoltre, all'articolo 5, un contributo straordinario, sotto forma di credito d'imposta, anche a favore delle imprese a forte consumo di gas naturale a parziale compensazione dei maggiori oneri sostenuti per l'acquisto del gas naturale;

rilevato che:

il caro energia, comprensivo della componente carburanti, sta avendo un impatto deflagrante sulla filiera dei trasporti in generale e anche sul trasporto urbano pubblico locale;

parimenti la componente fossile, tra cui anche il metano, pesa inesorabilmente sul comparto, che ha iniziato ad investire sulla transizione ecologica dei mezzi, ma che ha innanzi uno scenario complesso di infrastrutturazione e di aumento dei costi di gestione,

impegna il Governo:

a valutare l'opportunità di prevedere contributi, sotto forma di credito di imposta, finalizzati a compensare i maggiori costi sostenuti anche da un comparto strategico per la mobilità urbana e la sostenibilità, quale il comparto del trasporto pubblico locale.

G8.2

CROATTI, FEDE, VANIN

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione in legge del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante "Disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili" (AS 2646),

premesso che:

l'articolo 8 del provvedimento in esame reca disposizioni urgenti in materia di trasporto pubblico locale e regionale;

considerato che:

nel provvedimento in esame, così come nell'ambito dei progetti del Piano nazionale di ripresa e resilienza sinora implementati, non è stato dato il giusto rilievo ad interventi riguardanti il rinnovo della flotta dei bus turistici, che rivestono un ruolo centrale nel trasporto passeggeri in ambito nazionale ed internazionale;

secondo il quadro fornito dall'*European Automobile Manufacturers' Association* (ACEA), gli autobus sono il mezzo di trasporto maggiormente diffuso in Europa. Il trasporto mediante autobus favorisce l'inclusione sociale, garantendo la possibilità di mobilità alle persone meno abbienti, alla fascia più anziana di popolazione e soprattutto alle persone che vivono in aree rurali e suburbane mal collegate con le principali infrastrutture ferroviarie o aeroportuali;

considerato inoltre che:

le imprese esercenti il trasporto turistico di persone mediante autobus ai sensi della legge 11 agosto 2003, n. 218, oltre ai danni causati dal blocco dell'attività dovuto all'emergenza sanitaria, hanno subito negli ultimi anni l'ingentissima perdita di valore patrimoniale-economico dei beni strumentali impiegati;

la transizione ecologica deve essere perseguita anche nel settore dei bus turistici, ma nei limiti che l'attuale tecnologia consente; nell'immediato futuro in tale comparto non potranno essere acquistati autobus elettrici per la mancanza di batterie capaci di coprire il lungo raggio dei viaggi, se non mediante continue soste che renderebbero impossibile sia l'effettuazione del servizio sia il rispetto della normativa relativa ai tempi di guida e di riposo dei conducenti;

il comparto può contribuire alla transizione ecologica attraverso l'acquisizione dei modelli più efficienti di autobus dotati di motori Euro 6 classe E. Attualmente il parco mezzi in circolazione conta circa 25.150 mezzi, di cui solo 10.300 (41%) risultano avere classi di emissioni euro 5 (circa 5.000) ed euro 6 (circa 5.300);

Il rinnovo del parco mezzi in chiave ecologica però non può essere sostenuto, dati gli ingenti costi, solamente dagli operatori;
rilevato, in fine, che:

la politica legislativa dell'Unione europea, nel processo di revisione del sistema delle accise (proposta di direttiva del Consiglio che ristruttura il quadro dell'Unione per la tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità (COM/2021/563 final)), sta procedendo ad una progressiva penalizzazione del gasolio, non tenendo conto di quei settori, come quello del noleggio autobus con conducente, che non possono privarsene nel breve periodo; inoltre, con la riforma del sistema ETS prevede l'inclusione del settore dei trasporti nel sistema dello scambio di quote. L'insieme di queste misure potrebbe generare nell'immediato futuro un incremento considerevole dei costi per le imprese del trasporto turistico, senza che le stesse possano porvi rimedio per la mancanza di un'idonea tecnologia alternativa che non utilizzi combustili fossili,

impegna il Governo

al fine di garantire l'ammodernamento delle flotte dei bus turistici e la riduzione massima delle emissioni inquinanti, ad adottare nella prossima legge di bilancio adeguate misure economiche di sostegno per l'acquisto di

modelli di autobus dotati di motori Euro 6 classe E, prevedendo al contempo un progressivo divieto di circolazione dei mezzi più inquinanti.

G8.3

MALLEGNI, GALLONE

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione in legge del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante "Disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili" (AS 2646);

premesso che:

nell'ambito dei progetti del Piano nazionale di ripresa e resilienza sinora implementati, non è stato dato il giusto rilievo ad interventi riguardanti il rinnovo della flotta dei bus turistici, che rivestono un ruolo centrale nel trasporto passeggeri in ambito nazionale ed internazionale;

secondo il quadro fornito dall'*European Automobile Manufacturers' Association* (ACEA), gli autobus sono il mezzo di trasporto maggiormente diffuso in Europa. Il trasporto mediante autobus favorisce l'inclusione sociale, garantendo la possibilità di mobilità alle persone meno abbienti, alla fascia più anziana di popolazione e soprattutto alle persone che vivono in aree rurali e suburbane mal collegate con le principali infrastrutture ferroviarie o aeroportuali;

considerato che:

le imprese esercenti il trasporto turistico di persone mediante autobus ai sensi della legge 11 agosto 2003, n. 218, oltre ai danni causati dal blocco dell'attività dovuto all'emergenza sanitaria, hanno subito negli ultimi anni l'ingentissima perdita di valore patrimoniale-economico dei beni strumentali impiegati;

la transizione ecologica deve essere perseguita anche nel settore dei bus turistici, ma nei limiti che l'attuale tecnologia consente; nell'immediato futuro in tale comparto non potranno essere acquistati autobus elettrici per la mancanza di batterie capaci di coprire il lungo raggio dei viaggi, se non mediante continue soste che renderebbero impossibile sia l'effettuazione del servizio sia il rispetto della normativa relativa ai tempi di guida e di riposo dei conducenti;

il comparto può contribuire alla transizione ecologica attraverso l'acquisizione dei modelli più efficienti di autobus dotati di motori Euro 6 classe E. Attualmente il parco mezzi in circolazione conta circa 25.150 mez-

zi, di cui solo 10.300 (41%) risultano avere classi di emissioni euro 5 (circa 5.000) ed euro 6 (circa 5.300);

il rinnovo del parco mezzi in chiave ecologica però non può essere sostenuto, dati gli ingenti costi, solamente dagli operatori;

considerato, inoltre che:

la politica legislativa dell'Unione europea, nel processo di revisione del sistema delle accise (proposta di direttiva del Consiglio che ristruttura il quadro dell'Unione per la tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità (COM/2021/563 final)), sta procedendo ad una progressiva penalizzazione del gasolio, non tenendo conto di quei settori, come quello del noleggio autobus con conducente, che non possono privarsene nel breve periodo; inoltre, con la riforma del sistema ETS prevede l'inclusione del settore dei trasporti nel sistema dello scambio di quote. L'insieme di queste misure potrebbe generare nell'immediato futuro un incremento considerevole dei costi per le imprese del trasporto turistico, senza che le stesse possano porvi rimedio per la mancanza di un'ideale tecnologia alternativa che non utilizzi combustili fossili;

impegna il Governo

al fine di garantire l'ammodernamento delle flotte dei bus turistici e la riduzione massima delle emissioni inquinanti, ad adottare nella prossima legge di bilancio delle adeguate misure economiche di sostegno per l'acquisto di modelli di autobus dotati di motori Euro 6 classe E, prevedendo al contempo un progressivo divieto di circolazione dei mezzi più inquinanti.

G8.5

RUSPANDINI, TOTARO

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione in legge del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante "Disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili" (AS 2646);

premesso che:

nell'ambito dei progetti del Piano nazionale di ripresa e resilienza sinora implementati, non è stato dato il giusto rilievo ad interventi riguardanti il rinnovo della flotta dei bus turistici, che rivestono un ruolo centrale nel trasporto passeggeri in ambito nazionale ed internazionale;

secondo il quadro fornito dall'*European Automobile Manufacturers' Association* (ACEA), gli autobus sono il mezzo di trasporto maggiormente diffuso in Europa. Il trasporto mediante autobus favorisce l'inclusione

sociale, garantendo la possibilità di mobilità alle persone meno abbienti, alla fascia più anziana di popolazione e soprattutto alle persone che vivono in aree rurali e suburbane mal collegate con le principali infrastrutture ferroviarie o aeroportuali;

considerato che:

le imprese esercenti il trasporto turistico di persone mediante autobus ai sensi della legge 11 agosto 2003, n. 218, oltre ai danni causati dal blocco dell'attività dovuto all'emergenza sanitaria, hanno subito negli ultimi anni l'ingentissima perdita di valore patrimoniale-economico dei beni strumentali impiegati;

la transizione ecologica deve essere perseguita anche nel settore dei bus turistici, ma nei limiti che l'attuale tecnologia consente; nell'immediato futuro in tale comparto non potranno essere acquistati autobus elettrici per la mancanza di batterie capaci di coprire il lungo raggio dei viaggi, se non mediante continue soste che renderebbero impossibile sia l'effettuazione del servizio sia il rispetto della normativa relativa ai tempi di guida e di riposo dei conducenti;

il comparto può contribuire alla transizione ecologica attraverso l'acquisizione dei modelli più efficienti di autobus dotati di motori Euro 6 classe E. Attualmente il parco mezzi in circolazione conta circa 25.150 mezzi, di cui solo 10.300 (41%) risultano avere classi di emissioni euro 5 (circa 5.000) ed euro 6 (circa 5.300);

il rinnovo del parco mezzi in chiave ecologica però non può essere sostenuto, dati gli ingenti costi, solamente dagli operatori;

considerato, inoltre che:

la politica legislativa dell'Unione europea, nel processo di revisione del sistema delle accise (proposta di direttiva del Consiglio che ristruttura il quadro dell'Unione per la tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità (COM/2021/563 final)), sta procedendo ad una progressiva penalizzazione del gasolio, non tenendo conto di quei settori, come quello del noleggio autobus con conducente, che non possono privarsene nel breve periodo; inoltre, con la riforma del sistema ETS prevede l'inclusione del settore dei trasporti nel sistema dello scambio di quote. L'insieme di queste misure potrebbe generare nell'immediato futuro un incremento considerevole dei costi per le imprese del trasporto turistico, senza che le stesse possano porvi rimedio per la mancanza di un'idonea tecnologia alternativa che non utilizzi combustili fossili,

impegna il Governo

al fine di garantire l'ammodernamento delle flotte dei bus turistici e la riduzione massima delle emissioni inquinanti, ad adottare nella prossima legge di bilancio delle adeguate misure economiche di sostegno per l'acquisto di modelli di autobus dotati di motori Euro 6 classe E, prevedendo al contempo un progressivo divieto di circolazione dei mezzi più inquinanti.

G8.6

PERGREFFI, ARRIGONI, CAMPARI, CORTI, RUFA, RIPAMONTI

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione in legge del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante "Disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili" (AS 2646);

premesso che:

nell'ambito dei progetti del Piano nazionale di ripresa e resilienza sinora implementati, non è stato dato il giusto rilievo ad interventi riguardanti il rinnovo della flotta dei bus turistici, che rivestono un ruolo centrale nel trasporto passeggeri in ambito nazionale ed internazionale;

secondo il quadro fornito dall'*European Automobile Manufacturers' Association* (ACEA), gli autobus sono il mezzo di trasporto maggiormente diffuso in Europa. Il trasporto mediante autobus favorisce l'inclusione sociale, garantendo la possibilità di mobilità alle persone meno abbienti, alla fascia più anziana di popolazione e soprattutto alle persone che vivono in aree rurali e suburbane mal collegate con le principali infrastrutture ferroviarie o aeroportuali;

considerato che:

le imprese esercenti il trasporto turistico di persone mediante autobus ai sensi della legge 11 agosto 2003, n. 218, oltre ai danni causati dal blocco dell'attività dovuto all'emergenza sanitaria, hanno subito negli ultimi anni l'ingentissima perdita di valore patrimoniale-economico dei beni strumentali impiegati;

la transizione ecologica deve essere perseguita anche nel settore dei bus turistici, ma nei limiti che l'attuale tecnologia consente; nell'immediato futuro in tale comparto non potranno essere acquistati autobus elettrici per la mancanza di batterie capaci di coprire il lungo raggio dei viaggi, se non mediante continue soste che renderebbero impossibile sia l'effettuazione del servizio sia il rispetto della normativa relativa ai tempi di guida e di riposo dei conducenti;

il comparto può contribuire alla transizione ecologica attraverso l'acquisizione dei modelli più efficienti di autobus dotati di motori Euro 6 classe E. Attualmente il parco mezzi in circolazione conta circa 25.150 mezzi, di cui solo 10.300 (41%) risultano avere classi di emissioni euro 5 (circa 5.000) ed euro 6 (circa 5.300);

il rinnovo del parco mezzi in chiave ecologica però non può essere sostenuto, dati gli ingenti costi, solamente dagli operatori;

considerato, inoltre che:

la politica legislativa dell'Unione europea, nel processo di revisione del sistema delle accise (proposta di direttiva del Consiglio che ristruttura il quadro dell'Unione per la tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità (COM/2021/563 final)), sta procedendo ad una progressiva penalizzazione del gasolio, non tenendo conto di quei settori, come quello del noleggio autobus con conducente, che non possono privarsene nel breve periodo; inoltre, con la riforma del sistema ETS prevede l'inclusione del settore dei trasporti nel sistema dello scambio di quote. L'insieme di queste misure potrebbe generare nell'immediato futuro un incremento considerevole dei costi per le imprese del trasporto turistico, senza che le stesse possano porvi rimedio per la mancanza di un'ideale tecnologia alternativa che non utilizzi combustibili fossili;

impegna il Governo

al fine di garantire l'ammodernamento delle flotte dei bus turistici e la riduzione massima delle emissioni inquinanti, ad adottare nella prossima legge di bilancio delle adeguate misure economiche di sostegno per l'acquisto di modelli di autobus dotati di motori Euro 6 classe E.

EMENDAMENTI

Art. 9

9.6 (testo 3)

LA COMMISSIONE

Dopo il comma 6, inserire il seguente: «6-bis. All'articolo 33 del decreto legge 30 aprile 2022, n. 36, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 giugno 2022, n. 79, dopo il comma 4, è aggiunto il seguente: "4-bis. 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, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, nei limiti delle risorse fi-

nanziarie, umane e strumentali disponibili a legislazione vigente e senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, effettua il monitoraggio dell'osservanza dei termini procedurali di cui al comma 3, segnalando alla regione competente eventuali ritardi, proponendo eventuali interventi correttivi ed assegnando alla regione un termine non superiore a trenta giorni per la conclusione del procedimento. In caso di inosservanza del termine assegnato ai sensi del primo periodo, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili propone l'esercizio dei poteri sostitutivi di cui all'articolo 8 della legge 5 giugno 2003, n. 131.»

9.7 (testo 2)

LA COMMISSIONE

Sostituire il comma 7 con i seguenti:

«7. All'articolo 12 del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito con modifiche e integrazioni dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, sono apportate le seguenti modifiche:

a) al comma 2, la lettera d) è sostituita dalla seguente: "d) gli interventi di piccola manutenzione nonché quelli atti ad assicurare l'adeguamento alle disposizioni di cui al decreto legislativo 9 aprile 2008, n.81 sono curati direttamente dalle Amministrazioni utilizzatrici degli immobili, anche se di proprietà di terzi. Fermo restando quanto previsto nel precedente periodo, nell'ambito del Sistema accentrato delle Manutenzioni è fatta salva la possibilità di finanziare e realizzare l'esecuzione anche di interventi relativi alla messa a norma degli impianti o correlati alle norme in materia di prevenzione incendi, al fine di favorire il coordinamento degli stessi con altri interventi di manutenzione ordinaria o straordinaria da eseguirsi ai sensi delle precedenti lettere a) e b) e del successivo comma 5. Sempre al fine di promuovere forme di razionalizzazione tra gli interventi, favorendo economie di scala e contribuendo al contenimento dei relativi costi, l'Agenzia del Demanio o i Provveditorati interregionali alle Opere Pubbliche possono curare, previo atto di intesa e senza nuovi o maggiori oneri, l'esecuzione degli interventi di cui al precedente periodo, nei casi in cui interessino immobili già oggetto di finanziamenti per lavori nell'ambito di Piani di Investimento approvati dalla medesima Agenzia. Parimenti i Provveditorati Interregionali alle Opere Pubbliche possono gestire, previo atto di intesa con l'Agenzia del Demanio, l'esecuzione degli interventi ascritti ai Piani di Intervento dell'Agenzia del Demanio nei casi in cui questi riguardino immobili già oggetto di finanziamento nell'ambito del Sistema delle Manutenzioni. Tutti gli interventi curati direttamente dalle Amministrazioni utilizzatrici sono comunicati all'Agenzia del demanio preventivamente, al fine del necessario coordinamento con le attività poste

in essere ai sensi delle lettere a), b) e c) e, nel caso di immobili in locazione passiva, al fine di verificare le previsioni contrattuali in materia";

b) al comma 5, dopo il secondo periodo è aggiunto il seguente: "L'esecuzione degli interventi di manutenzione ordinaria ovvero di manutenzione straordinaria di importo dei lavori in ogni caso inferiore a 100.000 euro, di cui al comma 2, lettera a) e b), è curata, senza nuovi o maggiori oneri, direttamente dalle Amministrazioni utilizzatrici degli immobili.".

7-bis. Le disposizioni di cui all'articolo 23, commi 11-*bis* e 11-*ter* del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, come modificato e integrato dal decreto legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito in legge 14 giugno 2019, n. 55, trovano applicazione anche nel periodo intercorrente tra la data dell'abrogazione dell'articolo 92, comma 7-*bis* del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, per effetto dell'articolo 217 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 e la data di entrata in vigore della legge 14 giugno 2019, n. 55.

7-ter. All'articolo 16-*sexies* del decreto legge 21 ottobre 2021, n. 146, dopo il comma 1 è aggiunto il seguente: «1-*bis.* Resta ferma la possibilità per le amministrazioni, le agenzie, la commissione e gli enti indicati al comma 1, per motivate esigenze, previo accordo con la proprietà, di entrare nel possesso anticipato anche di porzioni di immobili, corrispondendo, nei limiti delle risorse disponibili, una somma a titolo di anticipata occupazione, commisurata ai metri quadri delle porzioni occupate e alla durata della predetta anticipata occupazione e comunque non superiore ai tre/dodicesimi del canone annuo congruito; il possesso anticipato non ha effetti sulla durata del contratto di locazione come prevista dalle vigenti disposizioni e dagli specifici accordi contrattuali tra le parti.».

9.14 (testo 2)

LA COMMISSIONE

Dopo il comma 8 inserire il seguente:

«8-*bis.* Al fine di consentire lo svolgimento in sicurezza dei PCTO (Percorsi per le Competenze Trasversali e l'Orientamento) degli studenti degli istituti nautici e professionali della pesca commerciale delle produzioni ittiche, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, entro 30 giorni dall'entrata in vigore della presente legge, con proprio provvedimento, procede a definirne le modalità di svolgimento a bordo di imbarcazioni nautiche a decorrere dall'anno scolastico 2022-2023, che dovrà tenere conto di un percorso formativo, facendo riferimento alle norme IMO STCW '95 e successive modifiche, prevedendo per gli studenti la frequenza del corso P.S.S.R.

(Sicurezza Personale e Responsabilità Sociali - *Personal Safety and Social Responsibilities*) con oneri a carico degli stessi».

9.16 (testo 2) [id. a 9.17 (testo 2), 9.12 (testo 2), 9.18 (testo 2), 9.20 (testo 2), 9.21 (testo 2)]

LA COMMISSIONE

Dopo il comma 8 inserire il seguente:

«8-bis. Per le finalità di cui all'articolo 121, comma 3, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificato dal comma 8 del presente articolo, si considerano validi ad ogni effetto di legge le qualifiche, le abilitazioni e gli attestati di formazione periodica, previsti dal medesimo comma 3 del citato articolo 121, conseguiti dal personale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili anteriormente alla data del 16 giugno 2022.»

9.27 (testo 3) [id. a 9.28 (testo 2), 9.26 (testo 3)]

LA COMMISSIONE

Dopo il comma 9 inserire il seguente:

«9-bis. All'articolo 59, comma 1, lettera aa), del decreto legislativo 3 novembre 2017, n. 229, dopo la parola: "adozione" sono inserite le seguenti "dei principi".»

9.29

LA COMMISSIONE

Sostituire il comma 10 con il seguente:

«10. All'allegato A della legge 28 gennaio 1994, n. 84, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al punto 8, le parole: "nonché Porto di Licata" sono sostituite dalle seguenti: ", Porto di Licata nonché Porto di Sciacca";

b) al punto 10, le parole: "e Monopoli" sono sostituite dalle seguenti: ", Monopoli e Termoli"»

9.30 (testo 2) [id. a 9.31 (testo 2), 9.32 (testo 2), 9.33 (testo 2)]

LA COMMISSIONE

Dopo il comma 10 inserire il seguente:

«10- *bis*. All'allegato A della legge 28 gennaio 1994, n. 84, è apportata la seguente modificazione:

- al punto 12, le parole: "e Ortona" sono sostituite dalle seguenti: ", Ortona e Vasto".»

9.34

LA COMMISSIONE

Dopo il comma 10 inserire il seguente:

«10-*bis*. Al fine di assicurare una maggiore programmazione sistemica delle infrastrutture portuali distribuite lungo l'intera costa della regione Sicilia, all'allegato A della legge 28 gennaio 1994, n. 84, al punto 9) le parole "Porti di Augusta e Catania" sono sostituite dalle seguenti: "Porti di Augusta, Catania e Pozzallo."»

9.38

DE FALCO

Dopo il comma 10 inserire il seguente:

«10-*bis*. Al fine di assicurare l'esercizio delle funzioni amministrative e di vigilanza e controllo nonché l'attuazione delle disposizioni urgenti in materia di sicurezza nel settore del trasporto marittimo di cui all'articolo 4 comma 1 bis del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121 convertito con modificazioni dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, in deroga a quanto previsto dall'articolo 655 del decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66, il personale di cui all'articolo 937, comma 1, lettera a) e c), decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66, in servizio al 1.01.2007 quale vincitore di concorso di rafferma, che non risulta decaduto dal diritto di attivare la tutela giurisdizionale con riferimento al concorso bandito dal Ministero dei Trasporti con decreto pubblicato in Gazzetta Ufficiale, 4 Serie Speciale, n. 67 del 24 agosto 2007, è immesso, a domanda, da presentare entro 15 giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, con il grado di cui all'articolo 628, comma 1, lettera c), decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66, nel ruolo di cui all'articolo 812, comma 1, lettera n), decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66, ove viene iscritto nel ter-

mine di venti giorni successivi a quello di pubblicazione del medesimo concorso, fino ad un massimo di 3 unità, previo giudizio favorevole delle competenti commissioni ordinarie d'avanzamento espresso sulla base dei complessi di elementi di cui all'articolo 1058 decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66.

A tale fine è autorizzata la spesa di euro 48.570,54 per l'anno 2022 e di euro 117.263,16 annui a decorrere dall'anno 2023, cui si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo di cui all'articolo 1, comma 200 della legge 23 dicembre 2014, n. 190, nonché la spesa per l'onere derivante da ricostruzione di carriera antecedente l'anno in corso, cui si provvede mediante corrispondente riduzione delle proiezioni dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2022-2024, 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.»

9.39 (testo 2)

LA COMMISSIONE

Dopo il comma 10, aggiungere il seguente:

«10-bis. Al decreto legislativo 1° dicembre 2009, n. 178, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 3 sono aggiunti in fine i seguenti commi:

"3-bis. Al fine di sviluppare ulteriori percorsi di formazione che favoriscano l'integrazione interdisciplinare fra il mondo accademico, la formazione e la ricerca nel settore della Pubblica amministrazione, nonché di integrare il sistema della formazione universitaria, post universitaria, della ricerca e quello dell'accesso sempre più qualificato nella Pubblica amministrazione, la Scuola Nazionale dell'Amministrazione può prevedere nella propria offerta formativa l'erogazione anche di Corsi di alta formazione e di perfezionamento *post lauream* nei limiti delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

3-ter. La Scuola Nazionale dell'Amministrazione, previo accreditamento ai sensi del decreto ministeriale 14 dicembre 2021, n. 226, anche in deroga al requisito di cui all'articolo 4, comma 1, lettera a), relativamente al numero minimo di docenti per la formazione del collegio del dottorato, comunque non inferiore a sei, individuati anche tra professori universitari sulla base di una convenzione con l'Ateneo di appartenenza secondo le modalità, in quanto compatibili, di cui all'art. 6, comma 11, della legge 30 dicembre 2010, n. 240, può altresì emanare bandi per corsi di dottorato in Scienze della

Pubblica amministrazione, e in favore di un massimo di otto candidati, fino al raggiungimento, a regime, di un numero di frequentatori non superiore a trentadue unità nei limiti delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente."

b) all'articolo 11, comma 2-*bis*, primo periodo dopo le parole "possono essere" è inserita la seguente "prioritariamente".

Conseguentemente

alla rubrica dell'articolo aggiungere in fine le seguenti parole "e della Scuola nazionale dell'amministrazione"

9.42 (testo 2)

LA COMMISSIONE

Dopo il comma 10 aggiungere, in fine, il seguente:

«10-*bis*. Le strutture finanziate con risorse assegnate dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili ai Comuni per interventi straordinari sul patrimonio residenziale pubblico, ai sensi dell'articolo 3, primo comma, lettera q), della legge 5 agosto 1978, n. 457, non ancora del tutto completate possono essere riutilizzate dai medesimi Comuni beneficiari, anche eventualmente cambiando la destinazione d'uso, a condizione che sia garantita una finalità di interesse pubblico generale. Le amministrazioni interessate provvedono all'attuazione delle disposizioni di cui al presente comma con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente, e comunque senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica».

9.47

LA COMMISSIONE

Dopo il comma 10, aggiungere, in fine, il seguente:

«10-*bis*. All'articolo 5, comma 2-*ter*, del decreto-legge 28 maggio 2004, n. 136, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 luglio 2004, n. 186, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al terzo periodo, dopo le parole: "sono depositati" sono inserite le seguenti: "ai soli fini informativi";

b) al quarto periodo, dopo le parole: "Con la stessa modalità" sono inserite le seguenti: "e per le medesime finalità".

9.48 (testo 2)

LA COMMISSIONE

Dopo il comma 10 aggiungere, in fine, il seguente:

«10-bis. Al fine di realizzare gli interventi di cui all'articolo 1, comma 26, della legge 27 dicembre 2019, n. 160, di competenza del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, al medesimo articolo 1, comma 26, della citata legge n. 160 del 2019, le parole da "come previsto" a "legge 28 giugno 2019, n. 58," sono soppresse, e le parole "è assegnata al soggetto attuatore degli interventi" sono sostituite dalle seguenti: "è trasferita alla medesima provincia".».

ORDINI DEL GIORNO

G9.1

MALAN, RUSPANDINI, TOTARO

Il Senato, nel corso dell'esame dell'articolo 9 dell'A.S. 2646,

premesso che:

su iniziativa del dirigente della Direzione generale di Vigilanza sulle concessionarie autostradali, ai concessionari autostradali è stato assicurato, per le conseguenze della pandemia da Covid-19, attraverso un apposito incremento dei pedaggi, il ristoro integrale della differenza tra gli incassi netti registrati a partire dal marzo 2020 rispetto ai corrispondenti mesi del 2019, l'anno più ricco di sempre in questo settore;

per Autostrade per l'Italia (ASPI) l'importo è già quantificato in 542 milioni di euro per i soli mesi marzo-giugno 2020; i bilanci della società per il 2020 e il 2021 evidenziano minori ricavi per 816 e 232 milioni; il ristoro per quel biennio raggiungerà dunque il miliardo di euro, che graverà sui pedaggi, aumentando i costi di tutte le attività economiche che usufruiscono della rete di ASPI, con conseguente aumento dei prezzi dei servizi e dei prodotti da loro offerti, nonché delle merci trasportate, in aggiunta agli incrementi dei costi dovuti ai rincari dei carburanti; lo stesso criterio andrà applicato alle altre concessioni autostradali con relativo esborso da parte dei loro utenti;

tale ristoro integrale rappresenta una macroscopica disparità di trattamento rispetto agli altri settori, atteso che ASPI ha subito una riduzione degli incassi rispetto al 2019 pari al 26,2 per cento nel 2020 e al 7,4 per cento

nel 2021, ben sotto la soglia minima del 33 per cento prevista dal decreto "Ristori" e misure connesse, dove si è posto altresì un tetto del 20 per cento del minore fatturato, e un limite di 150.000 euro all'importo da ristorare; con le regole stabilite in generale dalla legge, ad ASPI non spetterebbe alcun ristoro; senza un supporto di legge, anzi, in contrasto con le norme applicate ad ogni altra azienda, il MIMS garantisce ad ASPI una sorta di immunità rispetto all'andamento dell'economia reale, che nel 2020 ha visto scendere del 9 per cento il PIL; lo stesso regime, secondo le indicazioni del dirigente, andrà applicato a tutti i concessionari autostradali, benché, a differenza di molte attività che i provvedimenti del Governo hanno chiuso per mesi, abbiano continuato ad operare, fruendo anche di eccezioni per le loro aree di servizio rispetto alla chiusura di bar e ristoranti;

il meccanismo indicato, peraltro, costituirebbe anche una immunizzazione (a spese degli utenti, diretti e indiretti, delle autostrade) dagli effetti del rincaro dei carburanti, che inevitabilmente ridurrà il traffico; anche in questo caso la disparità con gli altri soggetti economici della nazione appare stridente e ingiustificata;

ASPI, riguardo all'opzione di cui al punto 1.1 lettera b) numero i) della delibera CIPE 15 giugno 2007, n. 39, ha sempre scelto di non chiedere il riequilibrio del piano economico-finanziario; per questo non ha mai subito compensazioni in termini di ribasso delle tariffe dei pedaggi o altro, benché in tutti gli esercizi dal 2008 al 2019 abbia incassato molto più di quanto previsto dal piano finanziario, ad esempio 215 milioni nel 2018 e 188 milioni nel 2019;

impegna il Governo:

ad uniformare i criteri di ristoro riguardanti i concessionari autostradali a quelli applicati per legge alla generalità delle imprese, anche eventualmente assumendo iniziative legislative per rimodulare questi ultimi.

G9.2

MALAN, RUSPANDINI, TOTARO

Il Senato, in sede di esame dell'articolo 9 dell'A.S. 2646,

premesso che:

il dottor Felice Morisco, come risulta dal *curriculum vitae* pubblicato sul sito del Ministero, dal 1997 al 2011 ha svolto presso l'ANAS attività di valutazione della fattibilità dei piani finanziari annessi alle convenzioni autostradali e dal 2011 al 2012 è stato dirigente amministrativo presso l'Unità Analisi economico finanziarie espletando mansioni connesse all'attività di vigilanza economica e regolazione per le società concessionarie autostradali; quando per legge tali funzioni sono passate al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in totale continuità, ha mantenuto la stessa carica presso la neo-

costituita struttura di vigilanza sulle concessioni autostradali e poi dal 2015 presso la Direzione generale di Vigilanza sulle concessionarie autostradali, dove nel gennaio scorso ha visto porre anche l'ANAS sotto la sua vigilanza;

tale continuità è in evidente contrasto con la legge 6 novembre 2012, n. 190, detta "anticorruzione" e segnatamente con l'articolo 1, comma 4, lettera *e*), comma 5, lettera *b*) e comma 10, lettera *b*), dove si impone di assicurare la rotazione dei dirigenti nei settori particolarmente esposti alla corruzione;

su iniziativa del dottor Morisco ai concessionari autostradali è stato assicurato, per le conseguenze della pandemia da Covid-19, attraverso un apposito incremento dei pedaggi, il ristoro integrale della differenza tra gli incassi netti registrati a partire dal marzo 2020 rispetto ai corrispondenti mesi del 2019, l'anno più ricco di sempre in questo settore; per Autostrade per l'Italia (ASPI) l'importo è già quantificato in 542 milioni di euro per i soli mesi marzo-giugno 2020; i bilanci della società per il 2020 e il 2021 evidenziano minori ricavi per 816 e 232 milioni; il ristoro per quel biennio raggiungerà dunque il miliardo di euro, che graverà sui pedaggi, aumentando i costi di tutte le attività economiche che usufruiscono della rete di ASPI, con conseguente aumento dei prezzi dei servizi e dei prodotti da loro offerti, nonché delle merci trasportate, in aggiunta agli incrementi dei costi dovuti ai rincari dei carburanti; lo stesso criterio andrà applicato alle altre concessioni autostradali con relativo esborso da parte dei loro utenti; tale ristoro integrale rappresenta una macroscopica disparità di trattamento rispetto agli altri settori, atteso che ASPI ha subito una riduzione degli incassi rispetto al 2019 pari al 26,2 per cento nel 2020 e al 7,4 per cento nel 2021, ben sotto la soglia minima del 33 per cento prevista dal decreto "Ristori" e misure connesse, dove si è posto altresì un tetto del 20 per cento del minore fatturato, e un limite di 150.000 euro all'importo da ristorare; con le regole stabilite in generale dalla legge, ad ASPI non spetterebbe alcun ristoro; senza un supporto di legge, anzi, in contrasto con le norme applicate ad ogni altra azienda, il dottor Morisco ha garantito ad ASPI una sorta di immunità rispetto all'andamento dell'economia reale, che nel 2020 ha visto scendere del 9 per cento il PIL; lo stesso regime, secondo le indicazioni del dirigente, andrà applicato a tutti i concessionari autostradali, benché, a differenza di molte attività che i provvedimenti del Governo hanno chiuso per mesi, abbiano continuato ad operare, fruendo anche di eccezioni per le loro aree di servizio rispetto alla chiusura di bar e ristoranti; il meccanismo indicato, peraltro, costituirebbe anche una immunizzazione (a spese degli utenti, diretti e indiretti, delle autostrade) dagli effetti del rincaro dei carburanti, che inevitabilmente ridurrà il traffico; anche in questo caso la disparità con gli altri soggetti economici della nazione appare stridente e ingiustificata; ASPI, riguardo all'opzione di cui al punto 1.1 lettera *b*) numero *i*) della delibera CIPE 15 giugno 2007, n. 39, ha sempre scelto di non chiedere il riequilibrio del piano economico-finanziario; per questo non ha mai subito compensazioni in termini di ribasso delle tariffe dei pedaggi o altro, benché in

tutti gli esercizi dal 2008 al 2019 abbia incassato molto più di quanto previsto dal piano finanziario, ad esempio 215 milioni nel 2018 e 188 milioni nel 2019;

Lo stesso dottor Morisco ha esteso la concessione dell'Autostrada Brescia-Verona-Vicenza-Padova sulla base dell'approvazione da parte del CIPE di un progetto parziale e preliminare, quando invece era richiesto, dalla convenzione il progetto definitivo completo, approvazione che era stata in precedenza definitivamente annullata dal Consiglio di Stato; in base alla convenzione del 2007, approvata per legge, la concessione doveva essere estesa al 31 dicembre 2026, "in funzione della realizzazione della Valdastico Nord" (articolo 4, comma 1), il cui completo progetto definitivo doveva essere approvato entro il 30 giugno 2013 (comma 2); ciò avveniva dopo che l'Unione europea aveva aperto una procedura di infrazione su un precedente tentativo di proroga, in quanto non collegato ad alcuna nuova opera da realizzare; con deliberazione n. 21 del 18 marzo 2013 il CIPE approvò, in linea tecnica, il solo progetto preliminare del solo 1° lotto Piovene Rocchette-Valle dell'Astico, a esclusione di vari tratti, oggetto di prescrizione localizzativa da parte del Ministro dell'ambiente; alla scadenza del 30 giugno 2013 non esisteva alcun progetto completo, né definitivo della Valdastico Nord; l'inerzia del Ministero delle infrastrutture in merito a tale inadempienza, ha fatto supporre che prima di tale data un suo atto abbia graziosamente prorogato tale scadenza, ma, nonostante i vari tentativi di conoscerne gli estremi attraverso interrogazioni, accesso agli atti e accesso civico, non è mai stato possibile sapere se, da chi e come tale atto sia stato approvato; il 21 gennaio 2019, il Consiglio di Stato, definitivamente pronunciandosi sull'appello presentato l'anno precedente dal Comune di Besenello, con sentenza 499/19 annullava la menzionata deliberazione del CIPE, condannando la società Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova S.p.A. al pagamento delle spese; incredibilmente, il 6 aprile 2020, la Direzione generale per la vigilanza sulla concessioni autostradali del Ministero, in persona del direttore Felice Morisco, stipulava con la società autostradale un atto aggiuntivo alla Convenzione unica del 9 luglio 2007, in cui si conferma al 31 dicembre 2026 la durata della concessione, ritenendo assoluta la condizione di cui all'articolo 4, comma 2 della Convenzione del 2007, che richiedeva il progetto definitivo dell'intera autostrada Valdastico Nord, "in funzione dell'approvazione del 1° Lotto funzionale" della medesima, "con delibera CIPE n. 21/2013"; in data 13 ottobre 2020, la Corte di cassazione dichiarava inammissibile il ricorso presentato dalla citata società Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova S.p.A. avverso la sentenza del Consiglio di Stato;

impegna il Governo:

a dare piena attuazione per la legge 6 novembre 2012, n. 190, detta "anticorruzione" e segnatamente con l'articolo 1, comma 4, lettera *e*), comma 5, lettera *b*) e comma 10, lettera *b*), dove si impone di assicurare la rotazione dei dirigenti nei settori particolarmente esposti alla corruzione, nei confronti del menzionato dirigente, che da venticinque anni è interlocutore, senza so-

luzione di continuità ma solo con avanzamenti di carriera, dei concessionari autostradali;

ad esaminare le decisioni dello stesso dirigente: a) sul ristoro al 100% dei minori incassi durante l'emergenza Covid, in palese contrasto con la legge che riguarda la generalità delle imprese, b) sulla proroga della concessione dell'Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova sulla base di una delibera CIPE definitivamente annullata dal Consiglio di Stato.

G9.3

MALAN, RUSPANDINI, TOTARO

Il Senato, nel corso dell'esame dell'articolo 9 dell'A.S. 2646,

premesso che:

in base alla convenzione del 9 luglio 2007, approvata dall'art. 8-*duodecies*, comma 2, del decreto-legge 7 aprile 2008, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 giugno 2008, n. 101, la concessione la concessione dell'Autostrada Brescia-Verona-Vicenza-Padova doveva essere estesa al 31 dicembre 2026, "in funzione della realizzazione della Valdastico Nord" (articolo 4, comma 1), il cui completo progetto definitivo doveva essere approvato entro il 30 giugno 2013 (comma 2); ciò avveniva dopo che l'Unione europea aveva aperto un a procedura di infrazione su un precedente tentativo di proroga, in quanto non collegato ad alcuna nuova opera da realizzare;

con deliberazione n. 21 del 18 marzo 2013 il CIPE approvò, in linea tecnica, il solo progetto preliminare del solo 1° lotto Piovene Rocchette-Valle dell'Astico, a esclusione di vari tratti, oggetto di prescrizione localizzativa da parte del Ministro dell'ambiente; alla scadenza del 30 giugno 2013 non esisteva alcun progetto completo, né definitivo della Valdastico Nord;

l'inerzia del Ministero delle infrastrutture di fronte a tale inadempienza ha fatto supporre che prima di tale data un suo atto abbia graziosamente prorogato tale scadenza, ma, nonostante i vari tentativi di conoscerne gli estremi attraverso interrogazioni, accesso agli atti e accesso civico, non è mai stato possibile sapere se, da chi e come tale atto sia stato approvato;

il 21 gennaio 2019, il Consiglio di Stato, definitivamente pronunciandosi sull'appello presentato l'anno precedente dal Comune di Besenello, con sentenza 499/19 annullava la menzionata deliberazione del CIPE, condannando la società Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova S.p.A. al pagamento delle spese;

incredibilmente, il 6 aprile 2020, la Direzione generale per la vigilanza sulla concessioni autostradali del Ministero, in persona del direttore Felice Morisco, stipulava con la società autostradale un atto aggiuntivo alla Convenzione unica del 9 luglio 2007, in cui si conferma al 31 dicembre 2026

la durata della concessione, ritenendo assolta la condizione di cui all'articolo 4, comma 2 della Convenzione del 2007, che richiedeva il progetto definitivo dell'intera autostrada Valdastico Nord, "in funzione dell'approvazione del 1° Lotto funzionale" della medesima, "con delibera CIPE n. 21/2013";

in data 13 ottobre 2020, la Corte di cassazione dichiarava inammissibile il ricorso presentato dalla citata società Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova S.p.A. avverso la sentenza del Consiglio di Stato;

impegna il Governo:

ad intervenire per sanare la grave e palese irregolarità compiuta estendendo una lucrosissima concessione sulla base di una deliberazione definitivamente annullata.

EMENDAMENTI

Art. 10

10.7

LA COMMISSIONE

Dopo il comma 3, aggiungere il seguente:

«3-ter. Alla legge 30 dicembre 2018, n. 145, comma 136, primo paragrafo, le parole "entro otto mesi" sono sostituite dalle seguenti: "entro dodici mesi".»

10.12 (testo 2)

LA COMMISSIONE

Apportare le seguenti modifiche:

a) *alla rubrica, sopprimere le seguenti parole:* «di particolare complessità»;

b) *dopo il comma 5, aggiungere, in fine, i seguenti:*

«5-bis. Al fine di favorire lo sviluppo psico-fisico dei minori, il conseguimento degli obiettivi di rigenerazione del tessuto socio-economico del-

le città, nonché di miglioramento dell'accessibilità, della sicurezza e di rifunzionalizzazione di spazi pubblici, anche periferici, secondo il modello urbano della città intelligente, inclusiva e sostenibile, Smart City, per la realizzazione di parchi gioco innovativi è istituito nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili un fondo, con una dotazione pari a complessivi 5 milioni di euro per l'anno 2023, per l'attuazione di un Programma sperimentale denominato «DATECI SPAZIO» destinato ai comuni con popolazione superiore ai 300.000 abitanti. Le proposte sono trasmesse, anche per via telematica, entro 120 giorni dalla entrata in vigore della presente legge e devono indicare l'area oggetto di intervento, le finalità ludico didattiche perseguite, i profili di accessibilità, sicurezza e risparmio energetico, il cronoprogramma per la realizzazione dell'intervento, la parte destinata ai lavori e quella relativa alle forniture, le modalità e i costi di gestione, eventuali ulteriori contribuzioni alla realizzazione dell'intervento. Sono ammissibili a finanziamento, nel limite massimo di 500 mila euro, esclusivamente degli interventi che non risultino già destinatari di contributi e risorse sulla base di altra normativa regionale, nazionale o comunitari.

5-ter. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, adottato di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, sono definiti:

- a) i tempi e le relative modalità di erogazione del finanziamento;
- b) i criteri per la valutazione delle proposte;
- c) le modalità di monitoraggio del programma e le ipotesi di revoca del finanziamento.

5-quater. La valutazione delle proposte di cui al comma *5-ter* è svolta dall'Alta commissione di cui all'articolo 1, comma 439, della legge 27 dicembre 2019 n. 160, che, a tal fine, si può avvalere del supporto tecnico delle strutture del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, nonché del Consiglio superiore dei lavori pubblici e della Struttura tecnica di missione di cui all'articolo 214 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50. L'Alta commissione opera con le risorse strumentali, umane e finanziarie disponibili a legislazione vigente e l'avvalimento avviene senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

5-quinquies. L'Alta Commissione di cui al comma *5-quater*, all'esito dell'esame delle proposte presentate, predispone apposito elenco contenente le proposte ammissibili a finanziamento e il CUP di ciascun intervento che è approvato con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. Con il medesimo decreto di cui al primo periodo sono, altresì, definiti i termini per la stipulazione delle convenzioni o degli accordi di programma per l'attuazione delle proposte.

5-sexies. Agli oneri derivanti dai commi da *5-bis* a *5-quinquies*, pari a 5 milioni di euro per l'anno 2023, si provvede mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 241, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.»

10.13 (testo 2)

LA COMMISSIONE

Dopo il comma 5 aggiungere i seguenti:

«*5-bis.* In ottemperanza alla direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri 7 dicembre 2021 per l'adeguamento delle decisioni di investimento pubblico ai principi di coerenza e compatibilità con il raggiungimento degli Obiettivi di sviluppo sostenibile, il 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, promuove, d'intesa con il comune di Genova, la regione Liguria, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e Rete ferroviaria italiana s.p.a., nell'ambito del Progetto unico previsto dal comma 12-*septies* del citato articolo 4, la realizzazione di un progetto integrato di riqualificazione e rigenerazione urbana delle aree del comune di Genova, interessate dal progetto ferroviario "Potenziamento Genova- Campasso" di cui al medesimo comma 12-*septies*, denominato "Progetto di riqualificazione e rigenerazione urbana per Genova" finalizzato ad una maggiore sostenibilità ambientale, sociale ed economica dell'intervento infrastrutturale ferroviario ed a realizzare un miglioramento del contesto urbano.

5-ter. Per le finalità di cui al comma *5-bis* è autorizzata in favore di Rete ferroviaria italiana s.p.a. la spesa di 3 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022, 2023 al 2024, di 10 milioni di euro per ciascuno degli anni 2025 e 2026, di 20 milioni di euro per ciascuno degli anni 2027, 2028, 2029.

5-quater. Entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, il Commissario straordinario nominato ai sensi dell'articolo 4, comma 12-*octies*, del decreto - legge n. 32 del 2019, il comune di Genova, la regione Liguria, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e Rete ferroviaria italiana s.p.a. provvedono a definire, mediante la sottoscrizione di apposita convenzione e senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, le attività necessarie per assicurare la tempestiva realizzazione degli interventi e delle opere di cui al "Progetto di riqualificazione e rigenerazione urbana per Genova" di cui al comma *5-bis*, ferma l'attribuzione al comune di Genova delle funzioni di soggetto attuatore delle opere e degli interventi inseriti nel predetto progetto di riqualificazione.

5-quinquies. Agli oneri derivanti dalla presente disposizione, pari a complessivi 89 milioni di euro, si provvede:

a) quanto a 3 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2022 al 2024 mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 47, della legge 27 dicembre 2019, n. 160;

b) quanto a 10 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2025 al 2026 e quanto a 20 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2027 al 2029 mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 6, del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130.».

ORDINI DEL GIORNO

G10.1

BERGESIO, PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RUFA, RIPAMONTI

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione in legge del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante "Disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili" (AS 2646);

premesso che:

in data 26 novembre 2021 è stato firmato il «Trattato per una cooperazione bilaterale rafforzata» tra Italia e Francia. Tra i vari punti, aspetto preminente della cooperazione frontaliere sarà lo sviluppo sempre più integrato di una rete di trasporti ferroviari, stradali e marittimi, con particolare riguardo, in ragione degli aspetti ambientali, alla mobilità ferroviaria transalpina. Speciale rilievo rivestiranno in quest'ambito le Conferenze intergovernative settoriali;

l'articolo 10 del Trattato sulla Cooperazione transfrontaliera prevede di strutturare la politica transfrontaliera italo-francese attraverso l'istituzione di un Comitato di cooperazione frontaliere; il territorio di frontiera delle «Alpi del mare» è stato oggetto di significative progettazioni volte ad efficientare i collegamenti, ma soprattutto a valorizzare la naturale vocazione turistica dell'area attraverso la linea ferroviaria (più di 100 chilometri su rotaie);

la linea Cuneo - Ventimiglia - Nizza, è da sempre considerato un gioiello di ingegneria ferroviaria: per attraversare le Alpi Marittime sono stati

realizzati arditi ponti che attraversano da un lato all'altro le strette valli Roya e Vermenagna e numerose gallerie scavate nella montagna;

la riattivazione completa della Cuneo-Nizza, dopo le lunghe e costose riparazioni post-belliche, nel 1979, è già stata simbolo della rinata amicizia tra italiani e francesi;

il Programma di lavoro italo - francese, collegato al Trattato, al punto 10 prevede di approvare la nuova Convenzione intergovernativa che inquadri le modalità di manutenzione corrente e di sfruttamento della linea Cuneo-Breil-Ventimiglia e intraprendere azioni comuni per un rapido ripristino dell'infrastruttura di questa linea e per il suo adeguamento ai fini del ritorno a livelli di servizi commerciali adeguati;

impegna il Governo

ad adottare le opportune iniziative volte a realizzare un'opera di manutenzione ordinaria e straordinaria che coinvolga le nostre infrastrutture marittime, stradali e ferroviarie e a potenziare e garantire adeguati servizi di trasporto transfrontalieri di merci e persone.

G10.4

CAMPARI, PERGREFFI, CORTI, RUFA, RIPAMONTI

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione in legge del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante "Disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili" (A.S. 2646),

premesso che:

nel bacino del Po esistono alcuni ponti che, per la necessità di continue manutenzioni, chiudono periodicamente per mesi o che, a causa della vetustà delle strutture, addirittura chiudono a scopo precauzionale durante le forti precipitazioni, interrompendo collegamenti importanti sul territorio e sottoponendo i cittadini a non pochi disagi, deviazioni, tragitti allungati e code di traffico insostenibili sui pochi ponti restanti aperti; Si tratta di situazioni critiche che possono essere risolte definitivamente solo attraverso di costruzione di nuovi ponti;

il nuovo ponte tra Colorno (PR) e Casalmaggiore (CR) è da anni atteso sul territorio, soprattutto dopo la lunga chiusura per manutenzione straordinaria dal settembre 2017 al giugno 2019 che ha imposto a pendolari e trasportatori lunghe deviazioni e gravi disagi; il ponte insiste sulla ex SS 343 Asolana che è stata trasferita alla competenza di ANAS dall'aprile 2021 e viene chiuso ogni 2 o 3 mesi per manutenzioni, segno della vetustà del ma-

nufatto che, si dice, abbia una vita limitata e pertanto debba essere sostituito entro il 2029;

L'attuale ponte è stato costruito tra il 1955 e il 1957, ed aperto alla viabilità nel 1958; con la sua lunghezza di 1206 metri, era il ponte più lungo d'Italia, e fin da subito assunse un'importanza che andava ben al di là del collegamento tra le tre province di Parma, Cremona e Mantova ma permetteva una più veloce connessione, soprattutto per i mezzi pesanti, tra il Tirreno (collegato a Parma con l'autocamionale della Cisa) e il Brennero, accorciando notevolmente i collegamenti verso Mantova, Verona e Bolzano; attualmente, l'attuale ponte è monitorato con sensori e permette il transito ai soli mezzi di portata inferiore a 44 tonnellate;

il nuovo ponte della Becca, sulla ex SS 617 trasferita alla competenza dell'ANAS dall'aprile 2021, è da anni atteso sul territorio; infatti, nella provincia di Pavia, il ponte della Becca, è diventato il simbolo della provincia; il vecchio ponte, costruito il 1912 sulla confluenza tra i fiumi Ticino e Po, presenta annualmente problematiche importanti e imprevedibili che obbligano la chiusura del transito per settimane ai fini della manutenzione straordinaria, creando ripetuti disagi alle comunicazioni e dispendio significativo di risorse per la messa in sicurezza;

nel mese di maggio 2019 sono stati conclusi i lavori di completamento e restauro conservativo ma il ponte non è percorribile dai mezzi pesanti e ciò mette in crisi la logistica delle aziende e i trasportatori che obbligatoriamente devono trovare strade alternative di comunicazione; nel 2020 la Regione Lombardia ha finanziato con 800 mila euro la redazione di un documento di fattibilità per la realizzazione del nuovo ponte ritenuto improcrastinabile;

il decreto interministeriale MIT - MEF del 3 gennaio 2020, di ripartizione del Fondo istituito con la legge di bilancio per il 2019 (Legge 145 del 2018, articolo 1, comma 891), per la messa in sicurezza dei ponti esistenti e per la realizzazione di nuovi ponti in sostituzione di quelli esistenti con problemi strutturali di sicurezza sul bacino del Po, ha previsto più che altro piccoli interventi urgenti di messa in sicurezza dei ponti esistenti ma ha anche previsto il finanziamento dei progetti di fattibilità tecnica ed economica del nuovo ponte della Becca e del nuovo ponte di Casalmaggiore, rimandando al Contratto di programma ANAS 2016-2020 il finanziamento della progettazione definitiva e dell'esecuzione delle opere e inserendo tali opere nell'elenco nella Sezione A.1.1, ossia nell'Elenco degli interventi per i quali vengono finalizzate prioritariamente le risorse destinate ad attività di progettazione per investimenti da inserire nei successivi aggiornamenti contrattuali ovvero nel prossimo Contratto di programma ANAS;

in particolare, il DM 3 gennaio 2020, ha assegnato alla Provincia di Parma, allora ente gestore dell'infrastruttura, risorse pari a 1.500.000 di euro per la predisposizione del progetto di fattibilità tecnica ed economica del nuovo ponte di Casalmaggiore e alla Provincia di Pavia allora ente gestore dell'infrastruttura, risorse pari a ? 1.500.000 per la predisposizione del progetto

di fattibilità tecnica ed economica del nuovo Ponte della Becca. Attualmente sono in corso le progettazioni;

il comma 397 della legge di bilancio per il 2022, n. autorizza la spesa complessiva di 4,55 miliardi di euro per il finanziamento del contratto di programma 2021-2025 tra il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e ANAS Spa,

impegna il Governo

ad adottare le opportune iniziative affinché nel prossimo contratto di programma 2021-2025 tra il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e ANAS Spa sia assegnata la massima priorità alla progettazione e realizzazione indifferibile e urgente del nuovo ponte tra Colorno e Casalmaggiore e del nuovo ponte della Becca.

EMENDAMENTO

Art. 11

11.1

PARAGONE, MARTELLI, DE VECCHIS, GIARRUSSO

Sopprimere il comma 1.

ORDINE DEL GIORNO

G11.1

MALAN, RUSPANDINI, TOTARO

Il Senato, nel corso dell'esame dell'articolo 11 dell'A.S. 2646,

impegna il Governo:

a rendere noti gli studi scientifici che dimostrano l'efficacia dell'uso delle mascherine FFP2 negli ambiti previsti dall'articolo 11, nonché quelli che attestano l'assenza di danno nell'uso prolungato delle stesse.

EMENDAMENTI

Art. 12

12.1

NUGNES, LA MURA

Sopprimere l'articolo.

12.4 (testo 3)

LA COMMISSIONE

Apportare le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, sostituire ovunque ricorrono le parole: "1,5 milioni di euro annui" con le seguenti: "8 milioni di euro annui".

b) dopo il comma 1, inserire i seguenti:

«1-bis Nell'ambito delle esigenze connesse ai complessivi adempimenti riferiti al PNRR ed al fine di accelerare le procedure di individuazione degli aventi diritto, di assegnazione e erogazione delle risorse del Fondo di cui all'articolo 26, comma 7 del decreto legge 17 maggio 2022, n. 50, assicurando altresì il necessario supporto alle amministrazioni centrali e locali

e una costante verifica sullo stato di attuazione delle procedure di gara per gli interventi ammissibili a finanziamento ai sensi del citato articolo 26, comma 7, il Ministero dell'economia e delle finanze è autorizzato ad istituire, per le esigenze del Dipartimento della Ragioneria Generale dello Stato, due posizioni dirigenziali di livello non generale. Alla copertura delle predette due posizioni dirigenziali di livello non generale si provvede attraverso l'indizione di concorsi pubblici o anche, per il triennio 2022-2024, in deroga alle percentuali stabilite dall'articolo 19, comma 6, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n.165.

1-ter. Per le medesime finalità di cui al comma 1-*bis*, il Ministero dell'economia e delle finanze è autorizzato ad assumere, con contratto di lavoro subordinato a tempo indeterminato, in aggiunta alle vigenti facoltà assunzionali e nei limiti della vigente dotazione organica, un contingente di personale non dirigenziale pari a 10 unità, da inquadrare nell'Area III, posizione economica F1. Il reclutamento del suddetto contingente di personale è effettuato, senza il previo svolgimento delle previste procedure di mobilità, attraverso l'avvio di procedure concorsuali pubbliche o mediante scorrimento di vigenti graduatorie di concorsi pubblici.

1-quater. Agli oneri derivanti dall'attuazione dei commi 1-*bis* e 1-*ter* del presente articolo, pari ad euro 320.557 per l'anno 2022 e ad euro 769.336 a decorrere dall'anno 2023, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2022-2024, 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 2022, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dell'economia e delle finanze.»

12.6 (testo 3) [id. a 12.7 (testo 2)]

LA COMMISSIONE

Dopo il comma 1, aggiungere il seguente: «1-bis. All'articolo 8, comma 2, ultimo periodo, e comma 5, ultimo periodo, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, la parola: "provvedimento" è sostituita dalla seguente: "parere".».

12.12 (testo 4)

LA COMMISSIONE

Dopo il comma 1, aggiungere i seguenti:

«1-*bis*. Anche al fine di garantire il supporto alle Amministrazioni locali titolari di interventi del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza - PNRR per gli adempimenti di monitoraggio, controllo e rendicontazione dei finanziamenti destinati all'attuazione degli stessi, con particolare riferimento al controllo sul divieto di doppio finanziamento, sui conflitti d'interesse nonché all'espletamento dei controlli antimafia previsti dalla normativa vigente, il Ministero dell'interno e il Ministero dell'economia e delle finanze in relazione alle rispettive competenze sono autorizzati, per il biennio 2022-2023, a reclutare con contratto di lavoro subordinato a tempo indeterminato, in aggiunta alle vigenti facoltà assunzionali, nei limiti della vigente dotazione organica, un contingente di 700 unità di personale da inquadrare nell'Area III, posizione economica F1, di cui 400 unità per le esigenze del Ministero dell'interno e in particolare delle Prefetture-Uffici territoriali del Governo e 300 unità per le esigenze del Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato e in particolare per le Ragionerie territoriali dello Stato, senza il previo svolgimento delle procedure di mobilità, mediante l'indizione di apposite procedure concorsuali pubbliche o lo scorrimento delle vigenti graduatorie di concorsi pubblici. A tal fine è autorizzata la spesa di euro 2.624.475 per l'anno 2022 e di euro 31.493.700 a decorrere dall'anno 2023.

1-*ter*. Il Ministero dell'interno e il Ministero dell'economia e delle finanze - Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato stipulano apposito protocollo d'intesa per definire l'attività di collaborazione destinata alle finalità di cui al comma 1-*ter*, anche attraverso la costituzione di presidi territoriali unitari tra le Prefetture-Uffici territoriali del Governo e le Ragionerie territoriali dello Stato.

1-*quater*. Per la corresponsione al personale non dirigenziale da reclutare ai sensi del comma 1-*bis* dei compensi dovuti per le prestazioni di lavoro straordinario è autorizzata la spesa di 1.000.000 euro a decorrere dall'anno 2023, di cui euro 500.000 per le esigenze del Ministero dell'Interno e euro 500.000 per le esigenze del Ministero dell'economia e delle finanze - Dipartimento della ragioneria Generale dello Stato.

1-*quinqies*. Agli oneri di cui ai commi 1-*bis* e 1-*quater*, pari a euro 2.624.475 per l'anno 2022 e a euro 32.493.700 annui a decorrere dall'anno 2023, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2022-2024, 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 2022, allo scopo parzialmente utilizzando, per 1.449.364 di euro per l'anno 2022 e 17.892.368 euro annui a

decorrere dall'anno 2023, l'accantonamento relativo al Ministero dell'interno e, per 1.175.111 euro per l'anno 2022 e 14.601.332 euro annui a decorrere 2023, l'accantonamento relativo al Ministero dell'economia e delle finanze.

1-*sexies*. All'articolo 6 del decreto legge 30 aprile 2022, n. 36, convertito con modificazioni dalla legge 29 giugno 2022 n. 79, sono apportate le seguenti modificazioni:

- a. Al comma 2 dopo le parole «I comandi o distacchi» sono inserite le seguenti: «del personale non dirigenziale»
- b. Al comma 3, primo periodo le parole «per il personale non dirigenziale» sono soppresse.»

12.0.1000

LA COMMISSIONE

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 12-bis

(Disposizioni urgenti in materia di funzionamento del comitato di monitoraggio di cui all'articolo 1-bis, comma 7, del decreto-legge 15 marzo 2012, n. 21, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 maggio 2012, n. 56)

1. All'articolo 1-*bis*, comma 7, del decreto-legge 15 marzo 2012, n. 21, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 maggio 2012, n. 56, dopo le parole: "Ministero della difesa," sono aggiunte le seguenti: "Ministero dell'Interno".»

12.0.2000 (testo 2)

LA COMMISSIONE

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 12-bis

(Misure urgenti per le infrastrutture culturali)

1. Una quota, pari a 15 milioni di euro per l'anno 2022, del fondo di cui all'articolo 183, comma 2, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, istituito nello stato di previsione del Ministero della cultura, è destinata a incrementare l'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 183, comma 3, del medesimo decreto-legge, al fine di assicurare il funzionamento dei musei e dei luoghi della cultura statali di cui all'articolo 101 del decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, afferenti al settore museale.».

12.0.26

LA COMMISSIONE

Dopo l'articolo, inserire il seguente:

«Art. 12-bis

(Clausola di salvaguardia)

1. Le disposizioni del presente decreto sono applicabili nelle regioni a statuto speciale e nelle province autonome di Trento e di Bolzano compatibilmente con i rispettivi statuti e le relative norme di attuazione.»

EMENDAMENTI
(al disegno di legge di conversione)

Art. 1

X1.100/2

MALLEGNI, VONO, GALLONE

All'emendamento X1.100, al «Conseguentemente», sopprimere la lettera b).

X1.100/9

MALLEGNI, VONO, GALLONE

All'emendamento X1.100, al capoverso «Art. 7-ter», al comma 1, apportare le seguenti modificazioni:

a) sopprimere il secondo periodo;

b) al terzo periodo, sopprimere le parole: «, ancorché non sottoposti a visto di registrazione della Corte dei Conti,».

X1.100/100

LUPO, DI GIROLAMO, CASTALDI

All'emendamento X1.100, al «Conseguentemente», lettera b), capoverso «Art. 7-ter», al comma 1, terzo periodo, sopprimere le seguenti parole: «, ancorché non sottoposti a visto di registrazione della Corte dei Conti,».

X1.100/16

MALLEGNI, VONO, GALLONE

All'emendamento X1.100, al capoverso «Art. 7-ter», al comma 3, lettera a), sostituire il primo e secondo periodo con i seguenti:

«si avvale, con rimborso dei relativi oneri ed a valere sulle risorse di cui al comma 8, del personale della società Strada dei Parchi S.p.A., nonché

delle società Parchi Global Service S.p.A. e Infraengineering S.r.l. fatta eccezione per il personale di queste impegnato nei contratti di cui al comma 6, titolare, alla data di entrata in vigore della presente disposizione, di un contratto di lavoro subordinato alle dipendenze di dette società e assegnato, alla medesima data, allo svolgimento del servizio autostradale, con esclusione del personale inquadrato come dirigente. Anas S.p.A. è altresì, obbligata ad assumere, per assicurare lo svolgimento delle attività di cui al comma 2, il personale di cui al primo periodo e, alla cessazione dei contratti di cui al comma 6, l'ulteriore personale delle società Parchi Global Service S.p.A. e Infraengineering S.r.l. oggi impegnato nei contratti di cui al comma 6, che, a tal fine, non è tenuto ad osservare i termini di preavviso previsti in caso di dimissioni volontarie e che viene inquadrato, secondo le previsioni del contratto collettivo nazionale di lavoro applicato dalla medesima ANAS, in un livello corrispondente a quello riconosciuto da Strada dei Parchi S.p.A., da Parchi Global Service S.p.A. o da Infraengineering S.r.l. con salvaguardia, ad ogni effetto economico e normativo, dell'anzianità lavorativa maturata presso dette società.»

X1.100/20

MALLEGNI, BOCCARDI, VONO, GALLONE, DAMIANI, BARACHINI

All'emendamento X1.100, al capoverso «Art. 7-ter», al comma 3, alla lettera a) apportare le seguenti modifiche:

a) *al secondo periodo, dopo le parole: "secondo le previsioni del contratto collettivo nazionale di lavoro applicato dalla medesima ANAS," inserire le seguenti: "fatto salvo quanto previsto al periodo successivo,";*

b) *dopo il secondo periodo inserire il seguente: "Resta fermo, in ogni caso, che al personale adibito ai lavori edili o di ingegneria civile si applicano i contratti collettivi del settore edile, nazionale e territoriali, stipulati dalle associazioni datoriali e sindacali comparativamente più rappresentative sul piano nazionale."*

X1.100/30

MALLEGNI, BOCCARDI, VONO, GALLONE, DAMIANI, BARACHINI

All'emendamento X1.100, al capoverso «Art. 7-ter», al comma 3, sopprimere le lettere b) e c).

X1.100/35

MALLEGNI, VONO, GALLONE

All'emendamento X1.100, al capoverso «Art. 7-ter», apportare le seguenti modificazioni:

a) sostituire il comma 4 con il seguente:

«4. Per le medesime finalità di cui al comma 3:

a) la società Strada dei Parchi s.p.a., la società Parchi Global Service s.p.a., la società Infraengineering s.r.l. e la società Toto Holding s.p.a. provvedono a mettere immediatamente a disposizione di ANAS s.p.a. tutta la documentazione, anche tecnica, relativa allo stato di funzionalità delle infrastrutture autostradali e ai programmi di manutenzione in corso di esecuzione e tutti i beni materiali, ivi compresi i beni immobili, e i beni immateriali gratuitamente devolvibili, nonché a garantire al personale autorizzato da ANAS s.p.a. l'accesso a tutta la documentazione pertinente detenuta da dette società ovvero da altre società controllate dalla società Toto Holding S.p.A.;

b) la società Strada dei Parchi s.p.a., la società Parchi Global Service s.p.a., la società Infraengineering s.r.l. e la società Toto Holding s.p.a. sono impegnate a vendere ad ANAS s.p.a., che da parte sua è impegnata ad acquistare, e nelle more del perfezionamento della vendita a mettere immediatamente a disposizione di ANAS s.p.a., tutti i beni materiali, ivi compresi i beni immobili, e i beni immateriali non gratuitamente devolvibili necessari per la gestione e la manutenzione ordinaria delle autostrade A24 e A25. L'impegno della società Parchi Global Service s.p.a. e della società Infraengineering s.r.l. decorrerà dalla data in cui scadranno i contratti che esse hanno in corso come dal successivo comma 6;

c) la documentazione e i beni messi a disposizione di ANAS S.p.A., ai sensi delle lettere a) e b) che precedono, sono analiticamente indicati in appositi verbali sottoscritti dai rappresentanti delle parti;

d) per la vendita dei beni di cui alla lettera b) che precede ANAS s.p.a. riconoscerà a ciascuna Società interessata un prezzo corrispondente ai valori di mercato, e per il periodo fini alla formalizzazione della vendita un indennizzo commisurato ai valori di mercato correnti per la messa a disposizione di beni corrispondenti. degli stessi."

b) al comma 6, dopo il primo periodo inserire il seguente: "Per l'effetto, ANAS s.p.a. subentra nei relativi contratti";

c) al comma 6 sopprimere l'ultimo periodo.

X1.100/37

MALLEGNI, VONO, GALLONE

All'emendamento X1.100, al capoverso «Art. 7-ter», dopo il comma 4 inserire il seguente:

«4-bis. ANAS S.p.a. subentra nei contratti di finanziamento attivati da Strada dei Parchi s.p.a. per la realizzazione degli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria sulle autostrade A24 ed A25 e dei correlati contratti di copertura del rischio tasso, e di tanto si terrà conto nella determinazione dell'indennizzo di cui all'articolo 1, comma 1.»

X1.100 [già X1.1 e X1.1/19 (testo 2), X1.1/21 (testo 2), X1.1/26 (testo 2), X1.1/28 (testo 2), X1.1/27 (testo 2) e X1.1/40]

LA COMMISSIONE

All'articolo 1 del disegno di legge di conversione, dopo il comma 1, aggiungere il seguente:

1-bis. Il decreto-legge 7 luglio 2022, n. 85, è abrogato. Restano validi gli atti e i provvedimenti adottati e sono fatti salvi gli effetti prodottisi e i rapporti giuridici sorti sulla base del medesimo decreto-legge n. 85 del 2022.

Conseguentemente:

- a) *all'articolo 7, sopprimere il comma 4;*
- b) *dopo l'articolo 7, inserire i seguenti:*

Art. 7-bis

(Disposizioni urgenti in materia di concessioni e infrastrutture autostradali)

1. In caso di estinzione di una concessione autostradale per inadempimento del concessionario ai sensi dell'articolo 35 del decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8, l'importo previsto dal quarto periodo del comma 1 del medesimo articolo 35 è determinato, previa appropriata verifica delle voci di bilancio in coerenza con quanto previsto dall'articolo 176, comma 4, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 e a seguito di asseverazione da parte di una primaria società di revisione, con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili adottato di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, non oltre dodici mesi dall'estinzione della concessione. È fatto salvo il diritto del concedente al risarcimento dei danni cagionati dall'inadempimento del

concessionario, determinato tenendo conto anche delle risultanze delle ispezioni effettuate dall'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali, su richiesta del concedente e finalizzate a verificare lo stato dell'infrastruttura autostradale oggetto di concessione.

2. Il concedente è autorizzato a trattenere dall'ammontare determinato ai sensi del comma 1, l'importo corrispondente all'eventuale credito vantato da ANAS s.p.a., a titolo di prezzo di concessione, nei confronti del concessionario. Le somme trattenute sono versate ad ANAS s.p.a. nei termini e secondo le modalità definite con la medesima società e d'intesa con il Ministero dell'economia e delle finanze, anche tenendo conto del flusso di cassa derivante dai proventi della gestione dell'infrastruttura autostradale eventualmente affidata ad ANAS s.p.a. ai sensi dell'articolo 35, comma 1, del decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8. Sulle somme trattenute non decorrono ulteriori interessi.

3. Per le finalità di cui al comma 1, è istituito nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili un fondo con una dotazione di 500 milioni di euro, di cui 100 milioni di euro per l'anno 2022, 150 milioni di euro per l'anno 2023 e 250 milioni di euro per l'anno 2024. Agli oneri derivanti dal presente comma si provvede ai sensi dell'articolo 7-*quater*.

4. Al fine di consentire la realizzazione degli interventi infrastrutturali di cui alla delibera del Comitato interministeriale per la programmazione economica n. 26 del 25 giugno 2020, pubblicata nella Gazzetta ufficiale n. 266 del 26 ottobre 2020, e alla delibera del Comitato interministeriale per la programmazione economica n. 25 del 25 giugno 2020, pubblicata nella Gazzetta ufficiale n. 264 del 24 ottobre 2020, nelle more della definizione del procedimento per l'affidamento di detti interventi, è disposta la proroga di ulteriori due anni, fino al 3 agosto 2024, del termine previsto per l'adozione dei decreti di esproprio di cui alla dichiarazione di pubblica utilità, apposta dal medesimo Comitato interministeriale con la delibera n. 88 del 18 novembre 2010, pubblicata nella Gazzetta ufficiale n. 195 del 26 agosto 2011, nonché la proroga di ulteriori due anni, fino al 10 dicembre 2024, del termine previsto per l'adozione dei decreti di esproprio di cui alla dichiarazione di pubblica utilità, apposta dal medesimo Comitato interministeriale con la delibera n. 51 del 2 agosto 2013, pubblicata nella Gazzetta ufficiale n. 2 del 3 gennaio 2014. Agli eventuali oneri aggiuntivi derivanti dai conseguenti provvedimenti di esproprio si provvede a valere sulle risorse di cui all'articolo 2, comma 2-*terdecies*,

ultimo periodo, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156.

Art. 7-ter

(Disposizioni urgenti per la gestione e la sicurezza delle tratte autostradali A24 e A25)

1. La Convenzione unica del 18 novembre 2009 sottoscritta tra ANAS s.p.a. e Strada dei Parchi s.p.a. per la gestione in concessione della rete autostradale costituita dalle autostrade A24 e A25 è risolta per grave inadempimento del concessionario, Strada dei Parchi s.p.a., sulla base delle motivazioni del decreto della Direzione generale per le strade e le autostrade, l'alta sorveglianza sulle infrastrutture stradali e la vigilanza sui contratti concessori autostradali del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili n. 29 del 14 giugno 2022, approvato con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili adottato, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, in data 7 luglio 2022. Con la presente disposizione, il citato decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibile di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze è reso immediatamente e definitivamente efficace. Fermo quanto previsto dall'articolo 21, comma 2, del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, ai decreti di cui al primo e al secondo periodo del presente comma si applica, ancorché non sottoposti a visto e registrazione della Corte dei conti, la disciplina prevista dall'articolo 1, comma 1, quarto periodo, della legge 14 gennaio 1994, n. 20.

2. Fermo quanto previsto dall'articolo 35, comma 1, ultimo periodo, del decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8, in considerazione della retrocessione al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili in qualità di concedente della rete autostradale, costituita dalle autostrade A24 e A25 e nelle more del trasferimento della titolarità della concessione di detta rete autostradale, alla società in-house di cui all'articolo 2, comma 2-*sexies*, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, e, comunque, non oltre la data del 31 dicembre 2023, ANAS s.p.a. assume a decorrere dall'8 luglio 2022, data di entrata in vigore del decreto-legge 7 luglio 2022, n. 85, e al fine di assicurare la continuità della circolazione in condizione di sicurezza, la gestione delle autostrade A24 e A25, ai sensi del medesimo comma 1 del citato articolo 35, provvedendo, altresì, allo svolgimento delle seguenti attività:

a) effettuazione degli interventi di manutenzione ordinaria;

b) completamento degli interventi di cui all'articolo 52-*quinquies* del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96 e di cui all'articolo 16-*bis* del decreto-legge 20 giugno

2017, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2017, n. 123, a valere sulle risorse previste dalle citate disposizioni;

c) nei limiti delle risorse allo scopo individuate, effettuazione di ogni ulteriore intervento ritenuto necessario dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili ovvero dal Commissario straordinario di cui all'articolo 206 del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020 n. 77.

3. Per lo svolgimento delle attività di cui al comma 2, nonché per assicurare la continuità della circolazione lungo le autostrade A24 e A25, la società ANAS s.p.a.:

a) si avvale, con rimborso dei relativi oneri ed a valere sulle risorse di cui al comma 8, del personale della società Strada dei Parchi s.p.a., nonché delle società Parchi Global Service s.p.a. e Infraengineering S.r.l., titolare alla data dell'8 luglio 2022, data di entrata in vigore del decreto-legge 7 luglio 2022, n. 85, di un contratto di lavoro subordinato alle dipendenze di dette società e assegnato, alla medesima data, allo svolgimento del servizio autostradale, con esclusione del personale inquadrato come dirigente. ANAS s.p.a. è, altresì, autorizzata ad assumere, nella misura necessaria ad assicurare lo svolgimento delle attività di cui al comma 2, il personale di cui al primo periodo, che, a tal fine, non è tenuto ad osservare i termini di preavviso previsti in caso di dimissioni volontarie e che viene inquadrato, fatto salvo quanto previsto dal terzo periodo, secondo le previsioni del contratto collettivo nazionale di lavoro applicato dalla medesima ANAS, in un livello corrispondente a quello riconosciuto da Strada dei Parchi s.p.a., da Parchi Global Service s.p.a. o da Infraengineering S.r.l., con salvaguardia, ad ogni effetto economico e normativo, dell'anzianità lavorativa maturata presso dette società. Al personale assunto da ANAS s.p.a. ai sensi del presente comma continuano ad applicarsi, purché impiegato nello svolgimento del servizio autostradale relativo alle autostrade A24 e A25 e in deroga alle previsioni di cui al secondo periodo, le condizioni economiche e normative previste dal contratto collettivo nazionale di lavoro applicato da Strada dei Parchi s.p.a., da Parchi Global Services s.p.a. o da Infraengineering S.r.l. con salvaguardia, ad ogni effetto economico e normativo, del livello di inquadramento e dell'anzianità lavorativa maturata presso dette società. Il personale assunto da ANAS s.p.a., ai sensi del secondo periodo, è trasferito, con esclusione del diritto d'opzione e fatta salva la possibilità di detto personale di rassegnare le proprie dimissioni con gli effetti di cui all'articolo 2119, primo comma, del codice civile, alla società di cui al articolo 2, comma 2-*sexies*, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, entro la data indicata con il decreto di cui al comma 2-*septies* del medesimo articolo 2 ovvero, se posteriore, a quella dell'effettivo affidamento a detta società della titolarità della concessione relativa alla rete autostradale costituita dalle autostrade A24 e A25;

b) per l'affidamento delle attività necessarie alla realizzazione degli interventi di cui al comma 2, opera in deroga ad ogni disposizione di legge diversa da quella penale, fatto salvo il rispetto delle disposizioni del codice delle leggi antimafia e delle misure di prevenzione di cui al decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159, nonché dei vincoli inderogabili derivanti dall'appartenenza all'Unione europea, ivi inclusi quelli derivanti dalle direttive 2014/24/UE e 2014/25/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2014, dei principi di cui agli articoli 30, 34 e 42 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 del 2016 e delle disposizioni in materia di subappalto;

c) può effettuare la selezione degli operatori economici affidatari della realizzazione degli interventi di cui al comma 2 di importo inferiore alle soglie di cui all'articolo 35 del codice dei contratti pubblici di cui al decreto legislativo n. 50 del 2016, anche nell'ambito degli accordi quadro previsti dall'articolo 54 del citato codice dei contratti, in relazione ai quali non è ancora intervenuta l'aggiudicazione degli appalti basati sui medesimi accordi quadro ovvero non si è provveduto alla loro esecuzione secondo le modalità previste dal citato articolo 54, commi 2, 3, 4, 5 e 6 del codice dei contratti pubblici;

d) provvede ad applicare e a riscuotere le tariffe da pedaggio, comprensive del sovrapprezzo di cui all'articolo 1, comma 1021, della legge n. 296 del 27 dicembre 2006, vigenti alla data del 31 dicembre 2017 e i relativi proventi sono destinati alla copertura dei costi di gestione, nonché all'effettuazione degli interventi di cui alla lettera a) del comma 2 e, per la parte eccedente, a quanto previsto dall'articolo 7-bis, comma 2. È esclusa ogni ulteriore remunerazione in favore di ANAS s.p.a. per lo svolgimento delle attività affidate ai sensi del presente articolo.

4. Per le medesime finalità di cui al comma 3, la società Strada dei Parchi s.p.a., la società Parchi Global Service s.p.a., la società Infraengineering S.r.l. e la società Toto Holding s.p.a. provvedono a mettere immediatamente a disposizione di ANAS s.p.a. tutta la documentazione, anche tecnica, relativa allo stato di funzionalità delle infrastrutture autostradali e ai programmi di manutenzione in corso di esecuzione, i beni materiali, ivi compresi i beni immobili, e i beni immateriali necessari per la gestione e la manutenzione ordinaria delle autostrade A24 e A25, nonché a garantire al personale autorizzato da ANAS s.p.a. l'accesso a tutta la documentazione pertinente detenuta da dette società ovvero da altre società controllate dalla società Toto Holding s.p.a.. La documentazione e i beni messi a disposizione di ANAS s.p.a. ai sensi del presente comma, sono analiticamente indicati in appositi verbali sottoscritti dai rappresentanti delle parti.

5. In caso di inosservanza degli obblighi di cui al comma 4, fatto salvo quanto previsto dall'articolo 340 del codice penale, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, adottato su proposta del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, è un nominato un commissario ad acta che si sostituisce agli organi di amministrazione delle società di cui al medesimo comma 4 ai fini della messa a disposizione della documentazione e dei beni

indicati nel citato comma 4. Nello svolgimento della propria attività, il commissario ad acta può avvalersi, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, della collaborazione dei militari della Guardia di finanza, che agiscono con i poteri e le facoltà previsti dai decreti del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 633, e 29 settembre 1973, n. 600, e dalle altre disposizioni tributarie, nonché della collaborazione di altri organi dello Stato.

6. Al fine di consentire lo svolgimento da parte di ANAS s.p.a. delle attività di cui al comma 2, nonché per assicurare la continuità della circolazione lungo le autostrade A24 e A25, le prestazioni previste dai contratti stipulati da Strada dei Parchi s.p.a. per la gestione di dette autostrade ovvero per l'effettuazione degli interventi di cui alle lettere a) e b) del medesimo comma 2, qualora non già integralmente eseguite alla data dell'8 luglio 2022, data di entrata in vigore del decreto-legge 7 luglio 2022, n. 85, sono rese nei confronti di ANAS s.p.a. Entro sessanta giorni dalla predetta data, ANAS subentra nei contratti di cui al primo periodo e dalla stessa ritenuti indispensabili.

6-bis. In relazione alle procedure di affidamento indette da parte di ANAS s.p.a. ai fini dello svolgimento delle attività di cui al comma 2, nonché a quelle indette dal Commissario straordinario di cui all'articolo 206 del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, i relativi bandi di gara, avvisi o inviti contengono specifiche clausole sociali finalizzate, ai sensi dell'articolo 50 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 e nei limiti ivi previsti, a promuovere la stabilità occupazionale del personale della Società Toto Costruzioni S.p.a. impiegato alla data dell'8 luglio 2022, data di entrata in vigore del decreto-legge 7 luglio 2022, n. 85, nelle attività di manutenzione ordinaria, straordinaria o di ripristino infrastrutturale delle tratte autostradali A24 e A25, garantendo altresì l'applicazione dei contratti collettivi nazionali in essere e con salvaguardia, ad ogni effetto economico e normativo, dell'anzianità lavorativa maturata presso la detta società.

6-ter. Al fine di promuovere un ampio percorso di partecipazione democratica nella programmazione delle attività di cui al comma 2 e di favorire una definizione organica e condivisa delle tariffe da pedaggio, è istituito un Tavolo istituzionale presso il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. Il Tavolo è presieduto dal Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibile o da un suo delegato ed è composto da un rappresentante di ANAS s.p.a., un rappresentante della Regione Abruzzo, un rappresentante della Regione Lazio, una rappresentanza dei sindaci dei comuni interessati dalle tratte autostradali A24 e A25 e del Consiglio nazionale dei consumatori e degli utenti (CNCU). Ai componenti del tavolo non spettano compensi, indennità, gettone di presenza o altro emolumento comunque denominato. Dall'istituzione e dal funzionamento del tavolo di lavoro non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

7. L'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali provvede, ai sensi dell'articolo 12, comma 4, del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130, ad effettuare ispezioni finalizzate a verificare, entro il 31 dicembre 2022, le condizioni di sicurezza dell'intera infrastruttura autostradale, costituita dall'autostrade A24 e A25, informando mensilmente ANAS s.p.a., il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e i membri del tavolo di cui al comma 6-ter sui risultati dell'attività ispettiva svolta.

8. Alla copertura degli oneri derivanti dalla lettera a) del comma 2, dalle lettere a), b) e c) del comma 3, nonché dai commi 4 e 6, si provvede a valere sui pedaggi riscossi da ANAS s.p.a. ai sensi della lettera d) del citato comma 3. Per l'anno 2022, è riconosciuta in favore di ANAS s.p.a. un'anticipazione di euro 60 milioni, che viene dalla medesima società restituita, senza applicazione di interessi, entro sessanta giorni dal trasferimento della titolarità della concessione relativa all'infrastruttura autostradale, costituita dall'autostrade A24 e A25, alla società in-house di cui all'articolo 2, comma 2-sexies, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, mediante apposito versamento all'entrata dello Stato, effettuato a valere sui ricavi da pedaggio complessivamente riscossi alla data del citato trasferimento, al netto di quelli impiegati per i costi di gestione e di manutenzione ordinaria di cui al comma 2. Detto importo è riassegnato al fondo di cui all'articolo 7-bis, comma 3.

9. Fermo il diritto al risarcimento del danno causato dal grave inadempimento della società Strada dei Parchi s.p.a. agli obblighi previsti dalla Convenzione unica di cui al comma 1, l'importo previsto dall'articolo 35, comma 1, quarto periodo, del decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8 è determinato secondo le modalità previste dall'articolo 7-bis, comma 1. Agli oneri derivanti dal presente comma, si provvede a valere sulle risorse del fondo di cui all'articolo 7-bis, comma 3.

10. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile provvede a trattenere sull'importo di cui al comma 9, ai sensi e per gli effetti dell'articolo 7-bis, comma 2, una somma corrispondente all'entità delle rate di corrispettivo di cui all'articolo 3, comma 3.0, lettera c), della Convenzione unica del 18 novembre 2009 dovute e non ancora versate da Strada dei Parchi s.p.a. ad ANAS s.p.a. alla data dell'8 luglio 2022, data di entrata in vigore del decreto-legge 7 luglio 2022, n. 85. Il versamento ad ANAS s.p.a. delle somme trattenute ai sensi del primo periodo del presente comma avviene secondo le modalità previste dall'articolo 7-bis, comma 2.

11. Agli oneri derivanti dal secondo periodo del comma 8, pari a 60 milioni di euro per l'anno 2022, si provvede ai sensi dell'articolo 7-*quater*.

Art. 7-*quater*

(Disposizioni finanziarie)

1. Agli oneri derivanti dall'attuazione degli articoli 7-*bis* e 7-*ter*, pari complessivamente a 160 milioni di euro per l'anno 2022, a 150 milioni di euro per l'anno 2023 ed a 250 milioni di euro per l'anno 2024, si provvede:

a) quanto a 100 milioni di euro per l'anno 2022, 150 milioni di euro per l'anno 2023 e 250 milioni di euro per l'anno 2024, mediante corrispondente utilizzo delle somme di cui all'articolo 1, comma 813, della legge 208 dicembre 2015, n. 208, come rifinanziato dalla legge 30 dicembre 2021, n. 234;

b) quanto a 15 milioni per l'anno 2022, mediante corrispondente utilizzo 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;

c) quanto a 15 milioni per l'anno 2022, mediante corrispondente riduzione del fondo di cui all'articolo 13-*duodecies* del decreto-legge 28 ottobre 2020, n. 137, convertito, con modificazioni, dalla legge 18 dicembre 2020, n. 176;

d) quanto a 30 milioni per l'anno 2022, mediante corrispondente riduzione del fondo per interventi strutturali di politica economica, di cui all'articolo 10, comma 5, del decreto-legge 29 novembre 2004, n. 282, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 dicembre 2004, n. 307.

c) dopo l'articolo 12 inserire il seguente:

Art. 12-*bis*

(Accelerazione dei giudizi amministrativi in materia di PNRR)

1. Al fine di consentire il rispetto dei termini previsti dal Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR), qualora risulti anche sulla base di quanto rappresentato dalle amministrazioni o dalle altre parti del giudizio che il ricorso ha ad oggetto qualsiasi procedura amministrativa che riguardi interventi finanziati in tutto o in parte con le risorse previste dal PNRR, in caso di accoglimento della istanza cautelare, il tribunale amministrativo regionale, con la medesima ordinanza, fissa la data di discussione del merito alla prima udienza successiva alla scadenza del termine di trenta giorni dalla data di deposito dell'ordinanza, disponendo altresì il deposito dei documenti necessari e l'acquisizione delle eventuali altre prove occorrenti. In caso di rigetto dell'istanza cautelare da parte del tribunale amministrativo regionale, ove il Consiglio di Stato riformi l'ordinanza di primo grado, la pronuncia di appello è trasmessa al tribunale amministrativo regionale per la fissazione dell'udienza di merito.

In tale ipotesi, si applica il primo periodo del presente comma e il termine di trenta giorni decorre dalla data di ricevimento dell'ordinanza da parte della segreteria del tribunale amministrativo regionale, che ne dà avviso alle parti. Nel caso in cui l'udienza di merito non si svolga entro i termini previsti dal presente comma, la misura cautelare perde efficacia, anche qualora sia diretta a determinare un nuovo esercizio del potere da parte della pubblica amministrazione.

2. Nella decisione cautelare e nel provvedimento di fissazione dell'udienza di merito, il giudice motiva espressamente sulla compatibilità della misura e della data dell'udienza con il rispetto dei termini previsti dal PNRR.

3. Le pubbliche amministrazioni sono tenute a rappresentare che il ricorso ha ad oggetto una procedura amministrativa che riguarda interventi finanziati in tutto o in parte con le risorse previste dal PNRR.

4. Sono parti necessarie dei giudizi disciplinati dal presente articolo le amministrazioni centrali titolari degli interventi previsti nel PNRR, ai sensi dell'articolo 1, comma 1, lettera l), del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 109, per le quali si osservano le disposizioni delle leggi speciali che prescrivono la notificazione presso gli uffici dell'Avvocatura dello Stato. Si applica l'articolo 49 del codice del processo amministrativo, di cui al decreto legislativo 2 luglio 2010, n. 104.

5. Ai procedimenti disciplinati dal presente articolo si applicano, in ogni caso, gli articoli 119, secondo comma, e 120, nono comma, del codice del processo amministrativo, di cui al decreto legislativo 2 luglio 2010, n. 104.

6. Le disposizioni del presente articolo si applicano anche nei giudizi di appello, revocazione e opposizione di terzo.

7. All'articolo 48, comma 4, del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 109:

a) dopo le parole «di cui al comma 1» sono aggiunte le seguenti: «nei giudizi che riguardano le procedure di progettazione, autorizzazione, approvazione e realizzazione delle opere finanziate in tutto o in parte con le risorse previste dal PNRR e relative attività di espropriazione, occupazione e di asservimento, nonché in qualsiasi procedura amministrativa che riguardi interventi finanziati in tutto o in parte con le risorse previste dal PNRR»;

b) dopo le parole «al decreto legislativo 2 luglio 2010, n. 104.» sono aggiunte le seguenti: «In sede di pronuncia del provvedimento cautelare si tiene conto della coerenza della misura adottata con la realizzazione degli obiettivi e il rispetto dei tempi di attuazione del PNRR.».

8. Nelle ipotesi in cui, prima della data di entrata in vigore del decreto-legge 7 luglio 2022, n. 85, la misura cautelare sia già stata concessa, qualora il ricorso abbia ad oggetto qualsiasi procedura amministrativa che riguardi opere o interventi finanziati in tutto o in parte con le risorse previste

dal PNRR, l'udienza per la discussione del merito è anticipata d'ufficio entro il termine del comma 1. In tale ipotesi si applicano le ulteriori disposizioni contenute nel presente articolo.

EMENDAMENTO

Coord. 1

LA COMMISSIONE

Al fine di rettificare sotto il profilo formale alcune disposizioni non correttamente formulate, apportare al testo del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, le seguenti modificazioni.

All'articolo 1:

al comma 1, le parole: «n. 152 e della» sono sostituite dalle seguenti: «n. 152, e della»;

al comma 3:

alla lettera a), dopo le parole: «commi 2, 3, 4, 5 e 6» è inserito il seguente segno di interpunzione: «,»;

alla lettera b), capoverso 427-bis, secondo periodo, le parole: «programma di cui al comma 422» sono sostituite dalle seguenti: «programma dettagliato di cui al comma 422 del presente articolo»; e le parole: «del decreto legislativo 18 aprile» sono sostituite dalle seguenti: «del codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 18 aprile»;

al comma 4, al primo periodo, dopo le parole: «commi 422, 423, 426 e 427» è inserito il seguente segno di interpunzione: «,» e, al secondo periodo, dopo le parole: «commi 2, 3, 4, 5 e 6» è inserito il seguente segno di interpunzione: «,»;

al comma 5, le parole: «ad ANAS S.p.a.» sono sostituite dalle seguenti: «all'ANAS S.p.a.».

All'articolo 2:

al comma 3, le parole: «sono destinate» sono sostituite dalle seguenti: «è destinata».

All'articolo 3:

al comma 1:

all'alinea, primo periodo, le parole: «500 mila euro» sono sostituite dalle seguenti: «500.000 euro»;

alla lettera a), dopo le parole: «elenco di interventi» sono inserite le seguenti: «di cui al comma 2»;

al comma 2, secondo periodo, dopo le parole: «data di entrata in vigore del presente decreto» è inserito il seguente segno di interpunzione: «,»;

al comma 4:

all'alinea, le parole: «500 mila euro» sono sostituite dalle seguenti: «500.000 euro»;

alla lettera b), le parole: «risorse di cui al Fondo» sono sostituite dalle seguenti: «risorse del Fondo»;

al comma 5:

alla lettera a), numero 2), dopo le parole: «elenco di interventi» sono aggiunte le seguenti: «di cui alla lettera e)»;

alla lettera b), numero 2), dopo le parole: «elenco di interventi» sono aggiunte le seguenti: «di cui alla lettera e)».

All'articolo 4:

al comma 2, le parole: «euro 675 mila» sono sostituite dalle seguenti: «euro 675.000»;

al comma 3, lettera b), le parole: «risorse di cui al fondo» sono sostituite dalle seguenti: «risorse del Fondo»;

al comma 4:

alla lettera b), numero 4), le parole: «dopo le parole» sono sostituite dalle seguenti: «dopo la parola:»;

alla lettera b), numero 5), capoverso 1), dopo le parole: «e della ristorazione» il segno di interpunzione: «,» è soppresso.

All'articolo 5:

al comma 1:

al capoverso 7-bis, primo periodo, le parole: «Mare Ligure occidentale» sono sostituite dalle seguenti: «Mar Ligure occidentale» e dopo le parole: «per un periodo massimo di ventiquattro mesi» è inserito il seguente segno di interpunzione: «,»;

al capoverso 7-quater, le parole: «i cui oneri sono posti a carico» sono sostituite dalle seguenti: «con oneri a carico» e le parole: «70 mila euro» e «200 mila euro» sono sostituite rispettivamente dalle seguenti: «70.000 euro» e «200.000 euro»;

al capoverso 7-quinquies, lettera a), le parole: «risorse di cui al Fondo» sono sostituite dalle seguenti: «risorse del Fondo».

All'articolo 6:

al comma 1:

alla lettera b), dopo le parole: «articolo 22 del» sono inserite le seguenti: «codice dei contratti pubblici, di cui al»;

alla lettera c), le parole: «di cui all'articolo 2 del decreto» sono sostituite dalle seguenti: «previsto dall'articolo 2 del regolamento di cui al decreto».

All'articolo 7:

al comma 1:

all'alinea, le parole: «al decreto legislativo» sono sostituite dalle seguenti: «al codice della strada, di cui al decreto legislativo»;

alla lettera a), numero 2), dopo le parole: «ricarica dei veicoli» il segno di interpunzione: «,» è soppresso;

alla lettera a), numero 3), sostituire le parole: «dei servizi di distribuzione dei carbolubrificanti» con le seguenti: «e successive modificazioni,» e sostituire le parole: «, delle norme» con le seguenti: «e delle norme»;

alla lettera c), numero 3), capoverso 2-ter, dopo le parole: «Alla sanzione» sono inserite le seguenti: «amministrativa del pagamento di una somma»;

alla lettera e), capoverso f), numero 2), le parole: «del 25 luglio 1996» sono sostituite dalle seguenti: «, del 25 luglio 1996,»;

al comma 2, secondo periodo, le parole: «del 25 luglio 1996» sono sostituite dalle seguenti: «, del 25 luglio 1996,».

All'articolo 8:

al comma 2:

all'alinea, la parola: «, provvede,» è sostituita dalla seguente: «provvede»;

alla lettera a), dopo le parole: «articolo 84, comma 1, del» sono inserite le seguenti: «codice della strada, di cui al»;

al comma 4, le parole: «e della mobilità sostenibile» sono sostituite dalle seguenti: «e della mobilità sostenibili»;

al comma 7, alinea, le parole: «di cui all'articolo 16-bis» sono sostituite dalle seguenti: «, di cui all'articolo 16-bis»;

al comma 8, le parole: «e relativa all'anno 2022, e da calcolarsi» sono sostituite dalle seguenti: «relativa all'anno 2022, da calcolare»;

al comma 9:

al primo periodo, dopo le parole: «sono eserciti» il segno di interpunzione: «,» è soppresso;

al secondo periodo, dopo la parola: «determinata» il segno di interpunzione: «,» è soppresso e le parole: «nonché dell'entità» sono sostituite dalle seguenti: «dell'entità»;

al quarto periodo, le parole: «, e sono destinate» sono sostituite dalle seguenti: «e sono destinate»;

al comma 11, al primo periodo, le parole: «prescrivendo le necessarie misure di mitigazione, nonché» sono sostituite dalle seguenti: «prescrivendo le necessarie misure di mitigazione e» e, al secondo periodo, le parole: «prorogabile, una sola volta,» sono sostituite dalle seguenti: «prorogabile una sola volta».

All'articolo 9:

al comma 1:

all'alea, dopo le parole: «all'articolo 1» il segno di interpunzione: «,» è soppresso;

alla lettera a), le parole: «per il 2025», ovunque ricorrono, sono sostituite dalle seguenti: «per l'anno 2025» e le parole: «per l'anno 2026 e 300 milioni» sono sostituite dalle seguenti: «per l'anno 2026, 300 milioni»;

alla lettera b), le parole: «ciascuno degli anni dal 2026 al 2027», ovunque ricorrono, sono sostituite dalle seguenti: «ciascuno degli anni 2026 e 2027» e le parole: «dal 2032 al 2034,», ovunque ricorrono, sono sostituite dalle seguenti: «dal 2032 al 2034 e»;

alla lettera c), le parole: «di 300 milioni di euro per l'anno 2026, 500 milioni» sono sostituite dalle seguenti: «300 milioni di euro per l'anno 2026, 500 milioni»;

al comma 6, le parole: «risorse rinvenienti dall'abrogazione» sono sostituite dalle seguenti: «risorse rinvenienti dall'abrogazione della disposizione»;

al comma 8, alea, dopo le parole: «All'articolo 121 del» sono inserite le seguenti: «codice della strada, di cui al»;

al comma 9, alea, le parole: «procedure per digitalizzazione» sono sostituite dalle seguenti: «procedure per la digitalizzazione» e le parole: «al decreto legislativo» sono sostituite dalle seguenti: «al codice della nautica da diporto, di cui al decreto legislativo».

All'articolo 10:

al comma 1:

alla lettera a), le parole: «quarto periodo» sono sostituite dalle seguenti: «al quarto periodo» e le parole: «del 13 dicembre 2011» sono sostituite dalle seguenti: «, del 13 dicembre 2011»;

alla lettera b), dopo le parole: «risorse del PNC» è inserito il seguente segno di interpunzione: «,» e dopo le parole: «n. 101» il segno di interpunzione: «,» è soppresso;

alla lettera c), le parole: «sono inserite» sono sostituite dalle seguenti: «sono aggiunte», dopo le parole: «risorse del PNC» è inserito il seguente segno di interpunzione: «,» e dopo le parole: «n. 101» il segno di interpunzione: «,» è soppresso;

al comma 2, le parole: «dei materiali da costruzione, nonché dei carburanti» sono sostituite dalle seguenti: «dei materiali da costruzione, dei carburanti» e le parole: «e, al fine» sono sostituite dalle seguenti: «e al fine»;

al comma 4, le parole: «di cui articolo 22 del decreto» sono sostituite dalle seguenti: «di cui all'articolo 22 del codice dei contratti pubblici, di cui al decreto» e dopo le parole: «dell'articolo 22 del» sono inserite le seguenti: «citato codice di cui al»;

al comma 5, le parole: «e di euro 3.500.000» sono sostituite dalle seguenti: «ed euro 3.500.000» e le parole: «mediante corrispondente utilizzo delle risorse di cui al Fondo» sono sostituite dalle seguenti: «, si provvede mediante corrispondente utilizzo delle risorse del Fondo».

All'articolo 12:

al comma 1:

al primo periodo, le parole: «della Commissione tecnica VIA e Commissione PNRR-PNIEC» sono sostituite dalle seguenti: «della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS e della Commissione tecnica PNRR-PNIEC»;

al secondo periodo, dopo le parole: «a decorrere dall'anno 2022» è inserito il seguente segno di interpunzione: «,».

1.2.5. Testo 2 (ANNESSO)

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

BOZZE DI STAMPA
28 luglio 2022
N. 2 ANNESSO

SENATO DELLA REPUBBLICA

XVIII LEGISLATURA

**Conversione in legge del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68,
recante disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle
infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché
in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero
delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (2646)**

EMENDAMENTI **(al testo del decreto-legge)**

Art. 1

1.1

DE PETRIS, BUCCARELLA, ERRANI, GRASSO, LAFORGIA, RUOTOLO

Ritirato

Sopprimere il comma 1.

1.2

MONTEVECCHI, VANIN

Ritirato

Sopprimere il comma 2.

1.3

PAVANELLI, VANIN

Ritirato

Sopprimere il comma 2.

1.0.1

EVANGELISTA, FARAONE

Ritirato

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 1-bis

(Collegio consultivo tecnico)

1. All'articolo 51, comma 1, lett. e), del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, 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 in seguente punto:

- "3-bis) il comma 4 è soppresso.»

1.0.2

MALLEGNI

Ritirato

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 1-bis

1. All'articolo 51, comma 1, lettera 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), è inserito il seguente:

"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";

b) dopo il punto 3) è inserito il seguente:

"3-*bis*) il comma 4 è soppresso".»

1.0.3

MARGIOTTA

Ritirato

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 1-*bis*

(Collegio consultivo tecnico)

1. All'articolo 51, comma 1, lettera 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 numero 1), è inserito il seguente: "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";

b) dopo il numero 3) è inserito il seguente: "3-*bis*) il comma 4 è soppresso".»

1.0.4

BERUTTI

Ritirato

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 1-*bis*

1. All'articolo 51, comma 1, lettera e), del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, con modificazioni dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, sono apportate le seguenti modifiche:

a) dopo il punto 1), è inserito il seguente punto:

"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";

b) dopo il punto 3) è inserito il seguente punto:

"3-*bis*) il comma 4 è soppresso".»

1.0.5

RUSPANDINI, TOTARO

Ritirato

Dopo l'articolo, inserire il seguente:

«Art. 1-*bis*

1. All'articolo 51, comma 1, lettera e), del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, con modificazioni dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, sono apportate le seguenti modifiche:

a) dopo il punto 1), è inserito il seguente punto:

"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";

b) dopo il punto 3) è inserito il seguente punto:

"3-*bis*) il comma 4 è soppresso".»

1.0.6

PERGREFFI, ARRIGONI, CAMPARI, CORTI, RUFA, RIPAMONTI

Ritirato

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 1-*bis*

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 pub-

blicazione 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 cccc), 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.»

1.0.7

MALLEGNI

Ritirato

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 1-bis

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 cccc), 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.»

1.0.8

MARGIOTTA

Ritirato

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 1-bis

(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 pub-

blicazione 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 cccc), 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.»

1.0.9

BERUTTI

Ritirato

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 1-bis

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 cccc), 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.»

1.0.10

RUSPANDINI, TOTARO

Ritirato

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 1-bis

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

— 7 —

1, lettera cccc), 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.»

1.0.11

EVANGELISTA

Ritirato

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 1-bis

(Affidamento di opere e lavori a rete)

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 legge di conversione del presente decreto, 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 c), 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.»

1.0.12

MALLEGNI

Ritirato

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 1-bis

1. All'articolo 48, comma 3, del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108 il secondo ed il terzo periodo sono sostituiti con il seguente: "Gli operatori economici da invitare alle procedure di cui al periodo precedente sono individuati, nel rispetto di un criterio di rotazione, sulla base di indagini di mercato, previa

pubblicazione dell'avviso per la manifestazione di interesse nei rispettivi siti istituzionali, o tramite elenchi, previa pubblicazione di analogo avviso.»

1.0.13

MARGIOTTA

Ritirato

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 1-bis

(Avvisi procedure negoziate PNRR)

1. All'articolo 48, comma 3, del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, il secondo ed il terzo periodo sono sostituiti con il seguente: "Gli operatori economici da invitare alle procedure di cui al periodo precedente sono individuati, nel rispetto di un criterio di rotazione, sulla base di indagini di mercato, previa pubblicazione dell'avviso per la manifestazione di interesse nei rispettivi siti istituzionali, o tramite elenchi, previa pubblicazione di analogo avviso."»

1.0.14

EVANGELISTA

Ritirato

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 1-bis

(Norma per l'affidamento dei contratti pubblici PNRR e PNC)

1. All'articolo 48, comma 3, del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108 il secondo ed il terzo periodo sono sostituiti con il seguente: "Gli operatori economici da invitare alle procedure di cui al periodo precedente sono individuati, nel rispetto di un criterio di rotazione, sulla base di indagini di mercato, previa pubblicazione dell'avviso per la manifestazione di interesse nei rispettivi siti istituzionali, o tramite elenchi, previa pubblicazione di analogo avviso."»

1.0.15

BERUTTI

Ritirato

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art.1-bis

1. All'articolo 48, comma 3, del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108 il secondo ed il terzo periodo sono sostituiti con il seguente: "Gli operatori economici da invitare alle procedure di cui al periodo precedente sono individuati, nel rispetto di un criterio di rotazione, sulla base di indagini di mercato, previa pubblicazione dell'avviso per la manifestazione di interesse nei rispettivi siti istituzionali, o tramite elenchi, previa pubblicazione di analogo avviso."»

1.0.16

RUSPANDINI, TOTARO

Ritirato

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 1-bis

1. All'articolo 48, comma 3, del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108 il secondo ed il terzo periodo sono sostituiti con il seguente: "Gli operatori economici da invitare alle procedure di cui al periodo precedente sono individuati, nel rispetto di un criterio di rotazione, sulla base di indagini di mercato, previa pubblicazione dell'avviso per la manifestazione di interesse nei rispettivi siti istituzionali, o tramite elenchi, previa pubblicazione di analogo avviso."»

1.0.17

BERNINI, GALLONE, VONO, MALLEGGNI, BARACHINI, GALLIANI, GIAMMANCO, MANGIALAVORI, RIZZOTTI, RONZULLI, AIMI, ALDERISI, BARBONI, BERARDI, BINETTI, BOCCARDI, CALIENDO, CALIGIURI, CANGINI, CESARO, CRAXI, DAL MAS, DAMIANI, DE BONIS, DE POLI, DE SIANO, FAZZONE, FERRO, FLORIS, GASPARRI, GHEDINI, GIRO, Alfredo MESSINA, MODENA, PAGANO, PAPTATHEU,

PEROSINO, SACCONI, SCHIFANI, SCIASCIA, SERAFINI, SICLARI, STABILE,
TIRABOSCHI, TOFFANIN, VITALI

Ritirato

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 1-bis

1. Al fine di accelerare la realizzazione delle opere pubbliche indispensabili per la crescita del Paese, in caso di realizzazione di un'opera o di un intervento pubblico o di interesse pubblico, che abbia impatto ambientale, per il quale sia stata indetta una conferenza di servizi, il parere della Soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio, in deroga al Codice dei beni culturali e del paesaggio, di cui al decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, è obbligatorio ma non vincolante.»

1.0.18

VONO

Ritirato

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 1-bis

(Semplificazioni procedurali in materia di installazioni di infrastrutture per impianti temporanei di telefonia mobile)

1. All'articolo 47, comma 1, del decreto legislativo 1° agosto 2003, n. 259, come modificato dal decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 207, che istituisce il Codice delle Comunicazioni Elettroniche è aggiunto in fine, il seguente periodo: "Gli impianti temporanei di comunicazione elettronica di cui al presente comma rientrano tra gli interventi non soggetti ad autorizzazione paesaggistica, di cui all'articolo 2, Allegato A, punto A.16 del decreto del Presidente della Repubblica 13 febbraio 2017, n. 31 (Regolamento recante individuazione degli interventi esclusi dall'autorizzazione paesaggistica o sottoposti a procedura autorizzatoria semplificata)".».

1.0.19

MARGIOTTA

Ritirato

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 1-bis

(Semplificazioni procedurali in materia di installazione di infrastrutture per impianti temporanei di telefonia mobile)

1. All'articolo 47, comma 1, del decreto legislativo 1 agosto 2003, n. 259, come modificato dal decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 207, che istituisce il Codice delle Comunicazioni Elettroniche è aggiunto in fine, il seguente periodo: "Gli impianti temporanei di comunicazione elettronica di cui al presente comma rientrano tra gli interventi non soggetti ad autorizzazione paesaggistica, di cui all'articolo 2, Allegato A, punto A.16 del decreto del Presidente della Repubblica 13 febbraio 2017, n. 31 (Regolamento recante individuazione degli interventi esclusi dall'autorizzazione paesaggistica o sottoposti a procedura autorizzatoria semplificata)".»

Art. 2

2.1

Marco PELLEGRINI

Ritirato

Al comma 1, dopo la parola: «costruzione,», inserire le seguenti: «alla gestione,».

2.2

QUARTO

Ritirato

Al comma 1, dopo le parole: «in coerenza con le previsioni del Piano Nazionale di ripresa e resilienza,» inserire le seguenti: «di garantire la salvaguardia dello stato ecologico dei corpi idrici e la tutela della biodiversità dell'eco-

sistema delle acque di alveo e sub alveo, la plurifunzionalità dei paesaggi e delle componenti e dei sistemi naturali fragili o delicati,».

2.3

QUARTO

Ritirato

Al comma 1, dopo le parole: «in coerenza con le previsioni del Piano Nazionale di ripresa e resilienza,» inserire le seguenti: «di garantire una migliore tutela delle funzioni ecosistemiche delle sorgenti vulnerabili, dei sistemi acquatici naturali fragili e caratterizzati da processi morfodinamici veloci e complessi,».

2.4

QUARTO

Ritirato

Al comma 1, capoverso «1.», lettera c), aggiungere, in fine, le seguenti parole: «, anche in considerazione del mantenimento di standard elevati di qualità delle acque, preservandole da inquinanti chimici, quali sostanze polie perfluoroalchiliche (PFAS), nitrati, fitofarmaci, nutrienti, geni di resistenza ad antibiotici sintetici e semisintetici, interferenti endocrini, metalli pesanti e contaminanti emergenti quali microplastiche».

2.5

QUARTO

Ritirato

Al comma 1, capoverso «1.», lettera c), aggiungere, in fine, le seguenti parole: «, anche in considerazione dell'equilibrio delle funzioni ecosistemiche delle sorgenti vulnerabili, dei sistemi acquatici naturali fragili e caratterizzati da processi morfodinamici veloci e complessi, nonché dello stato ecologico dei corpi idrici».

2.6

MARGIOTTA

Ritirato

Apportare le seguenti modificazioni:

a) al comma 2:

1) al primo periodo, sostituire le parole: «una quota fino al 15 per cento, e comunque entro il limite massimo di 800.000 euro annui, delle risorse di cui all'articolo 2, comma 172, del decreto-legge 3 ottobre 2006, n. 262, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 novembre 2006, n. 286» con le seguenti: «una quota entro il limite massimo di 1.000.000 euro annui delle risorse di cui all'articolo 2, comma 172, del decreto-legge 3 ottobre 2006, n. 262, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 novembre 2006, n. 286»;

2) sostituire il secondo periodo con il seguente: «Gli incentivi corrisposti nel corso dell'anno al personale di cui al primo periodo sono comprensivi anche degli oneri previdenziali e assistenziali a carico dell'amministrazione e non possono superare, cumulativamente agli incentivi previsti dal comma 2 dell'articolo 113 del decreto legislativo del 18 aprile 2016, n. 50, il limite stabilito dal comma 3 del medesimo articolo.»

b) sopprimere il comma 3.

2.7

FERRARI, MARCUCCI, MANCA, COLLINA

Ritirato

Dopo il comma 3, aggiungere i seguenti:

«3-bis. Presso il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, è istituito un Fondo, con dotazione pari a 1 milione di euro per ciascuno degli anni 2022 e 2023, da destinare: a) ad attività di mappatura, ad opera di centri di competenza del Dipartimento della Protezione civile, delle opere di sbarramento, dighe di ritenuta o traverse, che non superano i 15 metri di altezza o che determinano un volume d'invaso non superiore a 1.000.000 di metri cubi, non utilizzate o parzialmente sfruttate, al fine di individuarne la capacità teorica e di utilizzo in sicurezza e il possibile uso per scopi di approvvigionamento idrico; b) allo sviluppo di un Piano mirato al progressivo massimo sfruttamento economicamente sostenibile delle predette opere di sbarramento, dighe di ritenuta o traverse utilizzabili per scopi di approvvigionamento idrico.

3-ter. Ai maggiori oneri di cui al comma 3-bis, pari ad 1 milione di euro per ciascuno degli anni 2022 e 2023, si provvede mediante corrisponden-

te riduzione del Fondo per le esigenze indifferibili di cui all'articolo 1, comma 199, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.»

2.8

SAPONARA, CAMPARI, BERGESIO, PERGREFFI, CORTI, RIPAMONTI, RUFA

Ritirato

Dopo il comma 3, aggiungere il seguente:

«3-bis. Al fine di incrementare la produzione di energia da fonte idroelettrica, è autorizzata la spesa di 5 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022 e 2023 per l'effettuazione del progetto di fattibilità tecnica ed economica comprensivo delle indagini geologiche e delle opere da eseguire per la realizzazione delle dighe nella Pianura Padana e dei relativi invasi. Agli oneri derivanti dal presente articolo, pari a 5 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022 e 2023 si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per far fronte ad esigenze indifferibili che si manifestano nel corso della gestione di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.»

2.9

CAMPARI, SAPONARA, PERGREFFI, CORTI, RUFA, RIPAMONTI

Ritirato

Dopo il comma 3, aggiungere il seguente:

«3-bis. Per il progetto di fattibilità tecnica ed economica, comprensivo delle indagini geologiche, delle opere da eseguire per la realizzazione della diga in località Armorano e del relativo invaso; nel comune di Calestano in provincia di Parma, è autorizzata la spesa di 1 milione di euro per l'anno 2022 e 1 milione di euro per l'anno 2023 cui si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per interventi strutturali di politica economica di cui all'articolo 10, comma 5, del decreto-legge 29 novembre 2004, n. 282, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 dicembre 2004, n. 307.»

2.10

AUGUSSORI, PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RIPAMONTI, RUFA

Ritirato

Dopo il comma 3, aggiungere il seguente:

«3-bis. Al fine di consentire e velocizzare l'opera di sistemazione e di pulizia del Lago artificiale di Posina (VI) dai detriti causati dalla tempesta Vaia, è stanziato, a favore della regione Veneto e degli enti locali interessati, quale contributo statale, 1 milione di euro per l'anno 2022. Agli oneri derivanti dalla presente disposizione, pari a 1 milione di euro per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per far fronte ad esigenze indifferibili che si manifestano nel corso della gestione di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190. ».

2.11

FENU

Ritirato

Dopo il comma 3, aggiungere, in fine, il seguente:

«3-bis. All'articolo 16, comma 6, del decreto-legge 6 novembre 2021, n. 152, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 dicembre 2021, n. 233, l'ultimo periodo è soppresso.»

2.0.1

BERNINI, GALLONE, MALLEGNI, CALIGIURI, DE BONIS, MANGIALAVORI, Alfredo MESSINA, PAPTHEU, GALLIANI, GIAMMANCO, RIZZOTTI, RONZULLI, AIMI, ALDERISI, BARACHINI, BARBONI, BERARDI, BINETTI, BOCCARDI, CALIENDO, CANGINI, CESARO, CRAXI, DAL MAS, DAMIANI, DE POLI, DE SIANO, FAZZONE, FERRO, FLORIS, GASPARRI, GHEDINI, GIRO,

MODENA, PAGANO, PEROSINO, SACCONI, SCHIFANI, SCIASCIA, SERAFINI,
SICLARI, STABILE, TIRABOSCHI, TOFFANIN, VITALI, VONO

Ritirato

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 2-bis

(Piano nazionale di contrasto alla siccità)

1. Al fine di contrastare l'emergenza siccità, è istituito presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri, un Fondo, con una dotazione di 3,5 miliardi di euro per il triennio 2022-2024, per l'adozione del Piano nazionale di contrasto alla siccità che preveda l'avvio immediato della costruzione di nuovi invasi per raccogliere le acque piovane, recependo le proposte progettuali in stato di avanzata definizione già in possesso dei consorzi di bonifica italiani, e la creazione di impianti galleggianti per la produzione di energia idroelettrica e fotovoltaica.

2. Agli oneri derivanti dalla presente articolo, pari a 3,5 miliardi di euro per il triennio 2022-2024, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo per il reddito di cittadinanza di cui all'articolo 1, comma 255, della legge 30 dicembre 2018, n. 145.

3. Il Ministro dell'economia e delle finanze provvede a rideterminare destinatari ed importi dei benefici del reddito di cittadinanza per garantire il rispetto del nuovo limite di spesa. Il Ministro dell'Economia e delle Finanze è autorizzato con propri decreti a modificare i criteri di accesso e gli importi delle prestazioni previste a valere sul predetto fondo per consentire in ogni caso il rispetto del limite di spesa complessivo ed è altresì autorizzato ad apportare le occorrenti variazioni di bilancio.»

2.0.2

FERRARI, MARGIOTTA, MANCA, COLLINA

Ritirato

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 2-bis

(Misure per l'efficientamento delle infrastrutture idriche e la riduzione delle perdite di acqua immesse in rete)

1. Al fine di rendere più efficienti le infrastrutture idriche nazionali e ridurre le perdite di acqua immessa in rete, sono stanziati 200 milioni di euro

per ciascuno degli anni dal 2023 al 2027 da destinare, fino a concorrenza delle predette risorse, al finanziamento, con scorrimento della graduatoria, dei progetti di cui al bando reso noto tramite Avviso pubblico del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili pubblicato in Gazzetta Ufficiale, 5° Serie Speciale, n. 29, del 9 marzo 2022, risultati ammissibili ma non finanziati per esaurimento delle risorse del Piano nazionale di ripresa e resilienza, Missione 2, Componente 4, Misura 4, Investimento 4.2.

2. Con decreto del Ministro dell'Economia e delle Finanze, di concerto con il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili e con il Ministro dell'Interno, da adottarsi entro 180 giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono definiti i criteri e le modalità di ripartizione delle risorse di cui al comma 1.

3. Agli oneri derivanti dal comma 1, pari a 200 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2023 al 2027, si provvede mediante corrispondente riduzione delle risorse del Fondo per il finanziamento di esigenze indifferibili del Ministero dell'economia e delle finanze, di cui all'articolo 1, comma 199, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.»

2.0.3

FERRARI, MARCUCCI, D'ARIENZO, COLLINA

Ritirato

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 2-bis

(Fondo per la realizzazione di impianti di potabilizzazione delle acque mediante dissalazione di acque marine e salmastre)

1. Presso il Ministero dell'economia e delle finanze, è istituito un Fondo, con dotazione pari a 10 milioni di euro per l'anno 2022 e a 20 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2023 al 2027, destinato al finanziamento di progetti di interesse strategico regionale riguardanti la realizzazione di impianti, alimentati esclusivamente da fonti rinnovabili, di desalinizzazione delle acque marine e salmastre finalizzati alla produzione di acqua dolce da destinare ad potabile ed irriguo da realizzare nell'ambito delle aree territoriali più esposte al fenomeno della siccità e alla carenza di fonti idriche potabili.

2. Con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, da emanare, di concerto con i Ministri della transizione ecologica e delle infrastrutture e della mobilità sostenibile, entro 90 giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto legge, sono definiti i criteri e le

modalità di accesso al finanziamento di cui al comma 1 e di ripartizione delle medesime risorse.

3. Ai maggiori oneri di cui al comma 1, pari a 10 milioni di euro per l'anno 2022 e a 20 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2023 al 2027, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2022-2024, nell'ambito del programma "Fondi di riserva e speciali" della missione "Fondi da ripartire" dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2022, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al medesimo Ministero.»

2.0.4

CALIGIURI, GALLONE

Ritirato

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 2-bis

(Disposizioni per la mitigazione degli effetti della crisi idrica nel settore agricolo e contrasto al dissesto idrogeologico)

1. Al fine di mitigare gli effetti della crisi idrica nel settore agricolo è autorizzato l'utilizzo delle cave in disuso esistenti come invasi di acque per usi umani per il contrasto alla siccità e come vasche di laminazione per il contrasto al dissesto idrogeologico.

2. Entro trenta giorni dall'entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, con decreto del Ministro delle politiche agricole, alimentari e forestali, di concerto con le Regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, sono adottate le modalità per l'individuazione dei siti da riconvertire in bacini per l'accumulo di acqua e in vasche di laminazione.».

2.0.5

GALLONE, CALIGIURI

Ritirato

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 2-bis

(Disposizioni per il risparmio idrico al fine ottimizzarne l'approvvigionamento - Modifiche al decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152)

1. All'articolo 146 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, al comma 1, sono apportate le seguenti modifiche:

a) alla lettera d), dopo la parola "agricolo" aggiungere le seguenti: "in quest'ultimo promuovendo l'utilizzo di sistemi di irrigazione a goccia.";

b) aggiungere la seguente lettera:

"i) ridurre le perdite degli alvei sulle principali rogge derivatorie."»

2.0.6

BERGESIO, CAMPARI, PERGREFFI, CORTI, RUFA, RIPAMONTI

Ritirato

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 2-bis

(Misure urgenti per la realizzazione di infrastrutture funzionali alla produzione di energia da fonti rinnovabili)

1. Nelle more dell'attuazione del sistema di approvvigionamento a lungo termine di cui all'articolo 18 del decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 210, al fine di accelerare lo sviluppo di nuova capacità di stoccaggio funzionale alle esigenze di gestione efficiente e sicura del sistema elettrico nazionale, necessaria al raggiungimento degli obiettivi nazionali e internazionali di decarbonizzazione, nonché alla riduzione del consumo di gas naturale e all'incremento delle fonti rinnovabili, è consentito al gestore della rete di trasmissione nazionale, in via transitoria, di realizzare ed esercire impianti di stoccaggio, con capacità di accumulo di almeno sei ore, in misura non superiore al venti per cento del fabbisogno di stoccaggio di cui ai commi 1 e 2 del citato articolo 18, fermo restando il divieto di gestione da parte del medesimo gestore della relativa capacità sui mercati elettrici.

2. La capacità di stoccaggio che il gestore della rete di trasmissione nazionale può realizzare ai sensi del comma 1 è individuata nella proposta di progressione temporale del fabbisogno di cui all'articolo 18, commi 1 e 2, del decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 210, evidenziando in particolare la localizzazione e le tempistiche per il relativo completamento. In relazione alla capacità di stoccaggio da realizzare da parte del gestore della rete di trasmissione nazionale, il Ministero della transizione ecologica individua le condizioni di realizzazione e adotta indirizzi in merito al monitoraggio dello stato di realizzazione delle relative opere e degli effetti sul sistema elettrico.

3. Fermo restando quanto previsto al comma 6, entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente articolo, l'Autorità di regolazione per energia reti e ambiente definisce:

a) i criteri, le modalità e le condizioni con cui il gestore della rete di trasmissione nazionale alloca la capacità di stoccaggio di cui al comma 1 a operatori di mercato secondo criteri trasparenti e non discriminatori, attraverso la piattaforma centralizzata, organizzata e gestita dal Gestore dei mercati energetici S.p.A. di cui all'articolo 18, comma 5, del decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 210;

b) le modalità di copertura dei costi sostenuti dal gestore della rete di trasmissione nazionale per la realizzazione e l'esercizio della nuova capacità di accumulo.

4. I proventi derivanti dall'allocazione della capacità di stoccaggio sono impiegati per la riduzione dei corrispettivi a copertura dei costi di realizzazione ed esercizio della capacità di stoccaggio medesima.

5. La realizzazione e l'esercizio degli impianti di stoccaggio di cui al comma 1 e le relative opere connesse e infrastrutture indispensabili, nonché le modifiche sostanziali degli impianti stessi, ad eccezione degli impianti idroelettrici di accumulo mediante pompaggio, sono soggetti all'autorizzazione unica di cui all'articolo 1-*sexies* del decreto-legge 29 agosto 2003 n. 239, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 ottobre 2003, n. 290.

6. Entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore del presente articolo, l'Autorità di regolazione per energia reti e ambiente si esprime ai sensi di quanto previsto dall'articolo 54, paragrafo 2, della direttiva 2019/944/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 5 giugno 2019. Ai sensi dell'articolo 54, paragrafo 3, della direttiva 2019/944/UE, della presente disposizione è data comunicazione alla Commissione e all'Agenzia per la cooperazione fra i regolatori nazionali dell'energia.»

2.0.7

PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RUFA, RIPAMONTI

Ritirato

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 2-bis

1. All'articolo 4 del decreto-legge 1° marzo 2022 n. 17, convertito in legge 27 aprile 2022 n. 34 è aggiunto il seguente:

"1-*bis*. Tra le imprese considerate dal decreto del Ministro dello sviluppo economico 21 dicembre 2017 di cui al comma 1 sono inserite anche le aziende di trasporto pubblico locale".

2. All'articolo 5 del decreto-legge 1° marzo 2022 n. 17, convertito in legge 27 aprile 2022 n. 34 è aggiunto il seguente:

"2-*bis*. Tra le imprese considerate al comma 2, di cui all'allegato 1 al decreto del Ministro della transizione ecologica 21 dicembre 2021, n.541, sono inserite anche le aziende di trasporto pubblico locale".

2.0.8

VONO

Ritirato

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 2-bis.

1. Al fine di realizzare un collegamento viario, ferroviario e infrastrutturale stabile tra la Sicilia e il continente, il Ponte sullo Stretto di Messina è inserito nell'elenco degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese, come opera di preminente interesse nazionale in deroga al Codice dei contratti pubblici di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50.»

Art. 3

3.1

DI GIROLAMO, FEDE, COLTORTI, VANIN

Ritirato

Al comma 1, primo periodo, dopo le parole: «interventi da eseguire» inserire la seguente: «anche» e dopo le parole: «l'efficientamento energetico,» inserire le seguenti: «l'esecuzione di interventi di potenziamento o di nuovi impianti tecnologici analogico-digitali di carattere radio-telefonico di primaria finalità emergenziale, su territori di complessa conformazione e geolocalizzati in aree di confine territoriale nazionale,».

3.2

COLTORTI, DI GIROLAMO

Ritirato

Al comma 1, dopo le parole: «l'efficientamento energetico,» inserire le seguenti: «l'esecuzione di interventi di sviluppo in senso polifunzionale in relazione alla prevenzione degli incendi, tutela ambientale o interventi di carattere emergenziale o contro la lotta alla criminalità organizzata, che siano comprensivi dell'esecuzione di interventi di potenziamento della comunicazione Radio telefonica e di rete internet che garantisca la più ampia copertura del territorio ed ancora, interventi per l'installazione di nuovi impianti tecnologici di carattere Radio Telefonico di primaria finalità emergenziale su territori di complessa conformazione e geolocalizzati nelle aree isolate e montane, anche utilizzando manufatti idonei preesistenti,».

3.3

QUARTO

Ritirato

Al comma 1, dopo le parole: «comprese quelle confiscate alla criminalità organizzata,» inserire le seguenti: «nonché per la realizzazione di nuovi porti turistici e l'ammodernamento di quelli esistenti ubicati nelle zone costiere a maggior valenza storico-culturale e paesaggistica,»

3.4

MARGIOTTA

Ritirato

Dopo il comma 4 inserire il seguente:

«4-bis. Al fine di non compromettere la continuità dei servizi di avvisatore marittimo, all'articolo 14 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, dopo il comma 1-*quinquies* è aggiunto il seguente comma: "1-*sexies*. Gli avvisatori marittimi di cui al comma 1 dell'articolo 48-*quater* del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, svolgono il servizio di avvistamento navi e l'attività di tracciabilità telematica delle unità navali nei porti attraverso lo svolgimento del complesso di attività finalizzate all'acquisizione, validazione, registrazione, notifica e archiviazione dei dati necessari a definire la certa cronologia e tipologia delle fasi di movimentazione delle unità navali nei porti nonché in ausilio alle determinazioni di cui all'articolo 62 del Regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione (Navigazione marittima) di cui al decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328. Tali attività vengono svolte dagli avvisatori marittimi anche attraverso l'immissione di dati nella piattaforma PMIS. Il servizio svolto dagli avvisatori marittimi è soggetto alla vigilanza e alla disciplina dall'autorità marittima che ne determina le tariffe, concordate tra avvisatore marittimo e l'organismo rappresentativo degli agenti marittimi raccomandatari locali, e concorre all'innalzamento del gradiente e della percezione di sicurezza del porto nonché alla tutela della sicurezza della navigazione."»

3.5

MALLEGNI

Ritirato

Dopo il comma 5 inserire i seguenti:

«5-bis. Per la ristrutturazione e l'esecuzione di interventi straordinari delle caserme dell'Arma dei carabinieri di proprietà del demanio dislocate sul territorio nazionale in prossimità della costa marina, sottoposte agli agenti atmosferici tipici delle località di mare, il Fondo di cui all'articolo 1, comma 475, della legge 30 dicembre 2021, n. 234, è incrementato di 10 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022 e 2023.

5-ter. Agli oneri derivanti dal comma 5-bis, pari a 10 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022 e 2023, si provvede mediante corrispondente

riduzione del Fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.»

3.6

GALLONE

Ritirato

Dopo il comma 5 inserire i seguenti:

«5-bis. Per la ristrutturazione e l'esecuzione di interventi straordinari delle caserme dell'Arma dei carabinieri situate all'interno dei territori dei piccoli comuni, così come definiti ai sensi dell'articolo 1, comma 2, della legge 6 ottobre 2017, n. 158, il Fondo di cui all'articolo 1, comma 475, della legge 30 dicembre 2021, n. 234, è incrementato di 5 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022 e 2023.

5-ter. Agli oneri derivanti dal comma 5-bis, pari a 5 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022 e 2023, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.»

3.7

MARIN, PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RUFA, RIPAMONTI

Ritirato

Dopo il comma 5, inserire il seguente:

«5-bis. Per assicurare la funzionalità della struttura che ospita il presidio permanente dei Vigili del Fuoco nel Comune di Grado, attraverso opere di ristrutturazione, ampliamento, esecuzione di interventi straordinari, l'efficientamento energetico, acquisto dei relativi arredi, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili è istituito un fondo con una dotazione di 100 mila euro per ciascuno degli anni 2022 e 2023, di 300 mila euro per ciascuno degli anni dal 2024 al 2026.»

Conseguentemente, a copertura degli oneri derivanti dalla presente disposizione, valutati in 100 mila euro per ciascuno degli anni 2022 e 2023 e di 300 mila euro per ciascuno degli anni dal 2024 al 2026, sostituire il comma 4 del medesimo articolo, con il seguente:

«4. Agli oneri derivanti dai commi 1 e 5-bis, pari a 1,4 milioni di euro per l'anno 2022, a 600 mila euro per l'anno 2023, a 6,7 milioni di euro per

ciascuno degli anni dal 2024 al 2026 e a 4,4 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2027 al 2036, si provvede:

a) quanto a 600.000 euro per l'anno 2022 e a 4,7 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2024 al 2026 e 4,4 dal 2027 al 2036, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2022-2024, 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 parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili;

b) quanto a 800.000 euro per l'anno 2022, a 600.000 euro per l'anno 2023 e a 2 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2024 al 2026, mediante corrispondente utilizzo delle risorse di cui al 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.»

3.9

PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RUFA, RIPAMONTI

Ritirato

Dopo il comma 5, aggiungere il seguente:

«5-bis. Nello svolgimento delle attività istituzionali, limitatamente all'esercizio delle funzioni previste per il ruolo di appartenenza, il personale dell'Agenzia Nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali, che espleta compiti ispettivi e di vigilanza, svolge funzioni di polizia giudiziaria. Al personale che appartiene al profilo di operatore sono attribuite le funzioni di agente di polizia giudiziaria; i collaboratori i funzionari, i professionisti e i dirigenti non generali, rivestono la qualifica di ufficiale di polizia giudiziaria.»

3.10

DI GIROLAMO

Ritirato

Dopo il comma 5, aggiungere, in fine, il seguente:

«5-bis. All'articolo 81 del Codice della navigazione, di cui al Regio decreto 30 marzo 1942, n. 327, le parole: "in generale la sicurezza" sono sostituite dalle seguenti: "la sicurezza della navigazione"».

3.0.1

FEDE

Ritirato

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 3-bis

(Modifiche al codice della navigazione)

1. Al codice della navigazione, di cui al Regio decreto 30 marzo 1942, n. 327, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) dopo l'articolo 152 è inserito il seguente:

"Art. 152-bis.

1. Dopo il rilascio del passavanti provvisorio ai sensi di quanto previsto dall'articolo 152 del presente codice e dal regolamento, l'ufficio marittimo competente, su richiesta del proprietario, iscrive la nave in via provvisoria, previa consegna della seguente documentazione:

- a) copia del titolo di proprietà;
- b) copia del passavanti provvisorio;
- c) copia del certificato di stazza;
- d) copia del certificato di attestazione di assenza di vincoli e di gravami;
- e) copia del certificato di cancellazione, definitiva o provvisoria, dal registro straniero;
- f) impegno a presentare entro sei mesi gli originali o le copie autentiche dei documenti di cui alle lettere a), b), c) e d), nonché l'originale o

la copia autenticata del certificato di cancellazione definitiva, al fine di conseguire la definitiva iscrizione della nave.

2. Nel caso in cui il proprietario non adempia a tale impegno, l'iscrizione provvisoria perde ogni efficacia.

3. Il carattere provvisorio dell'iscrizione e l'avvenuto deposito dei documenti di cui alla lettera f) del comma 1 sono annotati nelle matricole o nei registri dall'ufficio marittimo di iscrizione.";

b) all'articolo 153, terzo comma, le parole: «dell'articolo precedente» sono sostituite dalle seguenti: «dell'articolo 152»;

c) all'articolo 156:

1) al comma 5, primo periodo, le parole: «bancaria a garanzia di eventuali diritti non trascritti» sono sostituite dalle seguenti: «rilasciata da aziende di credito o da imprese autorizzate all'esercizio del ramo cauzioni ai sensi dell'articolo 13 del codice delle assicurazioni private, di cui al decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, a garanzia di eventuali diritti non trascritti anche di natura previdenziale»;

2) al comma 6 sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: «, entro il termine stabilito dall'articolo 67-bis del decreto legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, in relazione al quale si applica quanto previsto dall'articolo 17-bis, comma 2, della legge 7 agosto 1990, n. 241»;

3) al comma 8, dopo le parole: «qualora la nave venga iscritta nel registro di uno Stato» sono inserite le seguenti: «non appartenente all'Unione europea»;

4) dopo il comma 8 è inserito il seguente: «8-bis. Nei casi di locazione della nave a scafo nudo a straniero, qualora la nave sia iscritta nel registro di un altro Paese appartenente all'Unione europea che consente la temporanea iscrizione di nave straniera limitatamente al periodo di locazione, la sospensione dell'abilitazione alla navigazione di cui all'articolo 149 è consentita previa autorizzazione, data dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, ai sensi delle disposizioni dell'articolo 145 e della lettera d) del primo comma dell'articolo 163 del presente codice, nonché dell'articolo 29 della legge 14 giugno 1989, n. 234, e delle relative norme applicative. L'ufficio marittimo di iscrizione della nave, constatato che sono state soddisfatte le condizioni di cui al citato articolo 29 della legge n. 234 del 1989 e alle relative norme applicative, procede alla cancellazione della nave previo ritiro dei documenti di bordo e dismissione della bandiera. Dell'avvenuta cancellazione devono essere date immediata comunicazione all'Istituto nazionale della previdenza sociale, nonché pubblicità mediante affissione negli uffici del porto»;

d) all'articolo 172-bis:

1) al comma 1, le parole: «l'autorità marittima può» sono sostituite dalle seguenti: «le autorità marittime possono, anche congiuntamente,» ed è aggiunto, in fine, il seguente periodo: «L'autorizzazione è valida in tutti i

porti nazionali compresi nell'area di competenza delle autorità marittime che l'hanno rilasciata»;

2) al comma 2, le parole: «all'autorità marittima» sono sostituite dalle seguenti: «alle autorità marittime interessate»;

3) al comma 4, le parole: «all'autorità marittima» sono sostituite dalle seguenti: «alle autorità marittime interessate»;

e) all'articolo 174:

1) al secondo comma, le parole: «sono annotate le entrate e le spese riguardanti la nave e l'equipaggio, gli adempimenti prescritti dalle leggi e dai regolamenti per la sicurezza della navigazione, i prestiti contratti» sono sostituite dalle seguenti: «sono annotati gli adempimenti prescritti dalle leggi e dai regolamenti per la sicurezza della navigazione»;

2) dopo il quarto comma è inserito il seguente: «Le navi adibite al trasporto esclusivo di passeggeri non sono soggette all'obbligo della tenuta del giornale di carico»;

f) all'articolo 175, il secondo comma è sostituito dal seguente: «Le navi munite di impianto radiotelegrafico devono essere provviste del giornale radiotelegrafico o, laddove previsto, del giornale del sistema mondiale di soccorso e sicurezza in mare (GMDSS)»;

g) all'articolo 179:

1) al terzo comma, dopo le parole: «il comandante della nave» sono inserite le seguenti: «o il raccomandatario marittimo o un altro funzionario o persona autorizzata dal comandante»;

2) al quarto comma, dopo le parole: «il comandante della nave» sono inserite le seguenti: «o il raccomandatario marittimo o un altro funzionario o persona autorizzata dal comandante»;

3) al quinto comma, dopo le parole: «il comandante della nave» sono inserite le seguenti: «o il raccomandatario marittimo o un altro funzionario o persona autorizzata dal comandante»;

4) al sesto comma, dopo le parole: «Il comandante» sono inserite le seguenti: «o il raccomandatario marittimo o un altro funzionario o persona autorizzata dal comandante»;

h) all'articolo 569:

1) al comma 2, lettera d), dopo le parole: «l'importo» sono inserite le seguenti: «e la valuta»;

2) al comma 2, la lettera f) sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: «del credito, direttamente o mediante richiamo al titolo»;

i) alla parte I, libro III, titolo VI, capo II, dopo l'articolo 577 è aggiunto il seguente: «Art. 577-bis. - (Consolidamento dell'ipoteca) - 1. Qualora, a seguito del cambio di registro di una nave, sia iscritta nel nuovo registro un'ipoteca volta a garantire le medesime obbligazioni originariamente garantite da un'ipoteca trascritta nel registro di provenienza e cancellata ai fini del cambio

di registro di iscrizione della nave, i termini di cui all'articolo 67 del regio decreto 16 marzo 1942, n. 267, decorrono dalla data di costituzione dell'ipoteca originaria.».

2. All'articolo 18 del decreto legislativo 27 luglio 1999, n. 271, è aggiunto, in fine, il seguente comma: «4-*bis*. Le navi rientranti nel campo di applicazione del decreto legislativo 15 febbraio 2016, n. 32, non sono sottoposte alle visite di cui al presente articolo e alle visite di cui agli articoli 83 e 84 della legge 16 giugno 1939, n. 1045. Le navi che non rientrano nel campo di applicazione del citato decreto legislativo n. 32 del 2016 sono sottoposte alle visite di cui al comma 1 del presente articolo in occasione delle quali è effettuata anche la vigilanza sul rispetto della citata legge n. 1045 del 1939.».

3. All'articolo 176 del codice delle comunicazioni elettroniche, di cui al decreto legislativo 1° agosto 2003, n. 259, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) il comma 1 è abrogato;

b) al comma 2:

1) all'alinea, le parole: «Il collaudo, salvo diverse indicazioni della normativa vigente in materia, è necessario» sono sostituite dalle seguenti: «Il Ministero dello sviluppo economico effettua, a mezzo di propri funzionari, la sorveglianza sugli apparati radioelettrici di bordo mediante collaudi e ispezioni ai fini dei servizi di sicurezza e di corrispondenza pubblica»;

2) alla lettera a) sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: «ai fini del rilascio della licenza di cui agli articoli 160 e 183»;

3) dopo la lettera d) è aggiunta la seguente: «d-*bis*) ispezioni straordinarie in caso di necessità»;

c) i commi 3 e 5 sono abrogati;

d) al comma 6, dopo le parole: «ordinarie e straordinarie» sono inserite le seguenti: «di cui al comma 2»;

e) il comma 7 è abrogato.

4. All'articolo 5 del decreto legislativo 14 giugno 2011, n. 104, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, le parole: «Fatto salvo quanto disposto dal comma 2,» sono soppresse;

b) il comma 2 è abrogato.

5. Al primo periodo del comma 913 dell'articolo 1 della legge 27 dicembre 2017, n. 205, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: «, né ai rapporti di lavoro stipulati nel settore marittimo, limitatamente alla possibilità di ricevere anticipi relativi alla propria retribuzione, fino a un massimo di 500 euro per ogni contratto, solo per i periodi di navigazione, qualora risulti impossibile o comunque difficoltoso utilizzare forme di pagamento elettronico come certificato dal comandante dell'imbarcazione ».

6. I percorsi per le competenze trasversali e per l'orientamento di cui all'articolo 1, commi 784 e seguenti, della legge 30 dicembre 2018, n. 145, nell'ambito delle istituzioni scolastiche che erogano i percorsi di istruzione tecnica del settore tecnologico, indirizzo «trasporti e logistica», articolazione «conduzione del mezzo», opzioni «conduzione del mezzo navale» e «condizioni di apparati e impianti marittimi», possono prevedere l'inserimento, nel piano dell'offerta formativa, della formazione di base di cui alla sezione A-VI/1 del codice di addestramento, certificazione e tenuta della guardia della gente di mare, adottato con la risoluzione n. 2 dalla Conferenza dei Paesi aderenti all'Organizzazione marittima internazionale, tenutasi a Londra il 7 luglio 1995, nella sua versione aggiornata, di seguito denominato «codice STCW». Ai fini del computo dei mesi di servizio utili per il rinnovo dei certificati di addestramento di cui all'articolo 6, comma 5, del decreto legislativo 12 maggio 2015, n. 71, sono computati anche i periodi di servizio non continuativo, nell'ambito del periodo complessivo di riferimento, compresi i periodi di servizio su unità da diporto, anche adibite a diporto privato. Entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, con proprio decreto, provvede ad adeguare le modalità e le procedure di rinnovo dei citati certificati di addestramento.

7. A decorrere dall'anno 2022, alle persone con un valore dell'indicatore della situazione economica equivalente in corso di validità, ordinario o corrente, ai sensi dell'articolo 9 del regolamento di cui al decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 5 dicembre 2013, n. 159, non superiore a 20.000 euro, ai fini dell'imposta sul reddito delle persone fisiche, spetta una detrazione dall'imposta lorda e fino a capienza della stessa nella misura del 100 per cento delle spese documentate sostenute ed effettivamente rimaste a carico, fino a un importo massimo pari a 500 euro annui, per la partecipazione ai corsi e alle attività di formazione obbligatori volti all'ottenimento o al rinnovo dei certificati di competenza e di addestramento di cui agli articoli 5 e 6 del decreto legislativo 12 maggio 2015, n. 71, nonché dei certificati di formazione di base di cui alla sezione A-VI/1 del codice STCW. Agli oneri derivanti dall'attuazione del presente comma, pari a 15 milioni di euro a decorrere dall'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo per il finanziamento di esigenze indifferibili, di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.»

3.0.2

RUFA, PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RIPAMONTI

Ritirato

Dopo l'articolo, inserire il seguente:

«Art. 3-bis

(Semplificazione delle procedure in materia di trasporto marittimo)

1. Al fine di semplificare le procedure in materia di trasporto marittimo, al Codice della navigazione di cui al regio decreto 30 marzo 1942, n. 327 sono apportate le seguenti modificazioni:

a) dopo l'articolo 152, è inserito il seguente:

"Art. 152-bis - *Iscrizione provvisoria*. 1. Su richiesta del proprietario, l'Autorità marittima iscrive la nave in via provvisoria per il periodo strettamente necessario all'adozione del provvedimento di iscrizione definitiva e, comunque, per un periodo non superiore a sei mesi, previa consegna della seguente documentazione in originale o copia semplice:

- a) titolo di proprietà;
- b) passavanti provvisorio;
- c) certificato di stazza provvisorio o definitivo;
- d) certificato di attestazione di assenza di vincoli e gravami;
- e) certificato di cancellazione, provvisoria o definitiva, dal registro straniero.

2. Entro il termine di validità dell'iscrizione provvisoria, il proprietario è tenuto alla presentazione del certificato di cancellazione definitiva dal registro straniero nonché degli originali o copia autentica dei documenti presentati in copia semplice.

3. La provvisorietà della iscrizione e l'avvenuto deposito dei documenti sono annotati dall'ufficio di iscrizione nelle matricole o nei registri.";

b) all'articolo 156:

1) al comma 5, la parola: "bancaria" è sostituita dalle seguenti: "rilasciata da aziende di credito o da imprese debitamente autorizzate all'esercizio del ramo cauzioni di cui all'articolo 13 del decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209";

2) al comma 6, dopo le parole: "previste dall'articolo 15 della legge 26 luglio 1984, n. 413" sono inserite le seguenti: "entro il termine stabilito dall'articolo 67-bis del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, per il quale si applica quanto previsto dall'articolo 17-bis, comma 2, della legge 7 agosto 1990, n. 241";

3) al comma 8, dopo le parole: "qualora la nave venga iscritta nel registro di uno Stato" sono inserite le seguenti: "non comunitario";

4) dopo il comma 8 è inserito il seguente: "Nei casi di locazione della nave a scafo nudo a straniero, qualora la nave venga iscritta nel registro di un altro Paese dell'Unione europea che consente la temporanea iscrizione di nave straniera limitatamente al periodo di locazione, la sospensione dell'abilitazione alla navigazione di cui all'articolo 149 è consentita, previa autorizzazione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, rilasciata secondo le disposizioni dell'articolo 145 e dell'articolo 163, primo comma, lettera d), nonché dell'articolo 29 della legge 14 giugno 1989, n.234, e delle relative norme applicative. L'ufficio di iscrizione della nave, constatato che sono state soddisfatte le condizioni di cui all'articolo 29 della legge 14 giugno 1989, n. 234, e delle relative norme applicative, procede alla cancellazione della nave previo ritiro dei documenti di bordo e dismissione della bandiera. Della avvenuta cancellazione deve essere data immediata comunicazione all'Istituto nazionale della previdenza sociale, nonché pubblicità mediante affissione negli uffici del porto.";

c) all'articolo 172-*bis*:

1) al comma 1, le parole: "l'autorità marittima può" sono sostituite dalle seguenti: "e nazionale, l'autorità marittima competente per il porto di partenza o di svolgimento del servizio può autorizzare" e dopo l'ultimo periodo è inserito il seguente: "Tale autorizzazione è valida nell'ambito dei porti e delle rade nazionali oggetto dei servizi sopra indicati anche se ricompresi nella competenza di altre autorità marittime";

2) al comma 2, le parole: "all'autorità marittima" sono sostituite dalle seguenti: "alla autorità marittima che ha rilasciato l'autorizzazione";

3) al comma 4, le parole: "anche tramite telefax, all'autorità marittima" sono sostituite dalle seguenti: "anche in via digitale, alla autorità marittima che ha rilasciato l'autorizzazione";

d) all'articolo 174:

1) al secondo comma, le parole: "sono annotate le entrate e le spese riguardanti la nave e l'equipaggio, gli adempimenti prescritti dalle leggi e dai regolamenti per la sicurezza della navigazione, i prestiti contratti" sono sostituite dalle seguenti: "sono annotati gli adempimenti prescritti dalle leggi e dai regolamenti per la sicurezza della navigazione";

2) dopo il quarto comma, è inserito il seguente: "Le navi adibite al trasporto esclusivo di passeggeri non sono soggette all'obbligo della tenuta del giornale di carico.";

e) all'articolo 175, il secondo comma è sostituito dal seguente: "Le navi munite di impianto radiotelegrafico devono essere provviste del giornale Global Maritime Distress Safety System.";

f) all'articolo 179:

1) al quarto comma, dopo le parole: "il comandante della nave" sono inserite le seguenti: "o il raccomandatario marittimo o altro soggetto formalmente delegato dal comandante con atto scritto";

2) al quinto comma, dopo le parole: "il comandante della nave" sono inserite le seguenti: "o il raccomandatario marittimo o altro soggetto formalmente delegato dal comandante con atto scritto";

3) al sesto comma, dopo le parole: "il comandante della nave", sono inserite le seguenti: "o il raccomandatario marittimo o altro soggetto formalmente delegato dal comandante con atto scritto";

4) dopo il comma 6, è inserito il seguente: "6-*bis*. In caso di violazione degli obblighi previsti dai commi quarto, quinto e sesto le sanzioni di cui di cui all'articolo 1195 si applicano anche al raccomandatario marittimo e agli altri soggetti formalmente delegati dal comandante ai sensi dei medesimi commi.";

g) all'articolo 328:

1) il primo comma è sostituito dal seguente: "Salvo quanto è disposto nei successivi articoli, i contratti d'arruolamento dei membri dell'equipaggio e del personale addetto ai servizi complementari di bordo devono, a pena di nullità, essere stipulati per iscritto dal comandante della nave ovvero dall'armatore o da un suo procuratore, alla presenza di due testimoni, i quali vi appongono la propria sottoscrizione, fermo restando l'obbligo di procedere alle annotazioni ed alle convalide previste dall'articolo 357, comma 3, del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione (Navigazione marittima), di cui al decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328. Il contratto è conservato fra i documenti di bordo.";

2) al secondo comma, le parole: "dalle autorità predette" sono sostituite dalle seguenti: "dal comandante della nave";

h) all'articolo 331:

1) al secondo comma, la parola: "telegraficamente" è sostituita dalle seguenti: "in via digitale";

2) al terzo comma, dopo le parole: "porto d'imbarco" sono inserite le seguenti: "anche in via digitale".

2. Per le medesime finalità di cui al comma 1, sono apportate al Regolamento per l'esecuzione del Codice della navigazione (navigazione marittima), approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328, le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 315:

1) al primo comma, il punto 5) è soppresso;

2) al terzo comma, le parole: "versare la somma e" sono soppresse;

3) al quarto comma, le parole: "e nei casi previsti dagli articoli 143 e 144 del codice il certificato di iscrizione nell'apposito elenco o il decreto ministeriale di equiparazione, di cui agli articoli stessi" sono soppresse;

b) all'articolo 357, terzo comma, le parole: "stipulati in località estera dove non sia autorità consolare" sono sostituite dalle seguenti: "stipulati ai sensi dell'articolo 328 del codice della navigazione" e dopo il primo periodo è aggiunto il seguente: "La convalida del contratto di arruolamento può essere effettuata anche in via digitale.";

c) all'articolo 365:

1) al primo comma, le parole: "l'autorità marittima mercantile o quella consolare del luogo in cui si trova la nave ritira e trasmette i libri di bordo, per la custodia, all'ufficio di iscrizione della nave" sono sostituite dalle seguenti: "l'armatore assume l'incarico di custodire i libri di bordo compilati per un periodo di cinque anni, inviando all'ufficio di iscrizione della nave l'elenco dei libri di bordo custoditi";

2) il secondo comma è sostituito dal seguente: "Quando i libri sono esauriti o resi inservibili, il comandante della nave li consegna all'armatore, redigendo un verbale di consegna che è inviato in copia all'ufficio di iscrizione della nave. Decorsi cinque anni dalla data di consegna, l'armatore può distruggere i libri inviando una comunicazione all'ufficio di iscrizione della nave.".

3. Al fine di aggiornare e semplificare la disciplina in materia di formazione del personale marittimo, all'Allegato al decreto del Presidente della Repubblica 18 aprile 2006, n. 231, paragrafo "PERSONALE DI CUCINA E FAMIGLIA", le parole: "Cuoco equipaggio: essere in possesso dell'abilitazione ad imbarcare quale cuoco di bordo ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 14 luglio 1957, n. 1065." sono sostituite dalle seguenti: "Cuoco equipaggio: per conseguire il certificato di cuoco equipaggio è necessario essere in possesso dei seguenti requisiti:

a) aver compiuto diciotto anni di età;

b) essere iscritto alla gente di mare di seconda categoria e aver frequentato, con esito favorevole, il corso di addestramento di base e il corso di indottrinamento all'attività di security;

c) aver frequentato, con esito favorevole, il corso professionale in materia di igiene e manipolazione degli alimenti, HACCP;

d) aver frequentato, con esito favorevole, il corso di formazione per cuoco equipaggio, dimostrato dall'attestazione di "cuoco equipaggio".

E' altresì, necessario il possesso di uno dei seguenti requisiti:

a) aver svolto un periodo di navigazione di almeno un mese da allievo cuoco o in servizio di cucina ed aver conseguito il diploma professionale in servizi per l'enogastronomia e l'ospitalità alberghiera;

b) aver effettuato un'esperienza lavorativa a terra di almeno dodici mesi in servizio di cucina presso ristoranti, alberghi o mense aziendali e aver

svolto un periodo di navigazione di almeno un mese da allievo cuoco o da allievo cuoco o in servizio di cucina;

c) aver svolto un periodo di navigazione di almeno dodici mesi da allievo cuoco o in servizio di cucina.".

4. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da adottarsi di concerto con il Ministro dell'istruzione, entro novanta giorni dall'entrata in vigore della presente disposizione, è disciplinato il corso di formazione per cuoco equipaggio di cui al comma 3 da svolgersi presso un istituto o ente, anche costituito in forma societaria, autorizzato dall'autorità di cui all'articolo 3, comma 2, secondo periodo, del decreto legislativo 12 maggio 2015, n. 71.

5. Sono abrogati la legge 4 agosto 1955, n. 727 e il decreto del Presidente della Repubblica 14 luglio 1957, n. 1065.

6. Al fine di consentire al personale marittimo imbarcato a bordo di navi impiegate in traffico internazionale di effettuare pagamenti anche nei porti ove non sono utilizzabili mezzi di pagamento elettronici, all'articolo 1, comma 913, della legge 27 dicembre 2017, n. 205, dopo il primo periodo è inserito il seguente: "Le disposizioni di cui ai commi 910 e 911 non si applicano altresì agli anticipi della retribuzione corrisposti al personale marittimo imbarcato a bordo di navi impiegate in traffico internazionale, secondo quanto previsto dai contratti collettivi nazionali di lavoro per il settore privato dell'industria armatoriale stipulati dalle organizzazioni sindacali comparativamente più rappresentative a livello nazionale e, in ogni caso, in misura non superiore a 500 euro mensili.".»

3.0.3

PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RUFA, RIPAMONTI

Ritirato

Dopo l'articolo, inserire il seguente:

«Art. 3-bis.

(Disposizioni in materia di rilascio dei visti per lavoratori marittimi stranieri)

1. All'articolo 13-ter del decreto-legge 21 marzo 2022, n. 21, convertito con modificazioni dalla legge 20 maggio 2022, n. 51, al comma 1, capoverso 1-septies, dopo il primo periodo è aggiunto il seguente: "alla richiesta del suddetto visto e all'eventuale rilascio si provvede in modalità telematica, per il tramite dello Sportello Unico dell'Immigrazione. Sono delegate alla

successiva materiale apposizione di tale visto la polizia di frontiera o l'ufficio competente della questura del luogo nel quale è situato il richiedente.»

3.0.5

D'ANGELO

Ritirato

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 3-bis.

(Istituzione della "Zona Economica Speciale dello Stretto")

1. Al fine di favorire la creazione di condizioni favorevoli in termini economici, finanziari e amministrativi, che consentano, nell'area di riferimento di cui al comma 2, lo sviluppo delle imprese già operanti, nonché l'insediamento di nuove imprese, ai sensi dell'articolo 4 del decreto-legge 20 giugno 2017, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2017, n. 123, entro novanta giorni dall'entrata in vigore della presente legge è istituita, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, da adottarsi su proposta del Ministro per il Sud e la coesione territoriale, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e con il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, una Zona Economica Speciale (ZES) interregionale, denominata "Zona Economica Speciale dello Stretto".

2. La Zona Economica Speciale interregionale di cui al comma 1 comprende le aree dei porti di Messina, Tremestieri, Milazzo, Villa San Giovanni e Reggio Calabria, rientranti nell'Autorità di sistema portuale dello Stretto di cui all'articolo 22-bis, commi 1 e 2, del decreto-legge 23 ottobre 2018, n. 119, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2018, n. 136.

3. Le nuove imprese e quelle già esistenti, che avviano un programma di attività economiche imprenditoriali o di investimenti di natura incrementale nella Zona Economica Speciale interregionale di cui al comma 1, possono usufruire delle agevolazioni di cui all'articolo 5 del decreto-legge 20 giugno 2017, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2017, n. 123. I soggetti di cui al periodo precedente possono altresì usufruire delle agevolazioni di cui all'articolo 1, comma 173, della legge 30 dicembre 2020, n. 178, nel rispetto delle condizioni e dei limiti di cui all'articolo 1, commi 174, 175 e 176, della citata legge.

4. Entro centottanta giorni dall'entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, mediante accordo tra il Governo e le giunte regionali territorialmente interessate, sono definite le modalità per la compensazio-

ne delle eventuali minori entrate di competenza regionale e di competenza degli enti locali, derivanti dall'applicazione delle agevolazioni di cui al comma 3.

5. L'efficacia delle misure di cui al presente articolo è subordinata, ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 3, del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea, all'autorizzazione della Commissione europea.

6. Agli oneri derivanti dall'attuazione del presente articolo, nell'ambito della compartecipazione con gli enti locali interessati, nel limite di 5 milioni di euro a decorrere dall'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo di cui all'articolo 1, comma 178, lettera *d*), della legge 30 dicembre 2020, n. 178.».

3.0.6

VONO, ANASTASI, GALLONE

Ritirato

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 3-bis.

*(Disposizioni in materia di esenzione
IMU per edilizia popolare ed alloggi sociali)*

1. All'articolo 1 della legge 27 dicembre 2019, n. 160, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 741, lettera c), dopo il numero 6 è aggiunto il seguente:

"7) i fabbricati di civile abitazione, e relative pertinenze, posseduti dagli istituti autonomi per le case popolari (IACP) o degli enti di edilizia residenziale pubblica, comunque denominati, aventi le stesse finalità degli IACP, istituiti in attuazione dell'articolo 93 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, indipendentemente dall'effettiva assegnazione o locazione";

b) il comma 749, ultimo periodo, è abrogato.

2. Ai sensi e per gli effetti dell'articolo 1, comma 2, della legge 27 luglio 2000, n. 212:

a) il comma 2, lettera b), dell'articolo 13 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, come modificato dal comma 707 dell'articolo 1 della legge 27 dicembre 2013, n. 147, si interpreta nel senso che l'imposta municipale propria non si applica ai fabbricati di civile abitazione destinati ad alloggi sociali come definiti dall'articolo 1 del decreto del Ministro delle infrastrutture 22 aprile 2008,

pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 146 del 24 giugno 2008, compresi gli alloggi di proprietà degli Istituti autonomi per le case popolari (IACP) o degli enti di edilizia residenziale pubblica, comunque denominati, aventi le stesse finalità degli IACP, indipendentemente dall'effettiva locazione;

b) il comma 10, ultimo periodo, dell'articolo 13 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, come modificato dal comma 707 dell'articolo 1 della legge 27 dicembre 2013, n. 147, si interpreta nel senso che la detrazione ivi prevista si applica agli alloggi regolarmente assegnati dagli istituti autonomi per le case popolari (IACP) o dagli enti di edilizia residenziale pubblica, comunque denominati, aventi le stesse finalità degli IACP, istituiti in attuazione dell'articolo 93 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, quando non rientrano nella definizione di alloggio sociale di cui all'articolo 1 del decreto del Ministro delle infrastrutture 22 aprile 2008, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 146 del 24 giugno 2008.

3. Ai sensi e per gli effetti dell'articolo 1, comma 2, della legge 27 luglio 2000, n. 212:

a) il comma 749, lettera c), numero 3), della legge 27 dicembre 2019, n. 160, si interpreta nel senso che sono altresì considerate abitazioni principali, ai fini dell'esclusione dall'imposta municipale propria, i fabbricati di civile abitazione destinati ad alloggi sociali come definiti dall'articolo 1 del decreto del Ministro delle infrastrutture 22 aprile 2008, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 146 del 24 giugno 2008, adibiti ad abitazione principale, compresi gli alloggi di proprietà degli Istituti autonomi per le case popolari (IACP) o degli enti di edilizia residenziale pubblica, comunque denominati, aventi le stesse finalità degli IACP;

b) il comma 749, ultimo periodo, dell'articolo 1 della legge 27 dicembre 2019, n. 160, si interpreta nel senso che la detrazione ivi prevista si applica agli alloggi regolarmente assegnati dagli istituti autonomi per le case popolari (IACP) o dagli enti di edilizia residenziale pubblica, comunque denominati, aventi le stesse finalità degli IACP, istituiti in attuazione dell'articolo 93 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, quando non rientrano nella definizione di alloggio sociale di cui all'articolo 1 del decreto del Ministro delle infrastrutture 22 aprile 2008, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 146 del 24 giugno 2008.

4. Agli oneri derivanti dal presente articolo, valutati in 3 milioni di euro a decorrere dal 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo per le esigenze indifferibili di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.»

3.0.7

VONO, ANASTASI, GALLONE

Ritirato

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 3-bis.

*(Disposizioni in materia di incentivi
vi per l'efficienza energetica degli edifici)*

1. All'articolo 119, del decreto legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, dopo il comma 9-ter è aggiunto il seguente:

"9-quater. Ai fini dell'opzione per la cessione o per lo sconto di cui all'articolo 121, il beneficio spettante sull'imposta sul valore aggiunto non detraibile, anche parzialmente, di cui al comma 9-ter, è calcolato con l'applicazione della percentuale di detrazione media dei tre anni precedenti, salvo conguaglio alla fine dell'anno da eseguirsi:

a) in presenza di una effettiva percentuale di detrazione inferiore a quella utilizzata per la predetta opzione, attraverso l'utilizzo diretto dell'ulteriore ammontare agevolabile che ne risulta secondo le ordinarie modalità e termini;

b) in presenza di una effettiva percentuale di detrazione superiore a quella utilizzata per la predetta opzione, attraverso il riversamento del credito corrispondente al minor ammontare agevolabile che ne risulta entro trenta giorni dalla presentazione della dichiarazione ai fini dell'imposta sul valore aggiunto.

Nei casi di cui al periodo precedente, non trova applicazione la disciplina di cui all'articolo 17-ter del decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 633."»

3.0.8

VONO, ANASTASI, GALLONE

Ritirato

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 3-bis

1. All'articolo 119, del decreto legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, al comma 8-*bis*, il terzo periodo è sostituito dai seguenti: «Per gli interventi effettuati dai soggetti di cui al comma 9, lettera c), compresi quelli effettuati dalle persone fisiche sulle singole unità immobiliari all'interno dello stesso edificio, la detrazione del 110 per cento spetta anche per le spese sostenute entro il 31 dicembre 2025. Per gli interventi effettuati dalle cooperative di cui al comma 9, lettera d), per i quali alla data del 30 giugno 2023 siano stati effettuati lavori per almeno il 60 per cento dell'intervento complessivo, la detrazione del 110 per cento spetta anche per le spese sostenute entro il 31 dicembre 2023.

2. Agli oneri derivanti dal presente articolo, valutati in 300 milioni a decorrere dal 2023 si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per interventi strutturali di politica economica di cui all'articolo 10, comma 5, del decreto-legge n. 282 del 2004, convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 27 dicembre 2004, n. 307.»

Art. 4

4.2

QUARTO

Ritirato

Al comma 2, dopo le parole: «Al fine di garantire un'organizzazione efficace del traffico delle navi da crociera e migliorare i livelli di servizio ai passeggeri,» *inserire le seguenti:* «nonché di realizzare nuovi porti turistici e di ammodernare quelli già esistenti, ubicati nelle zone costiere a maggior valenza turistica e storico-culturale,».

4.3

EVANGELISTA

Ritirato

Dopo il comma 2, inserire il seguente:

«2-bis. In coerenza con le convenzioni internazionali cui l'Italia aderisce, relative allo status e ai diritti di circolazione dei lavoratori marittimi, nonché ai principi che regolano le prerogative dello Stato costiero sulle navi straniere, sui documenti di viaggio dei marittimi cittadini di paesi terzi che imbarcano su nave o unità da diporto di bandiera estera ormeggiata in un porto nazionale, il timbro di uscita di cui all'articolo 11.1 del Regolamento (UE) 2016/339 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 9 Marzo 2016, quando la sua apposizione è prevista dal Regolamento, è apposto al momento dell'imbarco. Nel caso in cui l'imbarco avvenga, al fine di effettuare un lavoro a bordo, su una nave o unità da diporto di bandiera estera ormeggiata da lungo tempo in un porto nazionale e per la quale non è prevista al momento dell'imbarco una data di partenza, il timbro di uscita di cui all'articolo 11.1 del Regolamento (UE) 2016/339 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 9 Marzo 2016, è apposto quando l'armatore o il Comandante o l'agente marittimo informa le competenti Autorità della partenza imminente della nave in uscita dallo spazio Schengen. Resta comunque salvo il disposto di cui all'art. 11.3 del citato Regolamento. »

4.4

CIOFFI, VANIN

Ritirato

Al comma 4, apportare le seguenti modifiche:

- a) sopprimere la lettera c);*
- b) alla lettera f), sopprimere il numero 1).*

4.5

CIOFFI

Ritirato

Al comma 4, sostituire la lettera c) con la seguente:

«c) al comma 5, secondo periodo, le parole: ", sentiti la Regione Veneto e il Comune di Venezia,» sono sostituite dalle seguenti: «sentiti la Regione Veneto e il sindaco della Città metropolitana di Venezia,";».

4.6

VANIN

Ritirato

Al comma 4, sopprimere la lettera h).

4.8

FERRO

Ritirato

Dopo il comma 5, inserire i seguenti:

«5-bis. Al fine di favorire l'incremento dell'offerta di alloggi in locazione per uso residenziale di lunga durata, la residenzialità nel centro storico e di tutelare il patrimonio storico-artistico e ambientale di rilevanza mondiale la cui salvaguardia è obiettivo di preminente interesse nazionale ai sensi della legge 16 aprile 1973, n. 171, il comune di Venezia e i comuni riconosciuti come patrimonio mondiale dell'umanità dall'Unesco possono:

a) integrare i propri strumenti urbanistici con specifiche disposizioni regolamentari per individuare, in modo differenziato per ambiti omogenei, con particolare riguardo ai centri storici e alle isole della laguna veneziana, i limiti massimi e i presupposti per la destinazione degli immobili residenziali ad attività di locazione breve di cui all'articolo 4 del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito con modificazioni dalla legge 21 giugno 2017, n. 96. Le disposizioni regolamentari individuano le previsioni limitative nel rispetto del principio di proporzionalità, trasparenza, non discriminazione, di rotazione, tenuto conto della funzione di integrazione al reddito della locazione breve per i soggetti che svolgono tale attività in relazione ad una sola unità immobiliare;

b) stabilire, con specifiche disposizioni regolamentari, che lo svolgimento dell'attività di cui alla lettera a) per oltre 120 giorni, anche non consecutivi, di ogni anno solare, sia subordinato al mutamento di destinazione d'uso e categoria funzionale dell'immobile.

5-ter. Il Regolamento di cui al comma 5-*bis* è aggiornato periodicamente in considerazione dell'andamento della popolazione residente ed è adottato nel rispetto della legge regionale in materia.»

4.9

TOFFANIN

Ritirato

Dopo il comma 5, inserire i seguenti:

«5-*bis.* Al fine di favorire l'incremento dell'offerta di alloggi in locazione per uso residenziale di lunga durata, la residenzialità nel centro storico e di tutelare il patrimonio storico-artistico e ambientale di rilevanza mondiale la cui salvaguardia è obiettivo di preminente interesse nazionale ai sensi della legge 16 aprile 1973, n. 171, il comune di Venezia può:

a) integrare i propri strumenti urbanistici con specifiche disposizioni regolamentari per individuare, in modo differenziato per ambiti omogenei, con particolare riguardo al centro storico e alle isole della laguna veneziana, i limiti massimi e i presupposti per la destinazione degli immobili residenziali ad attività di locazione breve di cui all'articolo 4 del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito con modificazioni dalla legge 21 giugno 2017, n. 96. Le disposizioni regolamentari individuano le previsioni limitative nel rispetto del principio di proporzionalità, trasparenza, non discriminazione, di rotazione, tenuto conto della funzione di integrazione al reddito della locazione breve per i soggetti che svolgono tale attività in relazione ad una sola unità immobiliare;

b) stabilire, con specifiche disposizioni regolamentari, che lo svolgimento dell'attività di cui alla lettera a) per oltre 120 giorni, anche non consecutivi, di ogni anno solare, sia subordinato al mutamento di destinazione d'uso e categoria funzionale dell'immobile.

5-ter. Il Regolamento di cui al comma 5-*bis* è aggiornato periodicamente in considerazione dell'andamento della popolazione residente ed è adottato nel rispetto della legge regionale in materia.»

4.10

TOSATO, CANDURA, FREGOLENT, OSTELLARI, PIZZOL, VALLARDI, ZULIANI,
PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RIPAMONTI, RUFA

Ritirato

Dopo il comma 5, aggiungere il seguente:

«5-bis. Al fine di assicurare una programmazione sistemica delle infrastrutture portuali distribuite lungo l'intera costa della regione Veneto, all'allegato A della legge 28 gennaio 1994, n. 84, al punto 14), dopo le parole "Venezia e Chioggia" sono inserite le seguenti: "Porto Pila, Porto Levante ed i terminali d'altura ivi prospicienti.»

4.11

D'ARIENZO

Ritirato

Dopo comma 5, inserire i seguenti:

«5-bis. Tutti i soggetti concessionari di spazi demaniali in ambito portuale, anche raggruppati in consorzio, possono promuovere o aderire, quali soci, alle comunità energetiche rinnovabili costituite ai sensi del comma 2.

5-ter. Gli enti attuatori di cui all'articolo 2 del decreto Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili del 13 agosto 2021, possono avvalersi dei consorzi e della comunità energetica di cui al comma 2 per la realizzazione e gestione degli interventi di cui all'articolo 1, comma 3, lettera e), del medesimo decreto. In tal caso la comunità energetica rimane obbligata al rispetto del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, ove applicabile.»

4.12

LUPO

Ritirato

Dopo il comma 5, aggiungere, in fine, i seguenti:

«5-bis. Entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, con decreto del Ministro delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'Economia e Finanze, sono individuate, in coerenza con quanto previsto dalla Missione 3C2 del Piano nazionale di ripresa e resilienza, le modalità per l'assegnazione di un contributo di 3 milioni di euro per gli anni 2022 e 2023, a valere sulle risorse

del Fondo complementare al Piano nazionale di ripresa e resilienza, finalizzati a garantire gli interventi necessari allo sviluppo del collegamento veloce relativamente al periodo estivo 2022/2023, attraverso trasporto quotidiano veloce pubblico o privato convenzionato, nell'asse Lamezia Terme -Vibo Valentia - Isole Eolie.

5-ter. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da adottare, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono stabilite la tipologia degli interventi ammessi a finanziamento e le modalità di assegnazione delle risorse di cui al comma *5-bis*.».

Conseguentemente, alla rubrica, dopo le parole: «laguna di Venezia» aggiungere, in fine, le seguenti: «e per il collegamento tra Lamezia Terme e le Isole Eolie».

4.13

EVANGELISTA

Ritirato

Dopo il comma 5, aggiungere il seguente:

«5-bis. Allo scopo di determinare e mitigare gli effetti del cambiamento climatico sul trasporto marittimo di passeggeri e merci, le attività di ricerca del Centro per la gestione resiliente dei porti nell'Università del Salento possono essere assunte a supporto delle attività delle amministrazioni pubbliche regolatorie per i porti marittimi nazionali di categoria II, classe I, II, e III, di cui all'articolo 4 della legge 28 gennaio 1994, n. 84 e successive modificazioni. A tal fine il Centro instaura rapporti con organismi omologhi all'estero e incentiva l'apporto di ricercatori italiani e stranieri operanti presso istituti di eccellenza.»

4.0.1

EVANGELISTA, CUCCA

Ritirato

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 4-bis

(Continuità territoriale marittima passeggeri e merci da e per la Sardegna)

1. La presente disposizione, in conformità con l'art. 117 della Costituzione e con il Regolamento (CEE) n. 3577/92 del Consiglio, del 7 dicembre 1992, relativo all'applicazione del principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi all'interno degli Stati membri (cabotaggio marittimo), di seguito denominato «regolamento (CEE) n. 3577/92», disciplina la continuità territoriale marittima di passeggeri e merci in riferimento ai servizi di cabotaggio tra i porti sardi e i porti continentali e insulari del territorio italiano, al fine di garantire il diritto alla mobilità dei residenti della Regione Sardegna, dei loro coniugi e dei loro parenti entro il primo grado e degli studenti entro il ventisettesimo anno di età, rimuovendo gli ostacoli derivanti dalla condizione di insularità della Sardegna e assicurando il soddisfacimento delle esigenze connesse con lo sviluppo economico e sociale della stessa Regione.

2. Le disposizioni della presente norma sono volte, in particolare, a garantire servizi di trasporto marittimo da e per la Regione Sardegna di passeggeri, con o senza veicoli al seguito, e di merci, caricate su veicoli, container o carri ferroviari, efficaci, efficienti, sicuri, sostenibili ed economicamente accessibili.

3. Ai fini della presente articolo si applicano le seguenti definizioni:

a) armatori europei: gli armatori definiti ai sensi dell'articolo 2, numero 2), del regolamento (CEE) n. 3577/92;

b) contratto di servizio pubblico (CSP): un contratto concluso fra le Autorità competenti di uno Stato membro dell'Unione europea e un armatore europeo allo scopo di fornire alla collettività servizi di trasporto sufficienti e adeguati, rispondenti a criteri di continuità, regolarità, capacità e qualità e a determinate tariffe e condizioni, in particolare per talune categorie di passeggeri o per taluni percorsi, adeguando il servizio alle reali esigenze.

c) oneri di servizio pubblico (OSP): gli oneri che l'armatore europeo, ove considerasse il proprio interesse commerciale, non assumerebbe o non assumerebbe nella stessa misura né alle stesse condizioni così come definiti ai sensi dell'articolo 2, n. 4), del reg. (Cee) n. 3577/92;

d) cabotaggio marittimo con la Sardegna: i servizi di trasporto marittimo da e per la Regione Sardegna, normalmente assicurati dietro compen-

so, di passeggeri, con o senza veicoli al seguito, e di merci, imbarcate su veicoli, container o carri ferroviari;

e) contabilità analitica: un sistema di contabilità certificata da società di revisione contabile per centri di costo e di ricavo che consente di individuare costi e ricavi riferibili a ciascun servizio di trasporto, utilizzando criteri oggettivi e trasparenti di allocazione dei costi e assicurando, anche attraverso la riclassificazione delle partite contabili, la piena e trasparente rispondenza al bilancio civilistico.

4. Per assicurare la continuità territoriale marittima di merci e di passeggeri il Presidente della Regione Sardegna convoca e presiede una conferenza di servizi con il compito di individuare il contenuto dell'imposizione degli OSP sulle tratte marittime di cabotaggio nel rispetto di quanto sancito dal regolamento (CEE) n. 3577/92 e dei criteri indicati dal Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE) nella delibera n. 111/2007 del 9 novembre 2007, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n. 50 del 28 febbraio 2008.

5. L'imposizione degli OSP è formulata su base non discriminatoria per tutti gli armatori europei ed è limitata alle esigenze relative ai porti che devono essere serviti, alla regolarità, alla continuità, alla frequenza, alla capacità di fornitura del servizio, alle tariffe richieste ai sensi dell'articolo 4 del regolamento (CEE) n. 3577/92

6. Alla Conferenza di servizi, di cui al punto 1, partecipano, oltre alla Regione Sardegna, le Autorità di sistema portuali e le autorità marittime interessate dal cabotaggio con la Sardegna, le Amministrazioni centrali dello Stato individuate e coordinate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

7. La Conferenza, di cui al punto 1, redige la propria relazione propositiva circa l'imposizione degli OSP entro:

a) sei mesi dall'entrata in vigore della presente norma

b) ciclicamente non oltre diciotto mesi dalla scadenza del CSP di cui al successivo art. 4; evitando proroghe ovvero interruzioni dello stesso regime di continuità;

8. Nella relazione, di cui al punto 4, la Conferenza di servizi dovrà specificare:

a) i porti che devono essere serviti in regime di continuità territoriale, specificando per quali collegamenti il servizio di trasporto marittimo è considerato servizio pubblico essenziale;

b) la continuità, la regolarità e la frequenza del servizio;

c) la capacità degli armatori europei di fornire il servizio, in riferimento anche alla solvibilità, alla regolarità del pagamento degli oneri tributari e previdenziali, nonché all'utilizzo di navi in possesso delle prescritte certificazioni, ai sensi della vigente normativa nazionale ed europea. Al fine di fornire una garanzia di esercizio per la corretta esecuzione del servizio, gli ar-

matori europei versano una cauzione di accettazione in riferimento a ciascuna linea, da svincolare entro i sei mesi successivi alla fine del servizio;

d) la struttura tariffaria, prevedendo una tariffa massima onerata applicabile per ciascuna tratta per il trasporto di passeggeri, con o senza veicoli al seguito, e di merci. La tariffa è ridotta per i passeggeri appartenenti a categorie agevolate quali i giovani fino a ventuno anni di età, gli anziani di età superiore a settanta anni, gli studenti universitari fino al compimento del ventisettesimo anno di età, i residenti in Sardegna, i coniugi e i parenti entro il primo grado di residenti in Sardegna; per veicoli, carri o container vuoti, per specifiche categorie merceologiche trasportate e per veicoli a basso impatto ambientale. Le tariffe applicate per ciascuna tratta non sono differenziate in base al periodo dell'anno o al giorno della settimana;

e) le tipologie di merci trasportate per le quali sono previste tariffe agevolate.

9. Gli OSP indicati dalla Conferenza di servizi, validi per tutta la durata dell'anno, entro quindici giorni dalla loro determinazione sono comunicati al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti che, dopo aver consultato (ai sensi dell'articolo 9 del regolamento (CEE) n. 3577/92) la Commissione europea, con proprio decreto da emanare entro trenta giorni dal ricevimento della comunicazione, stabilisce la compensazione prevista, la data in cui gli oneri stessi diventano obbligatori, il termine ultimo e le modalità di accettazione da parte degli armatori europei.

10. Le frequenze segnalate dovranno essere garantite dagli armatori europei o individualmente o congiuntamente.

11. Per assicurare il rispetto degli orari previsti dagli OSP per ciascuna tratta, agli armatori europei che accettano gli OSP è garantita, esclusivamente in relazione alle rotte di cabotaggio marittimo gestite in regime di servizio pubblico, la priorità nell'assegnazione degli accosti nel rispetto dei principi e delle disposizioni vigenti dell'Unione europea in materia di accesso alle infrastrutture essenziali.

12. Qualora nessun armatore europeo accetti di istituire, entro il termine fissato per l'accettazione degli OSP di cui al comma 3 punto 6, servizi di cabotaggio marittimo per i collegamenti indicati, conformemente agli OSP imposti, l'Autorità di regolazione dei trasporti (ART), d'intesa con la Regione Sardegna, definisce lo schema di bando per l'individuazione mediante gara europea degli armatori europei ai quali affidare tramite CSP l'espletamento dei servizi di trasporto marittimo in continuità territoriale con compensazione per ciascuna tratta di cabotaggio. Ogni singola tratta indicata dalla Conferenza dei servizi come destinataria di OSP sarà destinataria di singolo bando. La Regione Sardegna e l'Autorità di regolazione dei trasporti pubblicano il bando di gara nei rispettivi siti internet istituzionali. La Regione Sardegna esperisce la procedura di gara ad evidenza pubblica per individuare i contraenti del CSP,

fornisce informazioni e mette a disposizione degli interessati, gratuitamente, la documentazione correlata alla gara stessa e agli OSP.

13. La Regione Sardegna stipula il CSP con gli armatori aggiudicatari della gara di cui al comma 1. Al fine di garantire adeguate pubblicità e trasparenza, il CSP è pubblicato in ogni sua parte nel sito internet istituzionale della Regione Sardegna e in quello delle società aggiudicatarie. Nel CSP sono indicati:

a) l'oggetto e la durata degli OSP. La durata, nel rispetto del principio di proporzionalità, può essere fissata per un periodo massimo di sei anni;

b) gli armatori europei e le relative rotte di cabotaggio marittimo, nonché le garanzie da presentare per ciascuna tratta;

c) le caratteristiche e i requisiti minimi delle navi impiegate su ciascuna tratta, con particolare riferimento alla lunghezza, alla velocità, alle tonnellate di stazza lorda, al pescaggio, ai metri lineari del *garage*, alla capacità dei *container* o dei vagoni ferroviari, alle sistemazioni per i passeggeri, alla capacità in metri lineari della stiva da riservare ai veicoli industriali e all'età. Le navi non devono avere comunque un'età superiore a diciotto anni, raggiunta la quale devono essere sostituite. La sostituzione deve essere programmata così da non causare interruzione del servizio. La sostituzione delle navi utilizzate deve essere comunicata preventivamente alla Regione Sardegna. Nella comunicazione alla Regione Sardegna gli armatori europei devono specificare che le nuove navi abbiano i requisiti previsti dal bando. Anche nel caso di sopraggiunta necessità di sostituzione temporanea delle navi utilizzate deve essere fornita comunicazione alla Regione Sardegna;

d) la compensazione annua massima per ciascuna tratta, la descrizione del sistema di compensazione e i parametri per il calcolo, riferiti ai singoli servizi di collegamento, i parametri per il controllo e per la revisione della compensazione, nonché gli interessi per l'eventuale ritardo nell'erogazione. I parametri sulla base dei quali è calcolata la compensazione devono essere previamente definiti in modo obiettivo e trasparente al fine di evitare che essa comporti un vantaggio economico atto a favorire le imprese beneficiarie rispetto a imprese concorrenti;

e) la natura dei diritti esclusivi o speciali eventualmente conferiti agli armatori europei aggiudicatari degli OSP;

f) le disposizioni intese a prevenire ed eventualmente recuperare le sovracompensazioni;

g) il divieto per gli armatori europei aggiudicatari della gara di apportare modifiche societarie, con particolare riferimento alla titolarità, al controllo, alla sede sociale, all'oggetto e al capitale sociale, in assenza di comunicazione preventiva alla Regione Sardegna, la quale effettua le necessarie verifiche di congruità delle modifiche richieste, esprimendo le proprie valutazioni entro venti giorni dalla data di notifica delle stesse da parte della società armatoriale. Nel caso di parere negativo in merito all'effettuazione dell'o-

perazione, la Regione Sardegna è autorizzata, entro i successivi dieci giorni, a recedere dal CSP e a indire una nuova gara, fermo restando l'obbligo per l'affidatario di assicurare, alle medesime condizioni, la continuità del servizio nelle more del nuovo affidamento;

h) gli standard qualitativi generali e specifici del servizio e gli obiettivi di miglioramento. Il CSP individua gli indicatori di qualità delle prestazioni rese all'utenza, definendo gli standard minimi di qualità dei servizi e gli obiettivi annuali di miglioramento dei predetti standard da riportare nelle carte di qualità dei servizi e da divulgare adeguatamente all'utenza;

i) le clausole di salvaguardia e di rinegoziazione che possono essere previste in favore dei contraenti nel caso di significativo scostamento del contesto economico rispetto a quello esistente nel periodo della sottoscrizione contrattuale;

l) le regole generali per l'applicazione della disciplina dei tempi di attesa ai fini del carico e dello scarico dei veicoli industriali;

m) la possibilità di prevedere un numero limitato di ulteriori prestazioni di trasporto su tutte o su alcune delle tratte oggetto degli OSP allo scopo di soddisfare straordinarie esigenze sanitarie o di pubblico interesse e di rispondere a necessità di ordine pubblico, previa autorizzazione della Regione Sardegna, sentita l'Autorità di regolazione dei trasporti;

n) l'obbligo di applicare le norme vigenti in materia di composizione dell'equipaggio della nave, di coperture assicurative e di contratti collettivi di lavoro, nonché di osservare le norme europee e nazionali in materia di sicurezza e di formazione per il salvataggio a mare, nel rispetto, in particolare, della Convenzione internazionale sugli standard di addestramento, abilitazione e tenuta della guardia per i marittimi, adottata dall'Organizzazione marittima internazionale a Londra il 7 luglio 1978, resa esecutiva dalla legge 21 novembre 1985, n. 739;

o) le modalità di controllo della corretta attuazione del CSP;

p) la misura delle sanzioni in caso di inadempimento e le condizioni di risoluzione secondo i principi del codice civile. Nel CSP è altresì contenuta una clausola risolutiva espressa ai sensi dell'articolo 1456 del codice civile con l'indicazione circostanziata dei gravi motivi che giustificano la risoluzione dello stesso. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti notifica il CSP alla Commissione europea per la verifica della compatibilità con la disciplina dell'Unione europea e, ottenuto il consenso, approva e rende esecutivo il CSP con proprio decreto, da pubblicare nella Gazzetta Ufficiale. Qualora la decisione della Commissione europea non sia comunicata entro due mesi dalla notifica, il CSP si intende approvato.

14. La Regione Sardegna monitora la corretta e puntuale attuazione del CSP procedendo a controlli trimestrali, effettuati secondo le modalità precisate nel CSP, al termine dei quali corrisponde le singole rate di cui al comma 4, punto 2, lettera d). I risultati dell'attività di vigilanza sono riportati in una relazione e pubblicati con cadenza trimestrale nel sito internet istituzionale della Regione. Nell'adempimento dell'attività di vigilanza la Regione Sarde-

gna coopera con l'Autorità di regolazione dei trasporti. Gli armatori europei titolari del CSP si impegnano a rendere disponibili per l'attività di vigilanza le informazioni e la documentazione necessarie ai fini del buon esito dei controlli.

15. Nel caso in cui dai controlli effettuati siano riscontrate gravi inadempienze, definite ai sensi del comma 4, rispetto alle disposizioni contenute nel CSP, l'erogazione della compensazione prevista per il trimestre di riferimento è sospesa senza che ciò comporti il riconoscimento di oneri finanziari, fermo restando l'obbligo per gli armatori europei titolari del CSP di assicurare la continuità del servizio.

16. Fatti salvi i casi di forza maggiore, costituiscono gravi inadempienze:

a) l'interruzione temporanea del servizio su una o più rotte di cabotaggio marittimo ovvero l'inosservanza degli orari, con ritardi nella partenza o nell'arrivo maggiori di 30 minuti rispetto all'orario stabilito in riferimento a oltre il 30 per cento dei collegamenti;

b) l'impiego di navi con caratteristiche non conformi a quelle previste dal CSP e non in regola con i documenti di bordo;

c) il mancato rispetto delle norme vigenti in materia di composizione dell'equipaggio della nave, di coperture assicurative e di contratti collettivi di lavoro, nonché delle norme vigenti in materia di sicurezza e di formazione per il salvataggio a mare;

d) la sostituzione, temporanea o definitiva, delle navi utilizzate senza aver rispettato gli adempimenti di cui al comma 4, punto 2, lettera c);

e) il mancato rispetto degli standard qualitativi generali e specifici del servizio in riferimento a oltre il 30 per cento dei collegamenti;

f) la mancata o ritardata presentazione della relazione economico-finanziaria, del bilancio di esercizio e del piano industriale di cui al comma 8 punto 5. In caso di violazione degli obblighi contrattuali sono applicate sanzioni amministrative pecuniarie la cui misura è stabilita nel CSP. Ai sensi del decreto legislativo 29 luglio 2015, n. 129, e del regolamento di cui al comunicato dell'Autorità di regolazione dei trasporti 27 ottobre 2015, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 250 del 27 ottobre 2015, l'Autorità di regolazione dei trasporti è l'organismo responsabile dell'accertamento delle violazioni delle disposizioni del regolamento (UE) n. 1177/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 novembre 2010, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne e che modifica il regolamento (CE) n. 2006/2004, e dell'irrogazione delle sanzioni previste dal medesimo decreto legislativo. Nel caso di mancata comunicazione preventiva delle modifiche societarie con particolare riferimento alla titolarità, al controllo, alla sede sociale, all'oggetto e al capitale sociale di cui al comma 4, punto 2, lettera g), la sanzione amministrativa pecuniaria non può essere inferiore a un

milione di euro. L'applicazione di sanzioni amministrative pecuniarie non costituisce pregiudizio per l'esercizio da parte della Regione Sardegna del diritto di risoluzione del CSP per inadempimento. L'applicazione delle sanzioni amministrative pecuniarie o della sospensione della compensazione non esonera gli armatori europei da eventuali responsabilità verso terzi. L'importo delle sanzioni amministrative pecuniarie di cui al presente comma è prelevato dalle sovvenzioni da erogare o, in via sussidiaria, dalla cauzione.

17. Entro il mese di aprile di ogni anno gli armatori europei incaricati dello svolgimento dei servizi di trasporto marittimo con la Regione Sardegna di cui al CSP trasmettono alla medesima regione:

a) una dettagliata relazione economico-finanziaria relativa all'esercizio dei collegamenti su ciascuna rotta di cabotaggio marittimo;

b) il bilancio di esercizio, certificato da una società di revisione contabile; c) il piano industriale.

18. L'esercizio dei compiti di vigilanza tecnica e amministrativa, anche attraverso ispezioni a terra e a bordo, è affidato al personale della Regione Sardegna e, ove competente, al personale dell'Autorità di regolazione dei trasporti. Nell'esercizio dell'attività di vigilanza il personale incaricato può chiedere di essere affiancato, di volta in volta, dal personale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e del Corpo delle capitanerie di porto.

19. Al fine dell'effettuazione delle ispezioni di cui al comma 1, il personale incaricato ha facoltà di accedere presso tutti gli uffici delle società armatoriali e a bordo delle navi, nonché di prendere visione di tutti gli atti e della documentazione necessari all'esercizio dei compiti assegnati. Le attività di cui al presente comma sono svolte dalle amministrazioni competenti nell'ambito delle risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente.

20. Gli oneri derivanti dall'applicazione del CSP sono posti a carico della Regione Sardegna. Al fine di garantire la continuità territoriale marittima della Sardegna, rimuovendo gli ostacoli derivanti dalla condizione di insularità, e di assicurare il soddisfacimento delle esigenze connesse con lo sviluppo economico e sociale della regione, è altresì previsto un contributo dello Stato nella misura di 72.685.642,00 di euro annui a decorrere dall'anno 2020.

21. Ai fini di cui al comma 1 è istituito presso il Ministero dell'economia e delle finanze il Fondo per la continuità territoriale marittima della Sardegna, con una dotazione pari a 72.685.642,00 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2022. Ai maggiori oneri di cui al presente articolo, pari a 72.685.642,00 di euro annui a decorrere dall'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione delle risorse del Fondo per interventi strutturali di politica economica, di cui all'articolo 10, comma 5, del decreto-legge 29 novembre 2004, n. 282, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 dicembre 2004, n. 307.

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

4.0.2

MARILOTTI, MARGIOTTA, MANCA

Ritirato

Dopo l'articolo, inserire il seguente:

«Art. 4-bis.

1. Fino alla data di messa in servizio dell'infrastruttura Tyrrhenian Link che collegherà la Sardegna con la Sicilia e la penisola italiana attraverso un doppio cavo sottomarino, è istituito, entro i successivi novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, esclusivamente sul territorio delle regioni Sardegna e Sicilia, il nuovo servizio per la garanzia della sicurezza del sistema elettrico nazionale, che garantisca in tali isole la possibilità di distacco o modulazione dei carichi elettrici, in ottemperanza alle istruzioni impartite dalla società Terna S.p.a. in ragione delle esigenze di sicurezza del sistema di rete zonale, insulare e nazionale.

2. Entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto legge, l'Autorità per l'energia elettrica e il gas con propri provvedimenti, in relazione al servizio di cui al comma 1, definisce il coordinamento con il servizio di interrompibilità istantanea attualmente vigente per le Isole Maggiori e le caratteristiche del medesimo servizio, nonché i criteri e le modalità di attuazione del nuovo servizio di cui al comma 1.

3. I criteri e le modalità di attuazione di cui al comma 2, sono altresì adottati allo scopo di consentire alle imprese energivore presenti esclusivamente sul territorio delle regioni Sardegna e Sicilia, che si trovino in situazioni di difficoltà operativa in ragione dell'incremento dei costi energetici, di ridurre l'impatto dei maggiori oneri connessi a tale incremento, garantendo per tale via la loro continuità operativa e il mantenimento dei livelli occupazionali.

4. Ai maggiori oneri di cui al presente articolo, pari a 30 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per gli interventi strutturali di politica economica, di cui all'articolo 10, comma 5, del decreto-legge 29 novembre 2004, n. 282, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 dicembre 2004, n. 307. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.»

4.0.4

BERUTTI

Ritirato

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 4-bis

1. In linea con quanto disposto ai sensi dell'articolo 199 del decreto-legge n. 34 del 2020, convertito con la legge n. 77 del 2020, successivamente integrato e modificato dall'articolo 4 del decreto-legge n. 121 del 2021, in considerazione della necessità di adottare misure atte a contrastare gli effetti economici della crisi internazionale in atto in Ucraina e dell'aumento del costo dei carburanti e dell'energia, nonché dall'aumento dei costi derivanti dagli aggiornamenti, relativi all'anno 2022, delle misure unitarie dei canoni per le concessioni demaniali marittime ai sensi del decreto ministeriale del Ministero Infrastrutture e Mobilità Sostenibile del 13/12/2021, in ordine allo svolgimento delle attività imprenditoriali nei porti italiani, le Autorità di sistema portuale, compatibilmente con le proprie disponibilità di bilancio e fermo quanto previsto dall'articolo 9-ter del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito con modificazioni dalla legge 16 novembre 2018, n. 130:

a) dispongono la riduzione dell'importo dei canoni concessori di cui all'articolo 36 del codice della navigazione, agli articoli 16, 17 e 18 della legge 28 gennaio 1994, n. 84 e di quelli relativi alle concessioni per la gestione di stazioni marittime e servizi di supporto a passeggeri, dovuti in relazione all'anno 2022 ed ivi compresi quelli previsti dall'articolo 92, comma 2, del decreto-legge 17 marzo 2020, n.18, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 aprile 2020, n. 27, nell'ambito delle risorse disponibili a legislazione vigente e nel rispetto degli equilibri di bilancio, allo scopo anche utilizzando il proprio avanzo di amministrazione; la riduzione di cui alla presente lettera può essere riconosciuta, per i canoni dovuti fino alla data del 15 dicembre 2022, in favore dei concessionari che dimostrino di aver subito nel periodo compreso tra il 1° gennaio 2022 e il 15 dicembre 2022, una diminuzione del fatturato pari o superiore al 20 per cento del fatturato registrato nel medesimo periodo dell'anno 2019.

2. Al fine di ridurre gli effetti di incertezza dei flussi di merci e passeggeri derivanti della grave crisi internazionale in atto in Ucraina e al persistere delle problematiche operative nei porti mondiali di provenienza e destinazione delle navi, nonché degli aumenti del costo dei carburanti e dell'energia:

a) la durata delle autorizzazioni rilasciate ai sensi dell'articolo 16 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, attualmente in corso o scadute tra la data del 31 gennaio 2022 e la data di entrata in vigore del presente decreto, è prorogata di 12 mesi;

b) a durata delle concessioni rilasciate nei porti ai sensi dell'articolo 36 del codice della navigazione e dell'articolo 18 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, nonché delle concessioni per la gestione di stazioni marittime e servizi di supporto a passeggeri, attualmente in corso o scadute tra la data del 31 gennaio 2022 e la data di entrata in vigore del presente decreto, è prorogata di 12 mesi;

3. La proroga di cui alle lettere a) e b) del comma 2 non si applica in presenza di procedure di evidenza pubblica relative al rilascio delle autorizzazioni o delle concessioni previste dagli articoli 16 e 18 della legge 28 gennaio 1994, n. 84 ovvero dell'articolo 36 del codice della navigazione, già definite con l'aggiudicazione al nuovo soggetto concessionario alla data del 31 gennaio 2022.

4. Per le finalità di cui al comma 1 non è prevista alcun onere aggiuntivo a carico delle finanze dello stato

5. In considerazione delle differenti finalità di mitigazione degli effetti economici, le proroghe di cui alle lettere a) e b) del comma 2 vengono riconosciute in aggiunta ai periodi di proroga riconosciuti ai sensi dell'articolo 199, comma 3, lettere a) e b), del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34 convertito con modificazioni dalla legge 17 luglio 2020, n. 77.»

4.0.5

D'ARIENZO

Ritirato

Dopo l'articolo 4 inserire il seguente:

«Art. 4-bis

(Disposizioni per la Pianificazione strategica della portualità e della logistica)

1. Al fine di migliorare la competitività del sistema portuale e logistico, di agevolare la crescita dei traffici delle merci e delle persone e la promozione dell'intermodalità nel traffico merci, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da adottare entro 90 giorni dall'entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto-legge, previa deliberazione del Consiglio dei Ministri, è aggiornato il Piano strategico nazionale della portualità e della logistica di cui all'articolo 29, comma 1, del decreto legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164. Lo schema del decreto recante il piano di cui al presente comma è trasmesso alle Camere ai fini dell'acquisizione del parere delle competenti Commissioni

parlamentari. Il parere è espresso entro trenta giorni dalla data di assegnazione, decorsi i quali il decreto può essere comunque emanato.

2. Allo scopo di accelerare la realizzazione dei progetti inerenti alla logistica portuale, entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, le Autorità portuali presentano alla Presidenza del Consiglio dei Ministri un resoconto degli interventi correlati a progetti in corso di realizzazione o da intraprendere, corredato dai relativi crono programmi e piani finanziari. La Presidenza del Consiglio dei Ministri, d'intesa con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, seleziona, entro i successivi sessanta giorni, gli interventi ritenuti più urgenti sulla base delle proposte contenute nei documenti presentati dalle Autorità portuali, anche al fine di valutarne l'inserimento nel piano strategico di cui al comma 1, ovvero di valutare interventi sostitutivi.»

4.0.6

DE PETRIS, BUCCARELLA, ERRANI, GRASSO, LAFORGIA, RUOTOLO

Ritirato

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 4-bis

(Disposizioni in materia di comunità energetiche rinnovabili e cold ironing)

1. Allo scopo di contribuire alla crescita sostenibile del Paese, alla decarbonizzazione del sistema energetico e per il perseguimento della resilienza energetica nazionale, le Autorità di sistema portuale possono, anche in deroga alle previsioni di cui all'articolo 6, comma 11, della legge 28 gennaio 1994, n. 84, costituire una o più comunità energetiche rinnovabili ai sensi dell'articolo 31 del decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 199, in coerenza con il documento di pianificazione energetica e ambientale di cui all'articolo 4-bis della medesima legge n. 84 del 1994. Gli incentivi previsti dal decreto legislativo n. 199 del 2021 si applicano agli impianti da fonti rinnovabili inseriti in comunità energetiche rinnovabili costituite dalle Autorità di sistema portuale, ai sensi del presente comma, anche se di potenza superiore a 1 MW. Resta comunque esclusa la possibilità di realizzare gli impianti nelle aree naturali protette di cui alla legge 6 dicembre 1991, n. 394, articolo 9-*quater* (Disposizioni in materia di comunità energetiche rinnovabili e *cold ironing*)

2. Tutti i soggetti concessionari di spazi demaniali in ambito portuale, anche raggruppati in consorzio, possono promuovere o aderire, quali soci, alle comunità energetiche rinnovabili costituite ai sensi del comma 1.

3. Gli enti attuatori di cui all'articolo 2 del decreto MIMS del 13 agosto 2021, possono avvalersi dei consorzi e della comunità energetica di cui al comma 1 per la realizzazione e gestione degli interventi di cui all'articolo 1, comma 3, lettera e) del decreto MIMS del 13 agosto 2021. In tal caso la comunità energetica rimane obbligata al rispetto del decreto legislativo n. 50 del 2016, ove applicabile.»

4.0.7

MALLEGNI, VONO

Ritirato

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 4-bis

(Disposizioni urgenti in materia di operazioni portuali)

1. All'articolo 16 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, dopo il comma 4-ter è inserito il seguente:

"4-quater. Per le navi di linea, adibite al trasporto pubblico locale marittimo intraregionale ovvero che effettuano tratte inferiori a 100 miglia, resta comunque ferma la possibilità di effettuare in autoproduzione le operazioni portuali di cui al comma 1, espletate da proprio personale all'uopo formato, nel rispetto delle condizioni di cui al comma 3. "»

4.0.8

MARGIOTTA

Ritirato

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 4-bis

1. All'articolo 5 del decreto-legge 14 giugno 2021, n. 82, convertito in legge con la legge di conversione 4 agosto 2021, n. 109, dopo il comma 6, è inserito il seguente: "6-bis. Il 5 per cento delle risorse stanziato annualmente dalla Legge di bilancio per il funzionamento dell'Agenzia per la cybersicurezza nazionale è destinato alle Autorità di sistema portuale, alle imprese di armamento stabilite in Italia, ai terminal portuali nazionali merci e passeggeri, alle imprese operanti nel settore della intermodalità marittima e ferroviaria.

Detto stanziamento è finalizzato allo sviluppo delle loro risorse e infrastrutture cibernetiche oltreché alla formazione del personale.».

4.0.9

BITI, FEDELI, ROJC, VATTUONE, COMINCINI, MARGIOTTA, GIACOBBE, D'ARIENZO, LAUS, MIRABELLI, MANCA, COLLINA, PITTELLA, NANNICINI, ROSSOMANDO, VALENTE, STEFANO, BOLDRINI, VERDUCCI, MARILOTTI, IORI, PINOTTI

Ritirato

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 4-bis

(Misure per favorire l'incremento dell'offerta di alloggi in locazione per uso residenziale di lunga durata)

1. Al fine di favorire l'incremento dell'offerta di alloggi in locazione per uso residenziale di lunga durata, la residenzialità nei centri storici e di tutelare il patrimonio storico-artistico e ambientale, i comuni di cui all'articolo 59, comma 1, del decreto legge 14 agosto 2020, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126, possono:

a) integrare i propri strumenti urbanistici con specifiche disposizioni per individuare, in modo differenziato per ambiti omogenei, e nel rispetto dei principi di proporzionalità, trasparenza e non discriminazione, con particolare riguardo al centro storico, i limiti massimi e i presupposti previsti per la destinazione degli immobili residenziali ad attività di locazione breve di cui all'articolo 4 del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito in legge 21 giugno 2017, n. 96. Le disposizioni di cui al primo periodo tengono conto della funzione di integrazione al reddito della locazione breve per i soggetti che svolgono tale attività in relazione ad una sola unità immobiliare;

b) stabilire, con specifiche disposizioni regolamentari che lo svolgimento dell'attività di cui alla lettera a) per oltre 120 giorni, anche non consecutivi, di ogni anno solare, sia subordinato al mutamento di destinazione d'uso e categoria funzionale dell'immobile.

2. Il Regolamento di cui al comma 1 è aggiornato periodicamente in considerazione dell'andamento della popolazione residente ed adottato nel rispetto della legge regionale in materia.»

4.0.10

MALLEGNI

Ritirato

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 4-bis

(Misure per favorire l'incremento dell'offerta di alloggi in locazione per uso residenziale di lunga durata)

1. Al fine di favorire l'incremento dell'offerta di alloggi in locazione per uso residenziale di lunga durata, la residenzialità nei centri storici e di tutelare il patrimonio storico-artistico e ambientale, i comuni di cui all'articolo 59, comma 1, del decreto legge 14 agosto 2020, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126, possono:

a) integrare i propri strumenti urbanistici con specifiche disposizioni per individuare, in modo differenziato per ambiti omogenei, e nel rispetto dei principi di proporzionalità, trasparenza e non discriminazione, con particolare riguardo al centro storico, i limiti massimi e i presupposti previsti per la destinazione degli immobili residenziali ad attività di locazione breve di cui all'articolo 4 del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito in legge 21 giugno 2017, n. 96. Le disposizioni di cui al primo periodo tengono conto della funzione di integrazione al reddito della locazione breve per i soggetti che svolgono tale attività in relazione ad una sola unità immobiliare;

b) stabilire, con specifiche disposizioni regolamentari che lo svolgimento dell'attività di cui alla lettera a) per oltre 120 giorni, anche non consecutivi, di ogni anno solare, sia subordinato al mutamento di destinazione d'uso e categoria funzionale dell'immobile.

2. Il Regolamento di cui al comma 1 è aggiornato periodicamente in considerazione dell'andamento della popolazione residente ed adottato nel rispetto della legge regionale in materia.»

4.0.11

BERUTTI

Ritirato

Dopo l'articolo aggiungere il seguente:

«Art. 4-bis

1. All'articolo 4 del decreto-legge 1° marzo 2022 n. 17, convertito in legge 27 aprile 2022 n. 34 è aggiunto il seguente comma:

"1-*bis*. Tra le imprese considerate dal decreto del Ministro dello sviluppo economico 21 dicembre 2017 di cui al comma 1 sono inserite anche le aziende di trasporto pubblico locale".

2. All'articolo 5 del decreto-legge 1° marzo 2022 n. 17, convertito in legge 27 aprile 2022 n. 34 è aggiunto il seguente comma:

"2-*bis*: Tra le imprese considerate al comma 2, di cui all'allegato 1 al decreto del Ministro della transizione ecologica 21 dicembre 2021, n. 541, sono inserite anche le aziende di trasporto pubblico locale".

4.0.12

COMINCINI

Ritirato

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 4-bis

(Fondo per la realizzazione di cammini nelle aree interne del Paese)

1. Presso il Ministero dell'economia e delle finanze, è istituito un Fondo, con dotazione pari a 10 milioni di euro per l'anno 2022 e a 20 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2023 al 2027, destinato al finanziamento di progetti promossi da Comuni ubicati nelle aree interne del Paese, in associazione tra loro, riguardanti la realizzazione di cammini fruibili a piedi, in bicicletta o con altre forme di mobilità dolce e sostenibile che collegano luoghi accomunati da valori culturali, storici ed ambientali e che consentano la valorizzazione turistica dei rispettivi borghi e il rilancio delle attività economiche.

2. Con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, da emanare, di concerto con i Ministri della transizione ecologica e delle infrastrutture e della mobilità sostenibile, entro 90 giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto legge, sono definiti i criteri e le

modalità di accesso al finanziamento di cui al comma 1 e di ripartizione delle medesime risorse.

3. Ai maggiori oneri di cui al comma 1, pari a 10 milioni di euro per l'anno 2022 e a 20 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2023 al 2027, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2022-2024, nell'ambito del programma "Fondi di riserva e speciali" della missione "Fondi da ripartire" dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2022, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al medesimo Ministero.»

Art. 5

5.1

MIRABELLI, VATTUONE, PINOTTI, MARGIOTTA, MANCA

Ritirato

Sostituire l'articolo con il seguente:

«Art. 5

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

1. All'articolo 94-*bis* del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 aprile 2020, n. 27, dopo il comma 7 sono aggiunti i seguenti:

"7-*bis*. Al fine di 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, il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure occidentale, attesa la nota di rinuncia alla concessione da parte della Soc. Funivie e la messa in liquidazione della stessa e dell'individuazione di un nuovo concessionario da parte del medesimo presidente, provvede, in deroga alle previsioni di cui all'articolo 21, comma 5, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, alla gestione diretta di detto servizio per un periodo massimo di ventiquattro mesi, prorogabile con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili non oltre il 31 dicembre 2024.

In caso di gestione diretta del servizio, il Presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure occidentale per l'affidamento delle attività di esecuzione di lavori, anche di manutenzione ordinaria e straordinaria, servizi e forniture, dei servizi di ingegneria e architettura, inclusa l'attività di progettazione e di acquisizione di servizi di supporto tecnico e *project management*, nonché per l'affidamento del servizio ad un nuovo concessionario e per l'esecuzione dei relativi contratti, opera in deroga ad ogni disposizione di legge diversa da quella penale, fatto salvo il rispetto delle disposizioni del codice delle leggi antimafia e delle misure di prevenzione, di cui al decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159, nonché dei vincoli inderogabili derivanti dall'appartenenza all'Unione europea, ivi inclusi quelli derivanti dalle direttive 2014/23/UE, 2014/24/UE e 2014/25/UE. In questo quadro al fine di razionalizzare e velocizzare gli interventi di ripristino della linea funiviaria si potranno altresì spostare risorse a favore dell'attuale Commissario già incaricato del ripristino della linea danneggiata dagli eventi alluvionali del 2018 attingendo per la somma di 3.000.000 di euro dal capitolo 1325 (pag1 Funivie Alto Tirreno) per le annualità non corrisposte al concessionario.

7-ter. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da adottarsi entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, sono definiti:

a) fermo restando quanto previsto dall'articolo 16, comma 3-*sexies*, del decreto legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazione, della legge 9 novembre 2021, n. 156, le modalità per l'acquisizione in carico alla gestione di cui al comma 7-*bis*, fermo quanto previsto dal comma 1, dei contratti individuali di lavoro con il personale addetto al servizio alla data di cessazione dell'attuale concessione, nel rispetto delle qualifiche funzionali e dei livelli retributivi posseduti, in conformità alle previsioni del vigente Contratto collettivo nazionale di lavoro di settore;

b) le modalità per la restituzione dei beni strumentali concessi in uso al concessionario e di quelli acquistati dal concessionario utilizzando i contributi riconosciuti dal concedente;

c) le modalità per il trasferimento alla gestione del presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure occidentale dei contratti con soggetti terzi in corso di validità, necessari per la prosecuzione del servizio;

d) i termini per la predisposizione da parte della gestione del presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure occidentale di un nuovo piano industriale, operativo e finanziario, nonché per l'affidamento del servizio ad un nuovo concessionario secondo le modalità previste dal codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50;

e) la quota percentuale delle risorse di cui al comma 7-*sexies* eventualmente da destinare alle spese di supporto tecnico per lo svolgimento delle attività di cui al presente comma e al comma 7-*bis*;

f) il percorso per dare avvio immediato all'utilizzo del sistema di trasporto ferroviario in sostituzione dell'attuale trasporto camionistico e alla

stabilizzazione della forza lavoro ex Funivie in liquidazione definendo così una concessione anticipata per l'utilizzo dei parchi e degli impianti ferroviari ad essa connessi.

7-quater. Per il supporto tecnico e le attività connesse alla realizzazione delle attività di cui ai commi *7-bis* e *7-ter*, il presidente può avvalersi, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, di strutture delle amministrazioni territoriali interessate o di strutture dell'amministrazione centrale, 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 cui oneri sono posti a carico delle risorse di cui al comma *7-sexies* nell'ambito della percentuale individuata ai sensi della lettera e) del comma *7-ter*.

7-quinquies Nel caso in cui non sia stato possibile individuare un nuovo concessionario, la regione Liguria subentra allo Stato, quale concedente dell'impianto funiviario. Con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, previo accordo di programma tra il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e la regione Liguria, ai sensi dell'articolo 4, comma 4, lettera a), della legge 15 marzo 1997, n. 59, si provvede all'attuazione del conferimento e all'attribuzione delle relative risorse. L'accordo di programma, di cui al primo periodo, può disporre, previa intesa tra regione ed enti locali, la contestuale attribuzione e ripartizione fra gli enti locali delle risorse finanziarie, umane, strumentali ed organizzative.

7-sexies. Agli oneri derivanti dai commi *7-bis*, *7-ter* e *7-quater*, pari a euro 450.000 per l'anno 2022 ed a euro 5.600.000 per ciascuno degli anni 2023 e 2024, si provvede: a) quanto ad euro 450.000 per l'anno 2022 mediante corrispondente utilizzo delle risorse di cui al 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; c) quanto a euro 5.600.000 per ciascuno degli anni 2023 e 2024 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. Nell'ambito delle risorse disponibili sul fondo di parte corrente di cui al citato art. *34-ter*, comma 5 della Legge n. 196 del 2009 vengono resi disponibili per l'anno 2022 3.000.000 di euro da destinare agli interventi di cui al presente articolo, comma *7-bis*.»

5.3

MARGIOTTA, MIRABELLI, VATTUONE, PINOTTI, MANCA

Ritirato

Apportare le seguenti modificazioni:

a) *al comma 1, capoverso 7-bis, sopprimere le parole: «entro 31 dicembre 2022»;*

b) *al comma 1, capoverso 7-bis, sostituire le parole: «nelle more dell'individuazione di un nuovo concessionario» con le seguenti: «al fine di eseguire gli interventi necessari per il recupero della piena funzionalità tecnica di detta funivia, garantire la continuità dell'esercizio dei servizi di trasporto portuale a basso impatto ambientale e di traffico ed il mantenimento degli attuali livelli occupazionali, nonché di individuare un nuovo concessionario.»;*

c) *al comma 1, capoverso 7-bis, aggiungere in fine i seguenti periodi: «Nell'esercizio della gestione diretta, il commissario, ai fini dell'affidamento delle attività di esecuzione di lavori, anche di manutenzione ordinaria e straordinaria, e di acquisizione di servizi e forniture, di servizi di ingegneria ed architettura, inclusa l'attività di progettazione, di supporto tecnico e *project management*, nonché per l'affidamento del servizio ad un nuovo concessionario, per l'esecuzione dei relativi contratti, opera in deroga ad ogni disposizione di legge diversa da quella penale, fatto salvo il rispetto delle disposizioni del codice delle leggi antimafia e delle misure di prevenzione di cui al decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159 nonché dei vincoli inderogabili derivanti dall'appartenenza all'Unione Europea, ivi inclusi quelli derivanti dalle direttive 2014/23/UE, 2014/24/UE e 2014/25/UE. Il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, entro il termine di trenta giorni dalla ricezione di una istanza di concessione, procede ad avviare la procedura ad evidenza pubblica necessaria per l'individuazione del nuovo concessionario. Nelle more dell'aggiudicazione definitiva, al fine di incentivare il trasporto sostenibile delle merci, il Presidente assegna in concessione anticipata al soggetto individuato la gestione dei parchi e degli impianti ferroviari raccordati al sito oggetto della concessione, fatti salvi i titoli autorizzatori rilasciati dal gestore dell'infrastruttura nazionale»;*

d) *al comma 1, capoverso 7-ter, aggiungere, in fine, le seguenti parole: «e sono definiti:*

a) *le modalità per il trasferimento alla gestione del presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale dei contratti con soggetti terzi in corso di validità, necessari per la prosecuzione del servizio;*

b) *il percorso per dare avvio immediato all'utilizzo del sistema di trasporto ferroviario in sostituzione dell'attuale trasporto camionistico e alla stabilizzazione della forza lavoro ex Funivie in liquidazione definendo così una concessione anticipata per l'utilizzo dei parchi e degli impianti ferroviari ad essa connessi; a tale riguardo, il presidente dell'Autorità di sistema portua-*

le del Mar Ligure occidentale, una volta individuato il concessionario darà comunque avvio immediato all'utilizzo del sistema di trasporto ferroviario in sostituzione dell'attuale trasporto via gomma e alla stabilizzazione della forza lavoro secondo quanto previsto nella procedura di concessione, procedendo, se del caso, ad una concessione anticipata volta all'utilizzo dei parchi e degli impianti ferroviari ad essa connessi, in attesa del completamento delle opere e del collaudo delle opere e degli interventi sull'impianto funiviario se non ancora completati.»

e) al comma 1, capoverso 7-quater, sostituire le parole: «può avvalersi» con le seguenti: «si avvale»

f) al comma 1, capoverso 7-quater, sopprimere le seguenti: «, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, »;

g) al comma 1, capoverso 7-quinques, sostituire le parole: «700.000», con le seguenti: «3.700.000» e dopo la lettera a), aggiungere la seguente: «a-bis) Quanto a 3.000.000 di euro per il 2022, nell'ambito delle risorse disponibili sul fondo di parte corrente di cui al citato articolo 34-ter, comma 5 della legge 31 dicembre 2009, n. 196 vengono resi disponibili, per l'anno 2022, 3.000.000 di euro da destinare agli interventi di cui al comma 7-bis del presente articolo.»

h) dopo il comma 2, aggiungere i seguenti:

«2-bis. All'articolo 94-bis, del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 aprile 2020, n. 27, comma 1, primo capoverso, dopo le parole: "per ciascuno degli anni 2020 e 2021" aggiungere le seguenti: "e 2022";

2-ter. In attesa della piena operatività dell'infrastruttura, il Commissario, qualora necessario, potrà fare ricorso allo strumento di integrazione salariale di cui al comma 1 dell'articolo 94-bis del decreto-legge 17 marzo 2020 n. 18, convertito con modificazioni, dalla legge 24 aprile 2020 n. 27.»

5.0.1

MARILOTTI, FERRARI, MARGIOTTA, FENU

Ritirato

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 5-bis

(Disposizioni per fronteggiare le carenze infrastrutturali regionali che impediscono l'approvvigionamento diretto di gas naturale)

1. Nelle sole regioni ove l'accesso al mercato del gas naturale risulta impossibile a causa di carenze infrastrutturali che ne impediscono l'approvvigionamento diretto, le disposizioni di cui all'articolo 5 del decreto legge 1 marzo 2022, n. 17, convertito con modificazioni dalla legge 27 aprile 2022, n. 34, nonché le altre disposizioni di legge riferite al gas naturale, si applicano anche per l'acquisto di gas non naturale e di altri prodotti energetici sostitutivi.

2. Ai fini di cui al comma 1, il contributo straordinario di cui all'articolo 5 del decreto legge 1 marzo 2022, n. 17, convertito con modificazioni dalla legge 27 aprile 2022, n. 34, è riconosciuto a parziale compensazione dei maggiori oneri sostenuti per l'acquisto del gas non naturale o di altri prodotti energetici sostitutivi del gas naturale, sotto forma di credito d'imposta, pari al 25 per cento della spesa sostenuta per l'acquisto del medesimo gas, consumato nel secondo trimestre solare dell'anno 2022, per usi energetici diversi dagli usi termoelettrici, qualora il prezzo di riferimento del gas non naturale o degli altri prodotti energetici sostitutivi del gas non naturale, calcolato come media, riferita al primo trimestre 2022, dei prezzi di riferimento pubblicati dal Ministero della transizione ecologica nella sezione Analisi statistiche energetiche e minerali del proprio sito istituzionale, abbia subito un incremento superiore al 30 per cento del corrispondente prezzo medio, riferito al medesimo trimestre dell'anno 2019.

3. Il contributo straordinario di cui al comma 2, è riconosciuto alle sole imprese a forte consumo di gas che operano, nelle regioni di cui al comma 1, in uno dei settori di cui all'allegato 1 del decreto del Ministro della transizione ecologica 21 dicembre 2021, n. 541, alle stesse condizioni e con i medesimi limiti fissati dal comma 2 in relazione al gas naturale, e dal comma 3 dell'articolo 5 del decreto legge 1 marzo 2022, n. 17, convertito con modificazioni dalla legge 27 aprile 2022, n. 34.

4. Agli oneri derivanti dalle disposizioni di cui al presente articolo, valutati in 10 milioni di euro per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.

5. Il Ministero dell'economia e delle finanze effettua il monitoraggio delle fruizioni del credito d'imposta di cui al presente articolo, ai fini di quanto previsto dall'articolo 17, comma 13, della legge 31 dicembre 2009, n. 196.»

5.0.2

DI GIROLAMO

Ritirato

Dopo l'articolo, inserire il seguente:

«Art. 5-bis

(Disposizioni urgenti per la funzionalità e la sicurezza del sistema idrico del Gran Sasso)

1. Al fine di consentire la rapida attuazione degli interventi per la sicurezza del sistema idrico del Gran Sasso, all'articolo 4-ter, comma 3, del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al primo periodo:

1) le parole: ", di cui una unità di livello dirigenziale non generale e dieci unità di personale" sono soppresse;

2) le parole: "con esclusione del personale docente, educativo ed amministrativo-tecnico-ausiliario delle istituzioni scolastiche" sono sostituite dalle seguenti: "compreso il personale docente, educativo ed amministrativo-tecnico-ausiliario delle istituzioni scolastiche, per un massimo di una unità.";

b) al secondo periodo, le parole: "dirigenziale e" sono soppresse;

c) sono aggiunti, infine, i seguenti periodi: "Nell'ambito del personale assegnato alla struttura e nel limite delle risorse disponibili, il Commissario straordinario può nominare un responsabile delle attività tecniche, con contenuti di alta professionalità e specializzazione correlate al possesso di titoli universitari e/o all'iscrizione ad albi professionali. Con provvedimento del Commissario, nel limite di 60.000 euro annui, è definito il compenso del responsabile delle attività tecniche di cui al precedente periodo.".

2. Ai maggiori oneri derivanti dal presente articolo, pari a 60.000 euro per l'anno 2022, si provvede nel limite delle risorse disponibili nella contabilità speciale.»

5.0.3

D'ALFONSO, TARICCO

Ritirato

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 5-bis

(Disposizioni urgenti in materia di sostegno al settore ittico)

1. Il 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, è incrementato di ulteriori 5 milioni di euro per l'anno 2022. Tali risorse sono destinate alla prosecuzione degli interventi di finanziamento dell'indennità giornaliera onnicomprensiva, pari a 30 euro per l'anno 2022, per ciascun lavoratore dipendente da impresa adibita alla pesca marittima, compresi i soci lavoratori delle cooperative della piccola pesca di cui alla legge 13 marzo 1958, n. 250, in caso di sospensione dal lavoro derivante da misure di arresto temporaneo non obbligatorio.

2. Le risorse a bilancio per l'erogazione del trattamento di cui all'articolo 8 della legge 8 agosto 1972, n. 457, riconosciuto ai lavoratori dipendenti imbarcati su navi adibite alla pesca marittima e in acque interne e lagunari, ivi compresi i soci lavoratori di cooperative della piccola pesca di cui alla legge 13 marzo 1958, n. 250, nonché agli armatori e ai proprietari armatori, imbarcati sulla nave dai medesimi gestita, per periodi diversi da quelli di sospensione dell'attività lavorativa derivante da misure di arresto temporaneo obbligatorio e non obbligatorio, sono incrementate di ulteriori 5 milioni di euro per l'anno 2022.».

3. Il contributo per l'acquisto del gasolio impiegato dalle imprese della pesca professionale, nell'esercizio della loro attività, di cui al comma 1 dell'articolo 18 del decreto-legge 21 marzo 2022, n. 21, convertito, con modificazioni, dalla legge 20 maggio 2022, n. 51, è esteso, in ragione degli effetti derivanti dal perdurare dell'aumento eccezionale del prezzo dei carburanti, per un ammontare complessivo di ulteriori 10 milioni di euro per l'anno 2022, anche al terzo trimestre del 2022. Tale contributo è esteso alle cooperative di servizi alla pesca che gestiscono impianti di distribuzione di prodotti petroliferi alle imprese di pesca.

4. L'Ismea, al fine di assicurare la necessaria liquidità alle PMI della pesca, così come definite dall'Allegato I del Regolamento (UE) n.1388/2014 della Commissione del 16 dicembre 2014, colpite dalla crisi connessa all'aumento eccezionale dei prezzi dei carburanti, è autorizzata ad erogare, nell'anno 2022, per un ammontare complessivo di 10 milioni di euro, prestiti cambiari per un importo massimo per ciascun beneficiario di 10.000 euro, con inizio

del rimborso da parte dei medesimi dopo 36 mesi dalla data di erogazione e durata fino a 10 anni.

5. Ai maggiori oneri di cui al presente articolo, pari a 30 milioni di euro per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione delle risorse del Fondo per il finanziamento di esigenze indifferibili del Ministero dell'economia e delle finanze, di cui all'articolo 1, comma 199, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.»

5.0.4

Simone BOSSI, CORTI, PERGREFFI, CAMPARI, RUFA, RIPAMONTI

Ritirato

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 5-bis.

(Misure di accelerazione per il completamento del ponte di San Benedetto Po sul fiume Po)

1. Al fine di accelerare le attività di progettazione e realizzazione del completamento del nuovo ponte sul fiume Po tra i comuni di Bagnolo San Vito e di San Benedetto Po sulla S.P. ex S.S. n. 413 "Romana", irrimediabilmente danneggiato dal sisma del 2012, il Presidente della Regione Lombardia, già Commissario Delegato per l'emergenza e la ricostruzione post-sisma 2012, è nominato Commissario straordinario per l'espletamento delle attività di progettazione, affidamento ed esecuzione dei necessari interventi di completamento, anche per il tratto di ponte in golena, nel limite delle risorse disponibili nel bilancio della Regione Lombardia e con i poteri di cui all'articolo 4, del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, come modificato dal decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla legge con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120. Per il supporto tecnico, il Commissario straordinario può nominare un sub-commissario. Il Commissario straordinario dura in carica fino al completamento dei lavori indifferibili e urgenti, il collaudo e la messa in funzione del nuovo ponte.»

5.0.5

CORTI, PERGREFFI, CAMPARI, RUFA, RIPAMONTI

Ritirato

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 5-bis.

(Interventi urgenti per il completamento dei collegamenti viari del nuovo ponte sul Ticino lungo la SS 494)

1. Al fine di completare la realizzazione del secondo stralcio degli interventi infrastrutturali delle rampe di accesso e dei collegamenti tra il nuovo ponte sul Ticino lungo la SS 494 e la rete viaria per Vigevano da una parte e Ozzero e Abbiategrasso dall'altra, in relazione ai quali è stato già ultimato il progetto esecutivo e sono in fase di rilascio le relative autorizzazioni, è autorizzata la spesa di 2 milioni di euro per l'anno 2022 e di 3 milioni di euro per l'anno 2023, in favore della provincia di Pavia, già competente della realizzazione delle opere. ANAS S.p.A è autorizzata a sottoscrivere il relativo atto aggiuntivo entro 60 giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto.

2. Agli oneri derivanti dal comma 1, pari a 2 milioni di euro per l'anno 2022 e 3 milioni di euro per l'anno 2023, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per far fronte ad esigenze indifferibili che si manifestano nel corso della gestione di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190".»

5.0.7

MATRISCIANO

Ritirato

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 5-bis.

(Disposizioni urgenti per lo sviluppo progettuale dello scalo di "Alessandria Smistamento")

1. Al fine di assicurare il pieno sviluppo progettuale dello scalo di "Alessandria Smistamento" in coerenza con il raggiungimento degli obiettivi di sviluppo sostenibile, il Commissario di cui all'articolo 4, comma 12-*septies*, del decreto- legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, provvede, con i poteri previsti comma 2 del

medesimo articolo 4, oltre al progetto di fattibilità tecnico-economica, al progetto definitivo e al progetto esecutivo del nuovo scalo merci di Alessandria smistamento, già previsto dall'articolo 1, comma 1009, della legge 30 dicembre 2021 n. 234, anche alla realizzazione di un «*Master Plan*» (Piano Generale di sviluppo economico e industriale) di tutta l'area di "Alessandria smistamento" definendo le principali aree di intervento in un quadro di sviluppo pubblico-privato, unitamente a misure specifiche di risanamento ambientale, sviluppo economico e sociale, miglioramento e rigenerazione del contesto urbano. Per le finalità di cui al presente comma, è autorizzata una spesa di 4,5 milioni di euro per l'anno 2022.

2. Agli oneri derivanti dal presente articolo, pari a 4,5 milioni di euro per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione delle risorse del Fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.»

Art. 6

6.1

DE PETRIS, BUCCARELLA, ERRANI, GRASSO, LAFORGIA, RUOTOLO

Ritirato

Sopprimere il comma 1.

Conseguentemente, al comma 2 sostituire le parole: «Le opere di cui al comma 1» con le seguenti: «Al fine di accelerare lo sviluppo del Sistema nazionale integrato dei trasporti (SNIT) e di aumentare l'accesso ferroviario mediante mezzo pubblico agli aeroporti, nonché di incrementare la rilevanza strategica e lo sviluppo degli aeroporti intercontinentali italiani, le opere».

6.3

DE PETRIS, BUCCARELLA, ERRANI, GRASSO, LAFORGIA, RUOTOLO

Ritirato

Al comma 1, sopprimere le lettere a) e b).

6.4

LUPO

Ritirato

Al comma 1, sopprimere la lettera b).

*Conseguentemente, al comma 3, sostituire le parole: «lettere b) e c)»
con le seguenti: «lettera c)».*

6.5

PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RIPAMONTI, RUFA

Ritirato

Apportare le seguenti modificazioni:

- a) al comma 1, sopprimere la lettera c);*
 - b) sopprimere il comma 3.*
-

6.6

VANIN

Ritirato

Apportare le seguenti modifiche:

- a) al comma 1, sopprimere la lettera c);*
 - b) sopprimere il comma 3.*
-

6.7

DE PETRIS, BUCCARELLA, ERRANI, GRASSO, LAFORGIA, RUOTOLO

Ritirato

Sopprimere il comma 3.

6.8

MARGIOTTA

Ritirato

Dopo il comma 3, aggiungere i seguenti:

«3-bis. Per fronteggiare le ripercussioni economiche negative per il settore del trasporto aereo di passeggeri derivanti dagli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione e dei carburanti, nonché per potenziare e aumentare la sostenibilità ambientale del settore, è istituito presso il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili un fondo, con una dotazione di 60 milioni di euro per l'anno 2022, per gli operatori nazionali del trasporto aereo in possesso del prescritto Certificato di operatore aereo (COA) in corso di validità alla data del 24 febbraio 2022 e titolari di licenza di trasporto aereo di passeggeri rilasciati alla medesima data dall'ente nazionale dell'aviazione civile, che impieghino aeromobili con una capacità superiore a 19 posti.

3-ter. Con decreto adottato dal Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili sono stabiliti i criteri e le modalità di erogazione dei contributi a valere sulle risorse del fondo di cui al comma 3-bis.

3-quater. Le previsioni di cui ai commi 3-bis e 3-ter si applicano nel rispetto della normativa europea in materia di aiuti di Stato. Ai relativi adempimenti provvede il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

3-quinquies. Agli oneri di cui ai commi 3-bis e 3-ter, pari a 60 milioni di euro per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per interventi strutturali di politica economica, di cui all'articolo 10, comma 5, del decreto-legge 29 novembre 2004, n. 282, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 dicembre 2004, n. 307.»

6.9

GALLONE, VONO

Ritirato

Dopo il comma 3, aggiungere i seguenti:

«4. Per fronteggiare, nell'anno 2022, le ripercussioni economiche negative per il settore del trasporto aereo di passeggeri derivanti dalla crisi internazionale in Ucraina e gli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, è istituito presso il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili un fondo con una dotazione di 60 milioni di euro per l'anno 2022, per la compensazione dei danni subiti dagli operatori nazionali del trasporto aereo in possesso del prescritto Certificato di operatore aereo (COA) in corso di validità alla data del 24 febbraio 2022 e titolari di licenza di trasporto aereo

di passeggeri rilasciati alla medesima data dall'ente nazionale dell'aviazione civile, che impieghino aeromobili con una capacità superiore a 19 posti.

5. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da adottare entro 60 giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono stabiliti i criteri e le modalità di erogazione dei contributi a valere sulle risorse del fondo di cui al comma 4.

6. Le previsioni di cui ai commi 4 e 5 si applicano nel rispetto della normativa europea in materia di aiuti di Stato. Ai relativi adempimenti provvede il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

7. Agli oneri di cui ai commi 4 e 5, pari a 60 milioni di euro per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per interventi strutturali di politica economica, di cui all'articolo 10, comma 5, del decreto-legge 29 novembre 2004, n. 282, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 dicembre 2004, n. 307.»

6.10

LUPO

Ritirato

Dopo il comma 3, aggiungere, in fine, i seguenti:

«3-bis. Per fronteggiare, nell'anno 2022, le ripercussioni economiche negative per il settore del trasporto aereo di passeggeri derivanti dalla crisi internazionale in Ucraina e dagli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, è istituito un fondo nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, con una dotazione pari a 30 milioni di euro per l'anno 2022, per la compensazione dei danni subiti dagli operatori nazionali del trasporto aereo in possesso del prescritto Certificato di operatore aereo (COA) in corso di validità alla data del 24 febbraio 2022 e titolari di licenza di trasporto aereo di passeggeri rilasciati alla medesima data dall'Ente nazionale dell'aviazione civile (ENAC), che impieghino aeromobili con una capacità superiore a 19 posti.

3-ter. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sono stabiliti i criteri e le modalità di erogazione dei contributi a valere sulle risorse del fondo di cui al comma 3-bis.

3-quater. Le previsioni di cui ai commi 3-bis e 3-ter si applicano nel rispetto della normativa europea in materia di aiuti di Stato. Ai relativi adempimenti provvede il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

3-quinquies. Agli oneri di cui ai commi *3-bis* e *3-ter*, pari a 30 milioni di euro per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per far fronte ad esigenze indifferibili di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.»

6.11

LUPO

Ritirato

Dopo il comma 3, aggiungere, in fine, i seguenti:

«*3-bis.* Con gli importi residui non utilizzati del Fondo istituito ai sensi dell'articolo 1, comma 715, lettera a), della legge 30 dicembre 2020. n. 178, come incrementato dall'articolo 73, commi 2 e 3, lettera a), del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 luglio 2021, n. 106, accertati alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, è istituito un Fondo presso ENAC da destinarsi a investimenti rivolti a consentire la gestione dei mezzi e delle infrastrutture aeroportuali attraverso l'impiego di fonti di energia rinnovabili e sostenibili e il ricorso a sistemi di innovazione energetica.

3-ter. Con uno o più decreti del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, su proposta dell'ENAC, da adottare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono individuati gli investimenti da cofinanziare per le finalità di cui al comma *3-bis*, nonché le modalità e i criteri di assegnazione dei relativi finanziamenti, attraverso procedure di selezione pubblica, ai soggetti attuatori tenuti a sostenere almeno il 25 per cento del costo del progetto, con un onere massimo a carico del fondo di cui al comma *3-bis*, comunque non superiore a sette milioni di euro. Possono accedere ai cofinanziamenti, in relazione agli specifici progetti approvati, le società di gestione aeroportuale, le società che prestano servizi aeroportuali di assistenza a terra, nonché le imprese di manutenzione e ulteriori società che detengono infrastrutture nell'ambito degli aeroporti commerciali per lo svolgimento di attività funzionali al trasporto aereo.»

6.12

CAMPARI, BERGESIO, PERGREFFI, CORTI, RIPAMONTI, RUFA

Ritirato

Dopo il comma 3, aggiungere il seguente:

«3-bis. Al fine di garantire le adeguate risorse finanziarie per assicurare la continuità dei servizi necessari al funzionamento degli aeroporti minori a seguito della crisi economica internazionale, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili è istituito un fondo con una dotazione di 5 milioni di euro per l'anno 2022. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da adottare entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono stabilite le modalità di ripartizione e assegnazione delle risorse agli operatori degli aeroporti minori. Agli oneri derivanti dalla presente disposizione, valutati in 5 milioni di euro per l'anno 2022 si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per far fronte ad esigenze indifferibili che si manifestano nel corso della gestione di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.»

6.13 (testo 2)

ROJC, TARICCO

Ritirato

Dopo il comma 3, aggiungere i seguenti:

«3-bis. Allo scopo di contribuire alla crescita sostenibile del Paese, alla decarbonizzazione del sistema energetico e per il perseguimento della resilienza energetica nazionale, i gestori aeroportuali possono costituire comunità energetiche rinnovabili, anche in deroga ai requisiti di cui al comma 2, lettere b) e c), dell'articolo 31 del decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 199, e con facoltà, anche se di potenza superiore a 1 MW, di accedere ai regimi di sostegno del medesimo decreto legislativo anche per la quota di energia condivisa da impianti e utenze di consumo non connesse sotto la stessa cabina primaria, previo pagamento degli oneri di rete. Gli impianti a fonti rinnovabili per la produzione di energia elettrica di tali comunità devono essere realizzati all'interno dei sedimi aeroportuali nel rispetto delle linee guida ENAC per la realizzazione di impianti fotovoltaici. I piani di sviluppo aeroportuale di cui all'articolo 1, comma 6, del decreto-legge 28 giugno 1995, n. 251, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 1995, n. 351, sono adeguati di conseguenza.

3-ter. Nelle more dell'attuazione del sistema di approvvigionamento a lungo termine di cui all'articolo 18 del decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 210, al fine di accelerare lo sviluppo di nuova capacità di stoccaggio fun-

zionale alle esigenze di gestione efficiente e sicura del sistema elettrico nazionale, necessaria al raggiungimento degli obiettivi nazionali e internazionali di decarbonizzazione, nonché alla riduzione del consumo di gas naturale e all'incremento delle fonti rinnovabili, è consentito al gestore della rete di trasmissione nazionale, in via transitoria, di realizzare ed esercire impianti di stoccaggio, con capacità di accumulo di almeno sei ore, in misura non superiore al venti per cento del fabbisogno di stoccaggio di cui ai commi 1 e 2 del citato articolo 18, fermo restando il divieto di gestione da parte del medesimo gestore della relativa capacità sui mercati elettrici.

3-quater. La capacità di stoccaggio che il gestore della rete di trasmissione nazionale può realizzare ai sensi del comma *3-ter* è individuata nella proposta di progressione temporale del fabbisogno di cui all'articolo 18, commi 1 e 2, del decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 210, evidenziando in particolare la localizzazione e le tempistiche per il relativo completamento. In relazione alla capacità di stoccaggio da realizzare da parte del gestore della rete di trasmissione nazionale, il Ministero della transizione ecologica individua le condizioni di realizzazione e adotta indirizzi in merito al monitoraggio dello stato di realizzazione delle relative opere e degli effetti sul sistema elettrico.

3-quinquies. Fermo restando quanto previsto al comma *3-octies*, entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente articolo, l'Autorità di regolazione per energia reti e ambiente definisce:

a) i criteri, le modalità e le condizioni con cui il gestore della rete di trasmissione nazionale alloca la capacità di stoccaggio di cui al comma 1 a operatori di mercato secondo criteri trasparenti e non discriminatori, attraverso la piattaforma centralizzata, organizzata e gestita dal Gestore dei mercati energetici S.p.A. di cui all'articolo 18, comma 5, del decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 210;

b) le modalità di copertura dei costi sostenuti dal gestore della rete di trasmissione nazionale per la realizzazione e l'esercizio della nuova capacità di accumulo.

3-sexies. I proventi derivanti dall'allocazione della capacità di stoccaggio sono impiegati per la riduzione dei corrispettivi a copertura dei costi di realizzazione ed esercizio della capacità di stoccaggio medesima.

3-septies. La realizzazione e l'esercizio degli impianti di stoccaggio di cui al comma *3-ter* e le relative opere connesse e infrastrutture indispensabili, nonché le modifiche sostanziali degli impianti stessi, ad eccezione degli impianti idroelettrici di accumulo mediante pompaggio, sono soggetti all'autorizzazione unica di cui all'articolo 1-*sexies* del decreto-legge 29 agosto 2003 n. 239, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 ottobre 2003, n. 290.

3-octies. Entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore del presente articolo, l'Autorità di regolazione per energia reti e ambiente si esprime ai sensi di quanto previsto dall'articolo 54, paragrafo 2, della direttiva 2019/944/UE

del Parlamento europeo e del Consiglio del 5 giugno 2019. Ai sensi dell'articolo 54, paragrafo 3, della direttiva 2019/944/UE, della presente disposizione è data comunicazione alla Commissione e all'Agenzia per la cooperazione fra i regolatori nazionali dell'energia.»

6.15

GALLONE

Ritirato

Aggiungere, in fine, il seguenti commi:

«3-bis. La proprietà e la gestione di 2 o più concessioni aeroportuali di aeroporti situati in due Regioni diverse che distino meno di 100 chilometri l'uno dall'altro, non possono essere concesse ad una stessa società.

3-ter. La cessazione delle concessioni in contrasto con la disciplina di cui al comma 3-bis, è attuata entro 24 mesi dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto. Decorso tale termine si procede al nuovo affidamento tramite procedura di gara ad evidenza pubblica, ai sensi dell'articolo 704 del Codice della Navigazione.»

6.16

PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RIPAMONTI, RUFA

Ritirato

Dopo il comma 3, aggiungere il seguente:

«3-bis. Ai fini dell'applicazione dei diritti per l'imbarco dei passeggeri di cui all'articolo 5 della legge 5 maggio 1976, n. 324, i passeggeri imbarcati presso gli scali nazionali su voli aventi per destinazione un aeroporto del Regno Unito sono equiparati ai passeggeri imbarcati su voli aventi per destinazione un aeroporto dell'Unione Europea, a condizioni di reciprocità.»

6.17

MARGIOTTA

Ritirato

Dopo il comma 3, aggiungere il seguente:

«3-bis. Ai fini dell'applicazione dei diritti per l'imbarco dei passeggeri di cui all'articolo 5 della legge 5 maggio 1976, n. 324, i passeggeri imbarcati presso gli scali nazionali su voli aventi per destinazione un aeroporto del Regno Unito sono equiparati ai passeggeri imbarcati su voli aventi per destinazione un aeroporto dell'Unione Europea, a condizioni di reciprocità.».

6.18

GRIMANI, MASINI, RICETTI

Ritirato

Dopo il comma 3, inserire il seguente:

«3-bis. Ai fini dell'applicazione dei diritti per l'imbarco dei passeggeri di cui all'articolo 5 della legge 5 maggio 1976, n. 324, i passeggeri imbarcati presso gli scali nazionali su voli aventi per destinazione un aeroporto del Regno Unito sono equiparati ai passeggeri imbarcati su voli aventi per destinazione un aeroporto dell'Unione Europea, a condizioni di reciprocità.».

6.19

LUPO, COLTORTI

Ritirato

Dopo il comma 3, aggiungere, in fine, il seguente:

«3-bis. Ai fini dell'applicazione dei diritti per l'imbarco dei passeggeri di cui all'articolo 5 della legge 5 maggio 1976, n. 324, i passeggeri imbarcati presso gli scali nazionali su voli aventi per destinazione un aeroporto del Regno Unito sono equiparati ai passeggeri imbarcati su voli aventi per destinazione un aeroporto dell'Unione Europea, a condizioni di reciprocità.»

6.20

GARAVINI, EVANGELISTA

Ritirato

Dopo il comma 3, aggiungere il seguente:

«3-bis. Ai fini dell'applicazione dei diritti per l'imbarco dei passeggeri di cui all'articolo 5 della legge 5 maggio 1976, n. 324, i passeggeri imbarcati presso gli scali nazionali su voli aventi per destinazione un aeroporto del Regno Unito sono equiparati ai passeggeri imbarcati su voli aventi per destinazione un aeroporto dell'Unione europea, a condizioni di reciprocità, fino alla data di entrata in vigore di un accordo globale che disciplini le prestazioni di servizi di trasporto con il Regno Unito o, in mancanza, fino al 30 marzo 2023.»

6.21

GAUDIANO, CIOFFI

Ritirato e trasformato nell'odg G6.100

Dopo il comma 3, aggiungere, in fine, il seguente:

«3-bis. Al fine di favorire l'accesso ferroviario mediante mezzo pubblico all'aeroporto di Salerno Costa d'Amalfi, è autorizzata una spesa di 500.000 euro, per l'anno 2022, per la realizzazione di uno studio di fattibilità tecnico-economica relativo alla realizzazione di una stazione ferroviaria lungo la tratta Salerno-Reggio Calabria in prossimità del medesimo aeroporto. Le risorse di cui al periodo precedente sono trasferite a Rete ferroviaria italiana (Rfi). In caso di mancato utilizzo, le risorse non utilizzate sono versate all'entrata del bilancio dello Stato per essere riassegnate, con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, agli appositi capitoli dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. Agli oneri derivanti dal presente comma, pari a 500.000 euro, per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2022-2024, 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 2022, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al medesimo Ministero.»

6.22

CAMPARI, SAPONARA, PERGREFFI, CORTI, RIPAMONTI, RUFA

Ritirato

Dopo il comma 3, aggiungere il seguente:

«3-bis. al fine di accelerare il procedimento di esproprio dei terreni necessari per l'allungamento della pista dell'Aeroporto di Parma, l' ENAC è autorizzato a corrispondere i relativi indennizzi quantificati in 4,3 milioni di euro per l'anno 2022, mediante variazioni al proprio bilancio di previsione 2022, utilizzando le risorse finanziarie derivate da precedenti trasferimenti. Agli oneri derivanti dalla presente disposizione, pari a 4,3 milioni di euro per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per far fronte ad esigenze indifferibili che si manifestano nel corso della gestione di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.»

6.0.1

BERNINI, GALLONE, MALLEGGNI, BARACHINI, VONO, GALLIANI, GIAMMANCO, MANGIALAVORI, RIZZOTTI, RONZULLI, AIMI, ALDERISI, BARBONI, BERARDI, BINETTI, BOCCARDI, CALIENDO, CALIGIURI, CANGINI, CESARO, CRAXI, DAL MAS, DAMIANI, DE BONIS, DE POLI, DE SIANO, FAZZONE, FERRO, FLORIS, GASPARRI, GHEDINI, GIRO, Alfredo MESSINA, MODENA, PAGANO, PAPTATHEU, PEROSINO, SACCONI, SCHIFANI, SCIASCIA, SERAFINI, SICLARI, STABILE, TIRABOSCHI, TOFFANIN, VITALI

Ritirato

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 6-bis

1. Gli importi residui non utilizzati, accertati alla data di entrata in vigore del presente provvedimento, del fondo istituito ai sensi dell'articolo 1, comma 715, della legge 30 dicembre 2020, n. 178, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, come incrementato dall'articolo 73, commi 2 e 3, del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 luglio 2021, n. 106, sono versati all'entrata del bilancio dello Stato per essere destinati ad alimentare un apposito Fondo istituito presso il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da destinare all' ENAC per il sostegno dei programmi di investimento delle società di gestione aeroportuale per la transizione ecologica del settore.

2. Con uno o più decreti del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da adottare entro 60 giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono definite le categorie di investimenti eleggibili, i termini e le modalità di presentazione delle domande e i criteri di valutazione delle stesse e i criteri di riparto delle risorse disponibili.».

6.0.2

PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RUFA, RIPAMONTI

Ritirato

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 6-bis.

(Disposizioni in materia di procedura liquidatoria dell'amministrazione straordinaria di Alitalia - Società Aerea Italiana S.p.A.)

1. Al comma 8 dell'articolo 11-*quater* del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 luglio 2021, n. 106, dopo le parole "i cui proventi" sono inserite le seguenti ", al netto dei costi di completamento della liquidazione e degli oneri di struttura, gestione e funzionamento dell'amministrazione straordinaria, nonché dell'indennizzo ai titolari di titoli di viaggio, di voucher o analoghi titoli emessi dall'amministrazione straordinaria di cui al comma 9."».

6.0.4

FARAONE, EVANGELISTA

Ritirato

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 6-bis.

(Credito d'imposta in favore delle imprese di navigazione operanti con navi minori nel settore del trasporto turistico di persone in mare e in acque interne)

1. Al fine di salvaguardare i livelli occupazionali, alle imprese di trasporto turistico di persone effettuato con navi minori in acque marittime e nelle acque interne, a decorrere dal 1° gennaio 2022 e fino al 31 dicembre 2022

è riconosciuto un credito d'imposta nella misura del 20 per cento del costo sostenuto per l'acquisto di carburante.

2. Il credito d'imposta è utilizzabile esclusivamente mediante la compensazione di cui all'articolo 17 del decreto legislativo 9 luglio 1997, n. 241, e al suddetto credito non si applica il limite previsto dall'articolo 1, comma 53, della legge 24 dicembre 2007, n. 244. Il credito d'imposta non concorre alla formazione del reddito ai fini delle imposte sui redditi e del valore della produzione ai fini dell'imposta regionale sulle attività produttive.

3. Agli oneri di cui al presente articolo, valutati in 12 milioni di euro per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per interventi strutturali di politica economica di cui all'articolo 10, comma 5, del decreto-legge 29 novembre 2004, n. 282, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 dicembre 2004, n. 307.»

Art. 7

7.1

DI GIROLAMO

Ritirato

Al comma 1, apportare le seguenti modificazioni:

a) *alla lettera a) premettere le seguenti:*

«0a) all'articolo 2, comma 3, lettera f-bis), dopo le parole: "ciclabile e" sono aggiunte le seguenti: "degli utenti muniti di pattini a rotelle o di tavole o di monopattini a spinta";

0b) all'articolo 3, comma 1, sono apportate le seguenti modificazioni:

1) al numero 2), dopo le parole: "i velocipedi" sono aggiunte le seguenti: ", i pattini a rotelle o le tavole o i monopattini a spinta e";

2) dopo il numero "9" è inserito il seguente: "9-bis) condivisione dei veicoli: uso da parte di terzi del medesimo veicolo in archi di tempo differenti";

3) al numero 33, le parole "delimitata e" sono sostituite dalle seguenti: "delimitata, anche con variazione del colore o del materiale della pavimentazione, e possibilmente protetta,";

0c) all'articolo 7, comma 1, lettera d), numero 1), dopo le parole: "di soccorso" sono inserite le seguenti: ", di condivisione dei veicoli".»;

b) *dopo la lettera a), inserire le seguenti:*

«a-bis) all'articolo 41, sono apportate le seguenti modificazioni:

1) dopo il comma 11, è aggiunto il seguente: "11-bis. Il funzionamento delle lanterne semaforiche normali può essere regolato dai dispositivi fissi di misurazione della velocità. Con apposito decreto del Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili vengono stabiliti i criteri per l'impiego di tale modalità di funzionamento.";

2) al comma 15, sono aggiunte infine le seguenti parole: ", ove le condizioni lo richiedano";

a-ter) all'articolo 42, il comma 2 è sostituito dal seguente: "Sono, altresì, segnali complementari i dispositivi e gli elementi di moderazione del traffico destinati ad impedire la sosta o a rallentare la velocità dei veicoli, salvo che essi non siano costituiti da elementi di moderazione del traffico, tra cui l'innalzamento della pavimentazione, il disassamento dell'asse stradale, la chicane, il restringimento della carreggiata, anche mediante arredi funzionali.".»;

c) *dopo la lettera c), inserire la seguente:*

«c-bis) all'articolo 82, dopo il comma 4, è inserito il seguente: "4-bis. Si intende uso proprio anche la condivisione temporanea per un periodo non superiore a giorni trenta di un veicolo privato in favore di un soggetto terzo che lo utilizza per fini privati. La condivisione temporanea non comporta la responsabilità solidale di cui all'articolo 196. Il responsabile è il conducente del veicolo al momento della violazione, al quale, nei termini di cui all'articolo 201, deve essere notificato il verbale della avvenuta violazione in quanto effettivo trasgressore. Non si applicano le disposizioni di cui agli articoli 94 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 e 247-bis del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992 n. 495.".»;

d) *sostituire la lettera f) con la seguente:*

«f) all'articolo 117:

1) al comma 2, le parole: "Per i primi tre anni" sono sostituite dalle seguenti: "Per i primi cinque anni";

2) al comma 2-bis, dopo il secondo periodo è inserito il seguente: "Per le autovetture elettriche o ibride plug-in, il limite di potenza specifica è di 65kW/t compreso il peso della batteria.".»;

e) *dopo la lettera h), inserire le seguenti:*

«h-bis) all'articolo 126-bis, il comma 5 è sostituito dal seguente: "5. Salvo il caso di perdita totale del punteggio di cui al comma 6, la mancanza, per il periodo di due anni, della violazione di una norma di comportamento da

cui derivi la decurtazione del punteggio, determina l'attribuzione di un credito di due punti, fino a un massimo di dieci punti.";

h-ter) all'articolo 142, sono apportate le seguenti modificazioni:

1) al comma 7, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: "Se l'infrazione è commessa in ambito urbano, è applicata anche la decurtazione di un punto della patente. Dalla violazione consegue la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da uno a 15 giorni.";

2) al comma 8, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: "Se l'infrazione è commessa in ambito urbano, è applicata anche la decurtazione di due punti della patente. Dalla violazione consegue la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da 15 a 30 giorni.".

h-quater) all'articolo 143, dopo il comma 1, è aggiunto il seguente: "*1-bis*. Le disposizioni di cui al comma precedente non si applicano ai velocipedi nelle strade o nelle zone all'interno dei centri abitati nelle quali il limite massimo di velocità è uguale o inferiore a 30 km/h.";

h-quinquies) all'articolo 147, sono apportate le seguenti modificazioni:

1) il comma 5 è sostituito dal seguente: "5. Chiunque viola la disposizione del presente articolo è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 500 a euro 1.000 e consegue in ogni caso la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da 6 mesi a 24 mesi, ai sensi del capo I, sezione II, del titolo VI. Per i conducenti che esercitano l'attività di trasporto di persone, di cui agli articoli 85, 86 e 87, quelli che esercitano l'attività di trasporto di cose, di cui agli articoli 88, 89 e 90, e i conducenti di autoveicoli di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 t, di autoveicoli trainanti un rimorchio che comporti una massa complessiva totale a pieno carico dei due veicoli superiore a 3,5 t, di autobus e di altri autoveicoli destinati al trasporto di persone il cui numero di posti a sedere, escluso quello del conducente, è superiore a otto, nonché di autoarticolati e di autosnodati è prevista la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 1.000 a euro 10.000 e della confisca amministrativa e la sospensione della patente da 12 mesi a 36 mesi, ai sensi del capo I, sezione II, del titolo VI.";

2) il comma 6 è sostituito dal seguente: "6. Quando lo stesso soggetto sia incorso, in un periodo di due anni, in una violazione di cui al comma 5 per almeno due volte, all'ultima violazione consegue la sanzione amministrativa accessoria della revoca della patente di guida, ai sensi del capo I, sezione II, del titolo VI. Per i conducenti che esercitano l'attività di trasporto di persone, di cui agli articoli 85, 86 e 87, quelli che esercitano l'attività di trasporto di cose, di cui agli articoli 88, 89 e 90, e i conducenti di autoveicoli di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 t, di autoveicoli trainanti un rimorchio che comporti una massa complessiva totale a pieno carico dei due

veicoli superiore a 3,5 t, di autobus e di altri autoveicoli destinati al trasporto di persone il cui numero di posti a sedere, escluso quello del conducente, è superiore a otto, nonché di autoarticolati e di autosnodati consegue la sanzione accessoria della revoca della patente, ai sensi del capo I, sezione II, del titolo VI.";

h-sexies) all'articolo 148, sono apportate le seguenti modificazioni:

1) il comma 9-*bis* è sostituito dal seguente: "9-*bis*. Il conducente di un autoveicolo che effettui il sorpasso di un velocipede e' tenuto ad usare particolari cautele al fine di assicurare una maggiore distanza laterale di sicurezza pari ad almeno 1,5 metri, in considerazione della minore stabilità e della probabilità di ondeggiamenti e deviazioni da parte del velocipede stesso. Prima di effettuare il sorpasso di un velocipede, il conducente dell'autoveicolo valuta l'esistenza delle condizioni predette per compiere la manovra in completa sicurezza per entrambi i veicoli, riducendo particolarmente la velocità, affinché' la manovra di sorpasso sia compiuta a ridottissima differenza di velocità. È tenuto a rinviare la manovra di sorpasso qualora tali circostanze non possano essere garantite. Chiunque viola le disposizioni del presente comma è soggetto alle sanzioni amministrative di cui al comma 16, primo periodo.";

2) dopo il comma 14, è aggiunto il seguente: "14-*bis*. Ai veicoli di cui all'art.47 comma 2 lettere b), c) e d) è vietato il sorpasso del velocipede nelle strade o nelle zone all'interno dei centri abitati nelle quali il limite massimo di velocità è uguale o inferiore a 30 km/h.";

h-septies) all'articolo 149, comma 4, dopo le parole: "euro 168" sono aggiunte le seguenti: "Quando dall'inosservanza delle disposizioni di cui al presente articolo deriva una collisione con una bicicletta si aggiunge la frequenza obbligatoria di un corso sulla sicurezza stradale di almeno due ore formative".;

h-octies) all'articolo 158, sono apportate le seguenti modificazioni:

1) al comma 1, lettera g) le parole: "sbocchi delle medesime;" sono sostituite dalle seguenti: "sbocchi delle medesime, ad una distanza maggiore di 5 metri";

2) dopo il comma 4 è inserito il seguente: "4-*bis*. È consentita la sosta dei velocipedi sui marciapiedi e all'interno delle aree pedonali, in mancanza di apposite aree di sosta, purché la larghezza del marciapiede sia di almeno 1,5 metri; in ogni caso, il velocipede in sosta non deve recare intralcio ai pedoni, non deve essere collocato lungo i percorsi tattili per i disabili visivi ovvero in prossimità di esercizi commerciali in modo tale da impedire l'accesso della clientela o la fruizione degli spazi espositivi.";

3) al comma 5, le parole: "delle lettere d), g) e h)" sono sostituite dalle seguenti: "delle lettere d), g), h), i) e l)";

h-nonies) all'articolo 172, comma 10, il secondo periodo è sostituito dal seguente: "Della violazione di cui al presente comma ne risponde anche il conducente";

h-*decies*) dopo l'articolo 173, e' inserito il seguente:

«Art. 173-*bis*.

(Divieto di fumare durante la guida).

1. Al conducente è fatto divieto di fumare durante la guida.

2. Chiunque viola il divieto di cui al comma 1 del presente articolo e' soggetto alla sanzione amministrativa pecuniaria di cui all'articolo 173, comma 3.»;

h-*undecies*) all'articolo 182, sono apportate le seguenti modificazioni:

1) al comma 1-*bis*, dopo le parole: "strade urbane ciclabili" sono aggiunte le seguenti: "e sulle strade o nelle zone nelle quali il limite massimo di velocità è uguale o inferiore a 30 km/h ovvero in ambito extraurbano quando, non essendovi spazio riservato sulla carreggiata, la disposizione su due file parallele consente una maggiore visibilità dei ciclisti e una minore occupazione in senso longitudinale del gruppo di ciclisti, facilitando il sorpasso dello stesso da parte degli autoveicoli in condizioni di maggior sicurezza";

2) al comma 7, sono aggiunte, infine, le seguenti parole: "È fatta eccezione per i velocipedi per il trasporto scolastico in cui è possibile trasportare fino a 2 adulti e 10 bambini.";

3) dopo il comma 9-*bis*, è inserito il seguente: "9-*ter*. All'interno dei centri abitati nelle strade classificate di tipo E o F ovvero nelle zone a traffico limitato, nelle quali il limite massimo di velocità è uguale o inferiore a 30 km/h, i velocipedi possono circolare anche in senso opposto a quello di marcia rispetto agli altri veicoli, previa valutazione delle condizioni di sicurezza. La circolazione dei velocipedi prevista ai sensi del primo periodo, denominata "doppio senso ciclabile", è disposta con ordinanza del sindaco, adottata ai sensi dell'articolo 7, comma 1, ed è segnalata mediante l'aggiunta di un pannello integrativo di eccezione per i velocipedi ai segnali verticali di divieto, di obbligo generico e utili alla guida, indipendentemente dalla larghezza della carreggiata, dalla presenza e dalla posizione di aree per la sosta veicolare e dalla massa dei veicoli autorizzati al traffico."»

f) *sostituire la lettera i) con la seguente:*

«i) all'articolo 190 sono apportate le seguenti modificazioni:

1) al comma 7, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: "Le macchine per uso di persone con disabilità possono, altresì, circolare sui percorsi ciclabili e sugli itinerari ciclopedonali, nonché, se asservite da motore, sulle piste ciclabili, sulle corsie ciclabili, sulle corsie ciclabili per doppio senso ciclabile e sulle strade urbane ciclabili.";

2) il comma 8 è sostituito dal seguente: "8. La circolazione con pattini a rotelle o con tavole o con monopattini a spinta è consentita nelle aree

pedonali, sui marciapiedi larghi non meno di 2,5 m. e negli itinerari ciclopedonali, con l'obbligo di osservare il comportamento prescritto per i pedoni.";

3) al comma 9, il secondo periodo è soppresso»;

g) *dopo la lettera i), aggiungere, in fine, le seguenti:*

«i-bis) all'articolo 202, sono apportate le seguenti modificazioni:

1) al comma 1, il terzo periodo è sostituito dal seguente: "La riduzione di cui al periodo precedente non si applica alle violazioni del presente codice per cui è prevista la sanzione accessoria della confisca del veicolo, ai sensi del comma 3 dell'articolo 210, o la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida e alle violazioni indicate all'articolo 158 comma 5.";

2) dopo il comma 3-bis, è aggiunto, in fine, il seguente: "3-ter. Il pagamento in misura ridotta non è inoltre consentito per le violazioni previste dall'articolo 142, commi 7 e 8, qualora vengano superati i limiti massimi di velocità per le strade nei centri abitati.";

i-ter) all'articolo 219, comma 3-ter, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: "Quando la revoca della patente di guida è disposta a seguito della violazione di cui all'articolo 147, comma 6, non è possibile conseguire una nuova patente di guida prima di tre anni a decorrere dalla data di emanazione del provvedimento di revoca."»

Conseguentemente, alla tabella dei punteggi allegata all'articolo 126-bis del decreto legislativo n. 285 del 1992 sono apportate le seguenti modificazioni:

a) *al capoverso "Art. 142", alle parole: «comma 8 - 3» sono premesse le seguenti: «comma 7 - 1» e dopo le parole: «comma 8-3» sono inserite le seguenti: «comma 8, ultimo periodo - 2»;*

b) *al capoverso "Art. 147", le parole: «comma 5 - 6» sono sostituite dalle seguenti: «comma 5 - 10»*

7.2

DI GIROLAMO, FEDE, VANIN

Ritirato

Al comma 1, lettera a), premettere la seguente:

«0a) all'articolo 3, comma 1, numero 53-bis), dopo la parola: "ciclisti" sono inserite le seguenti: ", conducenti di ciclomotori e di motocicli";».

Conseguentemente, al medesimo comma 1, dopo la lettera i), aggiungere, in fine, la seguente: «i-bis) all'articolo 208, comma 4, lettera c), dopo

la parola "ciclisti," sono inserite le seguenti: "conducenti di ciclomotori e di motocicli,"».

7.3

CORTI, PERGREFFI, CAMPARI, RUFA, RIPAMONTI

Ritirato

Al comma 1, alla lettera a), premettere la seguente:

0a) dopo la parola: «ciclisti» sono aggiunte le seguenti: «conducenti di ciclomotori e di motocicli».

Conseguentemente, all'articolo 208 comma 4, lettera c), dopo la parola: «ciclisti» aggiungere le seguenti: «conducenti di ciclomotori e di motocicli».

7.4

TIRABOSCHI

Ritirato

Al comma 1, alla lettera a) premettere la seguente:

«0a) All'articolo 5, dopo il comma 3, è aggiunto il seguente:

3-bis. Al fine di favorire il celere sviluppo delle infrastrutture digitali e consentire il tempestivo raggiungimento degli obiettivi di trasformazione digitale di cui al regolamento (UE) 2021/240 del Parlamento europeo e del Consiglio del 10 febbraio 2021 e al regolamento (UE) 2021/241 del Parlamento europeo e del Consiglio del 12 febbraio 2021, fino al 31 dicembre 2026, per la posa in opera di infrastrutture a banda ultra larga, l'operatore, una volta ottenuta l'autorizzazione per i fini e nelle forme di cui all'articolo 49, commi 6 e 7, del decreto legislativo 1 agosto 2003, n. 259, provvede ad inoltrare ai soggetti di cui al comma 3 apposita richiesta per l'adozione dei provvedimenti per la regolamentazione della circolazione stradale che dovranno essere resi entro e non oltre dieci giorni dalla ricezione della domanda. Decorso inutilmente il termine di dieci giorni l'operatore, dandone preventiva comunicazione ai soggetti di cui al comma 3 almeno cinque giorni prima, può dare avvio ai lavori nel rispetto delle prescrizioni del presente Codice e secondo le specifiche tecniche che verranno dettagliate nella comunicazione di avvio. Resta in ogni caso salva la possibilità per gli organi competenti di comunicare, prima dell'avvio dei lavori e comunque nel termine di 5 giorni dalla ricezione della comunicazione di avvio, eventuali ulteriori prescrizioni nell'ambito del rispetto delle norme relative alla circolazione stradale e/o eventuali motivi

ostativi che impongano il differimento dei lavori per un periodo comunque non superiore ad ulteriori 5 giorni».

7.5

EVANGELISTA

Ritirato

Al comma 1, alla lettera a) premettere la seguente:

«0a) All'articolo 5, dopo il comma 3, è aggiunto il seguente:

3-bis. Al fine di favorire il celere sviluppo delle infrastrutture digitali e consentire il tempestivo raggiungimento degli obiettivi di trasformazione digitale di cui al regolamento (UE) 2021/240 del Parlamento europeo e del Consiglio del 10 febbraio 2021 e al regolamento (UE) 2021/241 del Parlamento europeo e del Consiglio del 12 febbraio 2021, fino al 31 dicembre 2026, per la posa in opera di infrastrutture a banda ultra larga, l'operatore, una volta ottenuta l'autorizzazione per i fini e nelle forme di cui all'articolo 49, commi 6 e 7, del decreto legislativo 1 agosto 2003, n. 259, provvede ad inoltrare ai soggetti di cui al comma 3 apposita richiesta per l'adozione dei provvedimenti per la regolamentazione della circolazione stradale che dovranno essere resi entro e non oltre dieci giorni dalla ricezione della domanda. Decorso inutilmente il termine di dieci giorni l'operatore, dandone preventiva comunicazione ai soggetti di cui al comma 3 almeno cinque giorni prima, può dare avvio ai lavori nel rispetto delle prescrizioni del presente Codice e secondo le specifiche tecniche che verranno dettagliate nella comunicazione di avvio. Resta in ogni caso salva la possibilità per gli organi competenti di comunicare, prima dell'avvio dei lavori e comunque nel termine di 5 giorni dalla ricezione della comunicazione di avvio, eventuali ulteriori prescrizioni nell'ambito del rispetto delle norme relative alla circolazione stradale e/o eventuali motivi ostativi che impongano il differimento dei lavori per un periodo comunque non superiore ad ulteriori 5 giorni».

7.6

ASTORRE

Ritirato

Al comma 1, lettera a), premettere la seguente:

«0a) all'articolo 6, sono apportate le seguenti modificazioni:

1) il comma 1, è sostituito dal seguente "1. Il prefetto, per motivi di sicurezza pubblica o inerenti alla sicurezza della circolazione, di tutela della salute, nonché per esigenze di carattere militare può, conformemente alle direttive del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, sospendere temporaneamente la circolazione di tutte o di alcune categorie di utenti sulle strade o su tratti di esse";

2) dopo il comma 1, è inserito il seguente: "1-*bis*. Il prefetto nei giorni fissati con apposito calendario, da emanarsi con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, può vietare la circolazione dei veicoli adibiti al trasporto di cose. Nel calendario possono essere esclusi dal divieto i giorni in cui, secondo le indicazioni certificate dagli enti proprietari o concessionari delle strade, sia previsto un ridotto traffico veicolare leggero. Può inoltre prevedere che, ove le condizioni lo consentano, sulle autostrade e sulle strade extraurbane o su tratti di esse, il divieto di circolazione sia sostituito da un divieto di sorpasso e dal divieto di impegnare altre corsie all'infuori di quella più vicina al bordo destro della carreggiata per i veicoli per cui vale il divieto di circolazione. Nel regolamento sono stabilite le condizioni e le eventuali deroghe che devono tenere conto anche dei provvedimenti di divieto adottati nei Paesi confinanti o limitrofi";

3) al comma 12, le parole: "provvedimenti di sospensione della circolazione emanati a norma dei commi 1 e 3" sono sostituite dalle seguenti: "i provvedimenti di sospensione della circolazione emanati a norma dei commi 1, 1-*bis* e 3";

4) al comma 12, in fine, è inserito il seguente periodo: "Le medesime sanzioni si applicano a chi viola il divieto di sorpasso imposto nei giorni fissati a apposito calendario emanato con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, ai sensi del comma 1-*bis*";

5) dopo il comma 13, è inserito il seguente: "13-*bis*. Fermo restando quanto disposto dagli articoli 167 e 169, chiunque viola il divieto stabilito ai sensi del comma 4 in relazione alla limitazione di massa complessiva o per asse dei veicoli, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 500,00 a euro 2.000,00. Costituiscono fonte di prova per la verifica della massa gli strumenti di cui all'articolo 167 e di cui all'articolo 363 del Regolamento. Per la determinazione del valore della massa rilevata, si applica quanto disposto dall'articolo 167, comma 1-*bis*."»

7.7

STEGER, DURNWALDER, LANIECE

Ritirato

Al comma 1, alla lettera a), premettere la seguente:

«0a) all'articolo 6, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) il comma 1, è sostituito dal seguente: "1. Il prefetto, per motivi di sicurezza pubblica o inerenti alla sicurezza della circolazione, di tutela della salute, nonché per esigenze di carattere militare può, conformemente alle direttive del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, sospendere temporaneamente la circolazione di tutte o di alcune categorie di utenti sulle strade o su tratti di esse";

b) dopo il comma 1, è inserito il seguente: "1-bis. Il prefetto nei giorni fissati con apposito calendario, da emanarsi con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, può vietare la circolazione dei veicoli adibiti al trasporto di cose. Nel calendario possono essere esclusi dal divieto i giorni in cui, secondo le indicazioni certificate dagli enti proprietari o concessionari delle strade, sia previsto un ridotto traffico veicolare leggero. Può inoltre prevedere che, ove le condizioni lo consentano, sulle autostrade e sulle strade extraurbane o su tratti di esse, il divieto di circolazione sia sostituito da un divieto di sorpasso e dal divieto di impegnare altre corsie all'infuori di quella più vicina al bordo destro della carreggiata per i veicoli per cui vale il divieto di circolazione. Nel regolamento sono stabilite le condizioni e le eventuali deroghe che devono tenere conto anche dei provvedimenti di divieto adottati nei Paesi confinanti o limitrofi";

c) al comma 12, le parole: "provvedimenti di sospensione della circolazione emanati a norma dei commi 1 e 3", sono sostituite dalle seguenti: "i provvedimenti di sospensione della circolazione emanati a norma dei commi 1, 1-bis e 3" ;

d) al comma 12, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: "Le medesime sanzioni si applicano a chi viola il divieto di sorpasso imposto nei giorni fissati a apposito calendario emanato con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, ai sensi del comma 1-bis".»

7.8

MARGIOTTA

Ritirato

Al comma 1, apportare le seguenti modificazioni:

- alla lettera a) premettere le seguenti:

«0a) all'articolo 6:

1) dopo il comma 2 è inserito il seguente: "2-*bis*. Per le aree extraurbane di particolare rilevanza culturale, paesaggistica, naturalistica che insistono su più amministrazioni comunali contigue ovvero che interessino anche tratti di strada non comunali o in presenza di motivi di sicurezza pubblica o di tutela della salute, le competenze previste sono esercitate, per i territori di rispettiva competenza, sentito il parere dell'ente proprietario della strada, dall'Unione di Comuni o, ove non presente, da un Comune o Ente sovracomunale opportunamente delegato dai Comuni interessati.";

2) al comma 8 dopo le parole: "commi 1" sono aggiunte le seguenti: ", 2-*bis*";

3) dopo il comma 12 è inserito il seguente: "12-*bis*. Chiunque non ottempera ai provvedimenti di sospensione della circolazione emanati a norma del comma 2-*bis* è soggetto alle medesime sanzioni del comma 12. Il controllo del rispetto delle limitazioni è demandato ai Corpi di polizia municipale dei comuni associati o convenzionati tra loro. Per l'accertamento e per la redazione della documentazione in ordine alle violazioni di cui al comma 2-*bis* del presente articolo è possibile ricorrere all'uso della tecnologia digitale e a strumenti elettronici e fotografici per il rilievo automatico delle stesse.";

0b) all'articolo 7:

1) al comma 3, dopo le parole "i provvedimenti indicati nell'articolo 6, commi 1 e 2" sono aggiunte le seguenti parole: "ad eccezione per i casi previsti dal comma 12-*bis*";

2) dopo il comma 12 è inserito il seguente: "12-*bis*. Per i tratti di strada non comunali che attraversano i centri abitati, i provvedimenti indicati all'articolo 6, comma 2-*bis*, sono di competenza del comune, in forma singola o associata così come previsto al medesimo articolo 6, commi 2-*bis* e 12-*bis*, sentito il parere dell'Ente proprietario della strada.";

0c) all'articolo 8:

1) al comma 1, le parole "il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentite le Regioni e i comuni interessati" sono sostituite dalle seguenti: "con delega del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, la Regione, sentiti i comuni interessati";

2) dopo il comma 1, è aggiunto il seguente: "1-*bis*. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti potrà verificare che la delega concessa alle sin-

gole Regioni sia applicata con perizia, nel rispetto della normativa nazionale vigente."»;

- *dopo la lettera i) aggiungere la seguente:*

«*i-bis)* all'articolo 201, comma 1-*bis*, lettera g-*bis)* dopo le parole "accertamento delle violazioni di cui agli articoli" sono inserite le seguenti: "6, comma 12-*bis*,"».

7.9

CAMPARI, PERGREFFI, CORTI, RUFA, RIPAMONTI

Ritirato

Apportare le seguenti modificazioni:

a) *al comma 1, premettere le seguenti lettere:*

«0a) all'articolo 6, dopo il comma 13 è inserito il seguente: "13-*bis*. Fermo restando quanto disposto dagli articoli 167 e 169, chiunque viola il divieto di cui al comma 4 relativo alla limitazione di massa complessiva o per asse dei veicoli, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 500,00 a euro 2.000,00. Costituiscono fonte di prova per la verifica della massa gli strumenti di cui all'articolo 167 e di cui all'articolo 363 del Regolamento. Per la determinazione del valore della massa rilevata, si applica quanto disposto dall'articolo 167, comma 1-*bis*.";

0b) all'articolo 7, il comma 5 è sostituito dal seguente: "5. Le caratteristiche, le modalità costruttive e i criteri di installazione e di manutenzione dei dispositivi di controllo di durata della sosta sono stabiliti con regolamento del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.";

0c) all'articolo 8, comma 1, le parole "il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentite le regioni" sono sostituite dalle seguenti: "il Presidente della Regione territorialmente competente, sentite le prefetture";

0d) all'articolo 9:

1) il comma 3 è sostituito dal seguente: "3. Per le autorizzazioni relative alle competizioni motoristiche, i promotori devono allegare il preventivo parere del C.O.N.I. Per consentire la formulazione del programma delle competizioni da svolgere nel corso dell'anno, se è riconosciuto il carattere sportivo delle stesse e non si creano gravi limitazioni al servizio di trasporto pubblico, nonché al traffico ordinario, i promotori devono darne comunicazione entro il trenta novembre dell'anno precedente al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili che provvede alla pubblicazione del programma delle gare entro il trentuno dicembre dello stesso anno. Il preventivo parere del C.O.N.I. non è richiesto per le manifestazioni di regolarità a cui partecipano i veicoli di cui all'articolo 60, purché la velocità imposta sia per

tutto il percorso inferiore a 40 km/h e la manifestazione sia organizzata in conformità alle norme tecnico sportive della federazione di competenza.";

2) al comma 4, primo periodo, le parole: "delle infrastrutture e dei trasporti" sono soppresse;

3) il comma 5 è sostituito dal seguente: "5. Nei casi in cui, per motivate necessità, si debba inserire una competizione non prevista nel programma, i promotori devono chiedere l'autorizzazione di cui al comma 4 almeno sessanta giorni prima della competizione. L'autorità competente può concedere l'autorizzazione a spostare la data di effettuazione indicata nel programma quando gli organi sportivi competenti lo richiedano per motivate necessità.";

0e) all'articolo 10, comma 24, secondo periodo, le parole: "non si procede all'applicazione di sanzioni, se la massa complessiva a pieno carico non risulta superiore di oltre il 5 per cento ai limiti previsti dall'articolo 62, comma 4" sono sostituite dalle seguenti: "si applica quanto disposto dall'articolo 167, comma 1-*bis*";

b) *al comma 1, dopo la lettera a), inserire le seguenti:*

«a-*bis*) all'articolo 41, comma 8, le parole: "da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti" sono sostituite dalle seguenti: "o approvazione da parte del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili";

a-*ter*) all'articolo 43:

1) al comma 5, dopo le parole "o con la sicurezza della circolazione" sono inserite le seguenti: "o con la protezione degli operatori stradali";

2) dopo il comma 5, sono aggiunti i seguenti:

"5-*bis*. Sulle strade con carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico, al fine di prevenire situazioni di pericolo derivanti dalla presenza di persone sulla carreggiata, dall'installazione o rimozione di segnaletica per cantieri, da incidenti o altri eventi imprevedibili, il rallentamento graduale della marcia dei veicoli e l'eventuale regolazione del flusso veicolare può avvenire anche mediante l'impiego di veicoli degli organi di polizia stradale di cui all'articolo 12, commi 1, 2 e 3, nonché dei soggetti in possesso dell'abilitazione prevista dal comma 3-*bis* del medesimo articolo 12.

5-*ter*. I veicoli di cui al comma 5- *bis*, impiegati nelle attività di cui al medesimo comma, devono tenere in funzione il dispositivo supplementare a luce lampeggiante blu in abbinamento ad un pannello rettangolare recante la scritta "safety-car". Con apposito provvedimento del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da adottare d'intesa con il Ministero dell'interno, sono stabilite le modalità di rallentamento graduale della marcia dei veicoli e di eventuale regolazione del flusso veicolare nei casi di cui al comma 5-*bis*, nonché le caratteristiche dei veicoli impiegati, delle attrezzature e dei dispositivi supplementari di equipaggiamento degli stessi.";

a-quater) all'articolo 45:

1) il comma 6 è sostituito dal seguente: "6. Nel regolamento sono precisati i segnali, i dispositivi, le apparecchiature e gli altri mezzi tecnici di controllo e regolazione del traffico, nonché quelli atti all'accertamento e al rilevamento automatico delle violazioni alle norme di circolazione, e i materiali che, per la loro fabbricazione e diffusione, qualora non disciplinati da specifici regolamenti europei ovvero norme armonizzate, sono soggetti all'approvazione od omologazione, laddove necessaria, da parte del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, previo accertamento delle caratteristiche geometriche, fotometriche, funzionali, di idoneità e di quanto altro necessario. Nello stesso regolamento sono precisate, altresì, le modalità di omologazione e di approvazione. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, con appositi regolamenti, può disciplinare le caratteristiche e i requisiti di quei dispositivi o sistemi per i quali non è più necessaria l'approvazione od omologazione, ma è sufficiente il rispetto delle prescrizioni contenute nei medesimi regolamenti.";

2) dopo il comma 6, è inserito il seguente: "6-*bis*. Tutti i dispositivi, atti all'accertamento e al rilevamento automatico delle violazioni alle norme di circolazione, devono essere sottoposti a verifiche periodiche di funzionalità con cadenza almeno annuale. Inoltre, i dispositivi che, ai fini dell'accertamento di una violazione, misurano le dimensioni, la massa e la velocità dei veicoli, nonché il tempo, sia in termini di durata sia in termini di sincronismo, o altre grandezze fisiche fondamentali e derivate, devono essere sottoposti a taratura con cadenza almeno annuale presso laboratori accreditati.";

3) il comma 8 è abrogato;

4) al comma 9, dopo le parole: "omologati o approvati" sono inserite le seguenti: ", oppure, se non è richiesta l'omologazione, non soddisfacenti le caratteristiche e i requisiti prescritti da appositi regolamenti europei o ministeriali,»";

c) al comma 1, dopo la lettera g), inserire le seguenti:

«*g-bis*) all'articolo 122, comma 5-*bis*, in fine, sono aggiunti i seguenti periodi: "Tali esercitazioni possono essere svolte anche con veicoli ad alimentazione elettrica o ibrida con cambio automatico. Le limitazioni dell'articolo 117, comma 2-*bis*, primo e secondo periodo, non si applicano ai conducenti che hanno conseguito la patente di categoria B effettuando le esercitazioni di cui al primo periodo anche con veicolo ad alimentazione elettrica o ibrida con cambio automatico.";

g-ter) all'articolo 123, comma 7, ultimo periodo, dopo le parole: "possono essere complessivamente ridotte" sono inserite le seguenti: ", ivi compreso il veicolo di categoria B con alimentazione elettrica o ibrida, con cambio automatico di cui all'articolo 122, comma 5-*bis*";»

d) *al comma 1, dopo la lettera h), inserire le seguenti:*

«*h-bis*) all'articolo 142:

1) al comma 3, lettera e), sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: ", ad eccezione dei treni costituiti da un autoveicolo di categoria M1 o N1 trainante un rimorchio di categoria O1 o O2, per i quali vigono i limiti di 80 km/h fuori dei centri abitati e 100 km/h sulle autostrade";

2) al comma 6, dopo le parole: "debitamente omologate" sono inserite le seguenti: "o, nelle more dell'emanazione di un regolamento specifico, approvate dal Ministero delle infrastrutture e mobilità sostenibili,";

h-ter) all'articolo 158, comma 1, lettera *h-ter*), secondo periodo, dopo le parole "oltre un'ora" sono inserite le seguenti: "ovvero oltre il limite temporale inferiore a un'ora, fissato con ordinanza del sindaco,";

h-quater) all'articolo 167:

1) dopo il comma 1 è inserito il seguente: "1-*bis*. Nel rilevamento della massa dei veicoli, effettuato con gli strumenti di cui al comma 12, si applica una riduzione pari al cinque per cento del valore misurato, mentre nel caso di utilizzo di strumenti di cui al comma 12-*bis* si applica una riduzione pari al dieci per cento del valore misurato.";

2) al comma 2, le parole "di oltre il cinque per cento" sono soppresse;

3) il comma 2-*bis* è sostituito dal seguente: "2-*bis*. I veicoli di cui al comma 2, se ad alimentazione esclusiva o doppia a metano, GPL, elettrica e ibrida e dotati di controllo elettronico della stabilità, possono circolare con una massa complessiva a pieno carico che non superi quella indicata nella carta di circolazione più una tonnellata. Si applicano le sanzioni di cui al comma 2.";

4) il comma 3 è sostituito dal seguente: "3. Per i veicoli di massa complessiva a pieno carico non superiore a 10 t, le sanzioni amministrative previste al comma 2 sono applicabili allorché l'eccedenza non superi rispettivamente il cinque, quindici, venticinque per cento, oppure superi il venticinque per cento della massa complessiva.";

5) al comma 3-*bis*, la parola "15" è sostituita dalla seguente: "dieci";

6) al comma 5, primo periodo, le parole "di oltre il cinque per cento" e, al secondo periodo, le parole "e il 5 per cento per il veicolo rimorchiato" sono soppresse;

7) al comma 10, la parola "dieci" è sostituita dalla seguente: "cinque";

8) al comma 10-*bis*, le parole "valore minimo fra il 20 per cento e 10" sono sostituite dalla parola: "cinque";

9) il comma 11 è sostituito dal seguente: "11. Le sanzioni amministrative previste nel presente articolo sono applicabili anche ai trasporti ed ai veicoli eccezionali, definiti all'articolo 10, quando venga superata la massa complessiva massima indicata nell'autorizzazione. La prosecuzione del viaggio è subordinata al rilascio di una nuova autorizzazione.";

10) al comma 12, dopo le parole "strumenti di pesa" sono aggiunte le parole: "di tipo statico";

11) dopo il comma 12 è inserito il seguente: "12-*bis*. Costituiscono, altresì, fonti di prova per il controllo del carico le risultanze degli strumenti di pesa di tipo dinamico in dotazione agli organi di polizia, omologati o approvati dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. Le spese per l'accertamento sono a carico dei soggetti di cui al comma 9 in solido.";

h-quinquies) all'articolo 169, comma 7, sono aggiunti, in fine, i seguenti periodi: "Costituiscono fonte di prova per la verifica della massa gli strumenti di cui all'articolo 167 e di cui all'articolo 363 del Regolamento. Per la determinazione del valore della massa rilevata, si applica quanto disposto dall'articolo 167, comma 1-*bis*.";

h-sexies) all'articolo 175, comma 2, lettera a), sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: "o con potenza inferiore ai 15 kW, se dotate di motore elettrico";

h-septies) all'articolo 177:

1) dopo il comma 1, è inserito il seguente: "1-*bis*. L'uso del dispositivo supplementare a luce lampeggiante blu, in abbinamento ad un pannello rettangolare recante la scritta "safety-car", è consentito ai conducenti dei veicoli di cui all'articolo 43, comma 5-*bis*.";

2) dopo il comma 3, è inserito il seguente: "3-*bis*. Nelle situazioni di cui all'articolo 43 comma 5-*bis*, è vietato il sorpasso dei veicoli impiegati nella procedura di rallentamento graduale della marcia dei veicoli e di eventuale regolazione del flusso veicolare di cui al medesimo comma 5 - bis. Nelle medesime situazioni di cui al primo periodo, i conducenti dei veicoli che seguono devono rallentare gradualmente, attivare la segnalazione luminosa di pericolo di cui all'articolo 151, comma 1, lettera f) e osservare le eventuali prescrizioni imposte dai soggetti di cui all'articolo 12, commi 1, 2, 3 e 3 - bis impiegati nella procedura di cui al citato articolo 43, comma 5 - bis.";

3) al comma 4, le parole "al comma 1" sono sostituite dalle seguenti: "ai commi 1 e 1-*bis*";

4) dopo il comma 5, è inserito il seguente: "5-*bis*. Chiunque viola le disposizioni del comma 3-*bis* è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 167 a euro 665. Dalle violazioni di cui al presente comma consegue la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da uno a tre mesi, ai sensi delle norme di cui al capo I, sezione II, del titolo VI. Se le violazioni sono commesse da un conducente in possesso della patente di guida da meno di tre anni, la sospensione è aumentata da tre a sei mesi." »

e) *al comma 1, dopo la lettera i), inserire le seguenti:*

«i-*bis*) all'articolo 198:

1) al comma 1, dopo le parole "diverse disposizioni" sono inserite le seguenti: "relative a un unico tratto o sezione stradale";

2) dopo il comma 2, sono aggiunti, in fine, i seguenti:

"2-*bis*. Fuori dei casi di cui all'articolo 198-*bis*, quando, mediante i dispositivi di controllo remoto delle violazioni di cui all'articolo 201 sono accertate, senza contestazione immediata, più violazioni delle medesime disposizioni degli articoli 6 e 7 nella stessa zona a traffico limitato, nella stessa area pedonale urbana ovvero sul medesimo tratto di strada su cui insiste una stessa limitazione o uno stesso divieto, si applica una sola sanzione per ciascun giorno di calendario, anche nel caso in cui siano previste limitazioni del traffico solo in determinate fasce orarie nella medesima giornata, nonché nel caso in cui una fascia oraria di vigenza termini il giorno successivo.

2-*ter*. Il controllo in uscita con i dispositivi di cui all'articolo 201, comma 1-*bis*, lettera g), può essere attivato solo nel caso di regolare circolazione all'interno degli ambiti controllati. Nel caso di controllo del tempo di permanenza, si applica una tolleranza pari al cinque per cento del tempo di permanenza consentito.";

i-*ter*) dopo l'articolo 198 è inserito il seguente:

"Art. 198-*bis*

(Disposizioni in materia di illeciti di natura permanente e relative sanzioni)

1. Ai fini dell'applicazione delle norme del presente codice, gli illeciti amministrativi che riguardano la circolazione di un veicolo non avente i requisiti tecnici o amministrativi richiesti per la generica circolazione su strada costituiscono un'unica violazione anche se reiterata nel tempo. Restano ferme le disposizioni di cui ai commi 2,3,4. Nel caso in cui la condizione di cui al primo periodo venga meno, la condotta oggetto di violazione costituisce un nuovo illecito e ad essa può essere applicata un'altra sanzione.

2. La disposizione di cui al comma 1 non si applica agli illeciti commessi successivamente all'accertamento della violazione a seguito di contestazione immediata. Nel caso di cui al primo periodo, nel rispetto delle condizioni di sicurezza della circolazione e fatti salvi i divieti posti da altre disposizioni, l'organo accertatore può autorizzare il trasgressore a completare il viaggio o a raggiungere il luogo di destinazione per la via più breve e nel più breve tempo possibile.

3. Fuori dai casi di cui al comma 2, la disposizione di cui al comma 1 non si applica agli illeciti commessi successivamente alla notifica della violazione ai sensi dell'art. 201.

4. Nei casi in cui, anteriormente alla notifica delle violazioni accertate ai sensi del comma 1, si proceda alla contestazione immediata di violazioni relative al medesimo illecito, le violazioni accertate nei novanta giorni antecedenti alla contestazione immediata e non ancora notificate, sono assorbite nella condotta oggetto di contestazione immediata.

5. In deroga all'articolo 198, nei casi di cui al comma 1, chiunque commette più violazioni della stessa disposizione, è ammesso al pagamento in misura ridotta di cui all'articolo 202, se consentito, per un importo pari al quadruplo della sanzione prevista, se più favorevole e delle relative spese di accertamento e notificazione. Le disposizioni del periodo precedente si applicano a tutte le violazioni accertate prima della data di notifica di una di esse, limitatamente a quelle per le quali l'interessato abbia fatto istanza escluse quelle per le quali sia già avvenuto il pagamento in misura ridotta. L'istanza di cui al secondo periodo può essere presentata entro sessanta giorni al prefetto del luogo in cui è stata commessa la violazione che gli è stata notificata per prima, con le modalità di cui all'articolo 203, dandone, altresì, comunicazione a tutti gli altri organi di polizia stradale interessati. La comunicazione effettuata ai sensi del terzo periodo sospende le procedure connesse a tutte violazioni accertate. Il prefetto, entro sessanta giorni, ammette al pagamento nella misura indicata nel primo periodo per la prima violazione che gli è stata notificata e dispone l'archiviazione delle altre violazioni indicate nell'istanza dell'interessato, fatte salve le spese di notificazione che dovranno essere, comunque, corrisposte a favore di ogni singolo organo accertatore. Il pagamento deve essere eseguito a favore dell'amministrazione cui appartiene l'organo che ha accertato la violazione per la quale l'interessato ha presentato l'istanza, con le modalità di pagamento indicate nel verbale di contestazione. Le spese di notificazione relative ai verbali di contestazione per le quali il prefetto ha disposto l'archiviazione, dovranno essere corrisposte con le modalità originariamente indicate negli stessi verbali. I pagamenti dovranno essere corrisposti entro sessanta giorni dalla notificazione del provvedimento del prefetto, che è eseguita a cura dell'organo che ha accertato la prima violazione, con le modalità di cui all'articolo 201. Dell'avvenuta notificazione del provvedimento del prefetto dovrà essere data comunicazione a tutti gli organi di polizia stradale interessati. Si applicano, in quanto compatibili, le disposizioni di cui all'articolo 203, comma 3. Avverso il provvedimento del prefetto è ammessa opposizione davanti all'autorità giudiziaria ai sensi dell'articolo 205.

6. Nel caso di accertamento automatico delle violazioni di cui al comma 1 che comportano il fermo o il sequestro del veicolo o che comunque non consentono la continuazione del viaggio, se non a seguito del soddisfacimento dei requisiti tecnici e amministrativi necessari per circolazione su strada, in assenza di contestazione immediata, la violazione deve essere notificata al trasgressore senza ritardo anche ricorrendo a sistemi telematici."

i-quater) all'articolo 216:

1) al comma 1, i primi due periodi sono sostituiti dal seguente: "Nell'ipotesi in cui, ai sensi del presente codice, è stabilita la sanzione amministrativa accessoria del ritiro della carta di circolazione e del certificato di idoneità tecnica per le macchine agricole o di autorizzazioni o licenze nei casi in cui sono previste, ovvero della targa, il documento è ritirato, contestualmente all'accertamento della violazione, dall'organo accertatore ed inviato, entro

i cinque giorni successivi, al competente ufficio del Dipartimento per la mobilità sostenibile; la competenza territoriale di detti uffici è determinata con riferimento al luogo della commessa violazione.";

2) dopo il comma 3 è inserito il seguente: "3-*bis*. Nell'ipotesi di guida con patente o con altra abilitazione professionale di cui all'articolo 116, commi 8, 10, 11 e 12, scaduti di validità, l'agente accertatore provvede a ritirare la patente, il certificato di abilitazione professionale di tipo KA o KB o la carta di qualificazione del conducente rilasciata ad un conducente titolare di patente di guida emessa da altro Stato, ai fini della distruzione e di ciò fa menzione nel verbale di contestazione della violazione. Il prefetto competente dà notizia dei procedimenti e dei provvedimenti adottati sulla patente al prefetto del luogo di residenza del trasgressore.";

3) al comma 6, dopo le parole "gli sia stata ritirata" sono sostituite dalle seguenti: "o altra abilitazione professionale di cui all'articolo 116, commi 8, 10, 11 e 12, gli siano state ritirate ai sensi del comma 3-*bis*,";>

f) *dopo il comma 3, sono inseriti i seguenti:*

«3-*bis*. All'articolo 5, comma 8, del decreto legislativo 24 giugno 2003, n. 209, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: "Il titolare del centro di raccolta può altresì procedere alla cancellazione dal PRA del veicolo fuori uso secondo le modalità stabilite con il decreto del Presidente della Repubblica di cui al comma 10, trattenendo il certificato di proprietà, la carta di circolazione e le targhe e provvedendo alla loro distruzione nel corso del terzo mese successivo a quello di emissione della ricevuta di avvenuta cancellazione.

3-*ter*. All'articolo 231 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 5, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: "Il titolare del centro di raccolta può altresì procedere alla cancellazione dal PRA del veicolo fuori uso secondo le modalità stabilite con il decreto del Presidente della Repubblica di cui all'articolo 5, comma 10, del decreto legislativo 24 giugno 2003, n. 209, trattenendo il certificato di proprietà, la carta di circolazione e le targhe e provvedendo alla loro distruzione nel corso del terzo mese successivo a quello di emissione della ricevuta di avvenuta cancellazione.";

b) al comma 8, le parole: "sull'apposito registro di entrata e di uscita dei veicoli da tenersi secondo le norme del regolamento di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285" sono sostituite dalle seguenti: "nel registro unico telematico dei veicoli fuori uso di cui all'articolo 5, comma 10, del decreto legislativo 24 giugno 2003, n. 209.">.

7.10

STEGER, DURNWALDER, LANIECE

Ritirato

Al comma 1, alla lettera a), premettere la seguente:

«0a) all'articolo 6, dopo il comma 13, è inserito il seguente: "13-bis. Fermo restando quanto disposto dagli articoli 167 e 169, chiunque viola il divieto stabilito ai sensi del comma 4 in relazione alla limitazione di massa complessiva o per asse dei veicoli, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 500,00 a euro 2.000,00. Costituiscono fonte di prova per la verifica della massa gli strumenti di cui all'articolo 167 e di cui all'articolo 363 del Regolamento. Per la determinazione del valore della massa rilevata, si applica quanto disposto dall'articolo 167, comma 1-bis."»

7.11

VONO

Ritirato

Al comma 1, alla lettera a), premettere la seguente:

«0a) all'articolo 7, comma 9, al quarto periodo, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: "non superiore, in ogni caso, a 500 euro annui"».

7.18

CIOFFI, VANIN

Ritirato

Al comma 1, apportare le seguenti modificazioni:

a) alla lettera a), premettere la seguente:

"0a) all'articolo 7, comma 9-bis, le parole: «le zone di cui al comma 9» sono sostituite dalle seguenti: «le zone a traffico limitato di cui al comma 9, istituite per esclusive finalità di tutela ambientale» e le parole: «o ibrida» sono soppresse";

b) *dopo la lettera a), inserire la seguente:*

"a-bis) all'articolo 42, sono apportate le seguenti modificazioni:

1) il comma 2 è sostituito dal seguente: «Sono, altresì, segnali complementari i dispositivi destinati ad impedire la sosta, a moderare il traffico e a rallentare la velocità dei veicoli.»;

2) dopo il comma 2, è inserito il seguente: «2-bis) Nei centri abitati, sulle strade classificate di tipo E, E-bis, F e F-bis, ove sia istituito un limite massimo di velocità inferiore o uguale a 30 km/h, per l'intera o solo per una parte della larghezza della corsia o della carreggiata possono essere adottati dispositivi di moderazione del traffico e rallentamento della velocità, realizzati in opera o prefabbricati e installati in forma estesa o in forma puntuale in corrispondenza di specifici punti critici, ivi compresi elementi in rilievo, dossi e rialzi del piano stradale, dispositivi del tipo denominato "cuscini berlinesi", disassamenti, deviazioni e restringimenti artificiali della carreggiata, ampliamenti dei marciapiedi laterali in prossimità delle intersezioni e degli attraversamenti.».";

c) *alla lettera c), apportare le seguenti modificazioni:*

1) *al numero 1) aggiungere, in fine, le seguenti parole:* «o al trasporto di altre persone ai sensi dell'articolo 182, comma 6,»;

2) *al numero 2), sostituire le parole:* « $\geq 0,3$ », *con le seguenti:* « $\geq 0,2$ »;

d) *dopo la lettera h), inserire le seguenti:*

"h-bis) all'articolo 140, dopo il comma 1 è aggiunto il seguente:

«1-bis. Tutti gli utenti della strada sono tenuti alla conoscenza del presente codice, a prestare attenzione e rispetto verso gli altri utenti e a comprendere la propria responsabilità per la sicurezza altrui. I conducenti dei veicoli che per massa e velocità possono causare i danni maggiori in caso di collisione hanno la massima responsabilità di prendersi cura e ridurre il pericolo per gli altri utenti, in particolare i conducenti dei veicoli a motore verso gli utenti non motorizzati e i ciclisti nei confronti dei pedoni. Resta ferma in ogni caso la responsabilità di tutti gli utenti della strada di rispettare le norme di comportamento stabilite e di avere riguardo per la sicurezza propria e degli altri utenti.»;

h-ter) all'articolo 142, comma 1, le parole: «ed i 50 km/h per le strade nei centri abitati, con la possibilità di elevare tale limite fino ad un massimo di 70 km/h», sono sostituite dalle seguenti: «e, nei centri abitati, senza computare a tal fine le eventuali corsie riservate alla circolazione di solo una o determinate categorie di veicoli, i 50 km/h per le strade a due o più corsie nell'unico senso di marcia o in entrambi i sensi di marcia presenti, i 30 km/h per le strade a una sola corsia nell'unico senso di marcia oppure in uno o in entrambi i sensi di marcia presenti, i 20 km/h per le strade con

un'unica sede stradale destinata alla circolazione sia veicolare che pedonale, con la possibilità di elevare il primo limite fino ad un massimo di 70 km/h»;

h-quater) all'articolo 143, dopo il comma 3, è aggiunto il seguente: «3-bis. Le disposizioni di cui ai commi 1 e 2 non si applicano nelle strade urbane ciclabili, nelle quali i velocipedi possono circolare anche al centro della carreggiata.»;

h-quinquies) all'articolo 182, sono apportate le seguenti modificazioni:

1) al comma 7, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: «Tuttavia, sui velocipedi di cui al comma 6 condotti da una persona adulta e destinati esclusivamente al trasporto di un'unica altra persona adulta e di bambini fino a dodici anni di età, si possono trasportare fino a dieci persone compreso il conducente, fermi restando i limiti dimensionali stabiliti dall'articolo 50, comma 2.»;

2) al comma 9, le parole: «loro riservate», sono sostituite dalle seguenti: «loro esclusivamente riservate», e dopo le parole «sulle corsie ciclabili», sono aggiunte le seguenti: «, salva la facoltà di sorpasso del velocipede che precede qualora delimitate da striscia discontinua.»;

3) dopo il comma 9, è aggiunto il seguente:

«9-quater. All'interno dei centri abitati nelle strade classificate di tipo E, E-bis o F ovvero nelle zone a traffico limitato, in corrispondenza delle intersezioni regolamentate da semaforo veicolare normale, alle biciclette, con ordinanza adottata ai sensi dell'articolo 7, comma 1, può essere consentito di svoltare a destra anche durante il periodo di accensione della luce rossa, in deroga agli articoli 38, comma 2 e 41, comma 11, nonché dell'articolo 105, comma 6 del regolamento, esclusivamente al ricorrere delle condizioni e nel rispetto delle prescrizioni di seguito indicate. Tale facoltà è segnalata mediante l'installazione, in prossimità delle lanterne semaforiche, di un unico pannello segnaletico composito, sul quale sono riuniti l'iscrizione: "con semaforo rosso" e i segnali verticali, in formato ridotto, di obbligo di dare precedenza e di prescrizione della direzione obbligatoria a destra, e il pannello integrativo contenente il simbolo della bicicletta. Al fine di prevenire ed evitare incidenti, i ciclisti devono usare la massima prudenza e rallentare in prossimità dell'intersezione, e sono in ogni caso tenuti a dare la precedenza ai pedoni, nonché a tutti i veicoli che, durante il periodo di accensione della luce verde del semaforo loro riferito, circolano sulla strada sulla quale i ciclisti stanno per immettersi. I ciclisti, inoltre, sono integralmente responsabili, a ogni effetto di legge, delle conseguenze derivanti dall'eventuale mancato rispetto dei predetti obblighi, salva prova contraria e fermo restando l'obbligo stabilito dall'articolo 145, comma 1, per tutti i conducenti.»;

e) *alla lettera i)*, aggiungere, in fine, le seguenti parole: «, a condizione, nelle relative fattispecie, che le predette corsie siano delimitate da striscia discontinua e che le predette piste abbiano una larghezza di almeno due

metri se a unico senso di marcia e di almeno 3,5 metri se a doppio senso di marcia»;

f) *dopo la lettera i), aggiungere, in fine, la seguente:*

"i-bis) all'articolo 201, comma 1-bis, alla lettera g-bis), apportare le seguenti modificazioni:

1) dopo la parola «articoli» sono aggiunte le seguenti parole: «40, comma 11,»;

2) dopo le parole: «143, commi 11 e 12,» è aggiunto: «145,»;

3) dopo: «146,» è aggiunto: «148,»;

4) dopo: «171,» sono aggiunti: «173, comma 3-bis, 191, comma 4,»."

Conseguentemente, dopo il comma 1, inserire il seguente:

«1-bis. Agli oneri derivanti dall'attuazione del comma 1, lettera h-ter), a carico degli enti proprietari o gestori della strada per l'implementazione e sostituzione della segnaletica stradale, si provvede, nei limiti delle risorse già disponibili a legislazione vigente, a valere sulle somme di cui all'articolo 142, comma 12-ter, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e sulla quota di proventi di cui all'articolo 208, comma 4, lettera a) del citato decreto legislativo n. 285 del 1992.»

7.19

COMINCINI

Ritirato

Al comma 1, apportare le seguenti modificazioni:

a) *alla lettera a) premettere le seguenti:*

"0a) all'articolo 7, comma 9-bis, le parole: «le zone di cui al comma 9» sono sostituite dalle seguenti: «le zone a traffico limitato di cui al comma 9, istituite per esclusive finalità di tutela ambientale,»;

0b) all'articolo 7, comma 9-bis, sono soppresse le parole: «o ibrida»;"

b) *dopo la lettera a), inserire la seguente:*

"a-bis) all'articolo 42:

1) il comma 2 è sostituito dal seguente: «2. Sono, altresì, segnali complementari i dispositivi destinati ad impedire la sosta, a moderare il traffico e a rallentare la velocità dei veicoli.»;

2) dopo il comma 2, è inserito il seguente: «2-*bis*. Nei centri abitati, sulle strade classificate di tipo E, E-*bis*, F e F-*bis*, ove sia istituito un limite massimo di velocità inferiore o uguale a 30 km/h, per l'intera o solo per una parte della larghezza della corsia o della carreggiata possono essere adottati dispositivi di moderazione del traffico e rallentamento della velocità, realizzati in opera o prefabbricati e installati in forma estesa o in forma puntuale in corrispondenza di specifici punti critici, ivi compresi elementi in rilievo, dossi e rialzi del piano stradale, dispositivi del tipo denominato "cuscini berlinesi", disassamenti, deviazioni e restringimenti artificiali della carreggiata, ampliamenti dei marciapiedi laterali in prossimità delle intersezioni e degli attraversamenti.»;

c) alla lettera c):

1) al numero 1) aggiungere, in fine, le seguenti parole: «o al trasporto di altre persone ai sensi dell'articolo 182, comma 6,»;

2) al numero 2), sostituire le parole: « $\geq 0,3$ », con le seguenti: « $\geq 0,2$ »;

d) dopo la lettera h), aggiunge le seguenti:

"h-*bis*) all'articolo 140, dopo il comma 1 è aggiunto il seguente: «1-*bis*. Tutti gli utenti della strada sono tenuti alla conoscenza del presente codice, a prestare attenzione e rispetto verso gli altri utenti e a comprendere la propria responsabilità per la sicurezza altrui. I conducenti dei veicoli che per massa e velocità possono causare i danni maggiori in caso di collisione hanno la massima responsabilità di prendersi cura e ridurre il pericolo per gli altri utenti, in particolare i conducenti dei veicoli a motore verso gli utenti non motorizzati e i ciclisti nei confronti dei pedoni. Resta ferma in ogni caso la responsabilità di tutti gli utenti della strada di rispettare le norme di comportamento stabilite e di avere riguardo per la sicurezza propria e degli altri utenti.»;

h-ter) all'articolo 142, comma 1, le parole: «ed i 50 km/h per le strade nei centri abitati, con la possibilità di elevare tale limite fino ad un massimo di 70 km/h», sono sostituite dalle seguenti: «e, nei centri abitati, senza computare a tal fine le eventuali corsie riservate alla circolazione di solo una o determinate categorie di veicoli, i 50 km/h per le strade a due o più corsie nell'unico senso di marcia o in entrambi i sensi di marcia presenti, i 30 km/h per le strade a una sola corsia nell'unico senso di marcia oppure in uno o in entrambi i sensi di marcia presenti, i 20 km/h per le strade con un'unica sede stradale destinata alla circolazione sia veicolare che pedonale, con la possibilità di elevare il primo limite fino ad un massimo di 70 km/h»;

h-quater) all'articolo 143, dopo il comma 3, è aggiunto il seguente: «3-*bis*. Le disposizioni di cui ai commi 1 e 2 non si applicano nelle strade urbane ciclabili, nelle quali i velocipedi possono circolare anche al centro della carreggiata.»;

h-quinquies) all'articolo 182:

1) al comma 7, sono aggiunte in fine le seguenti parole: «Tuttavia, sui velocipedi di cui al comma 6 condotti da una persona adulta e destinati esclusivamente al trasporto di un'unica altra persona adulta e di bambini fino a dodici anni di età, si possono trasportare fino a dieci persone compreso il conducente, fermi restando i limiti dimensionali stabiliti dall'articolo 50, comma 2.»;

2) al comma 9, le parole: «loro riservate», sono sostituite dalle seguenti: «loro esclusivamente riservate», e dopo le parole «sulle corsie ciclabili», sono aggiunte le seguenti: «, salva la facoltà di sorpasso del velocipede che precede qualora delimitate da striscia discontinua.»;

3) dopo il comma 9, è aggiunto il seguente: «9-*quater*. All'interno dei centri abitati nelle strade classificate di tipo E, E-*bis* o F ovvero nelle zone a traffico limitato, in corrispondenza delle intersezioni regolamentate da semaforo veicolare normale, alle biciclette, con ordinanza adottata ai sensi dell'articolo 7, comma 1, può essere consentito di svoltare a destra anche durante il periodo di accensione della luce rossa, in deroga agli articoli 38, comma 2 e 41, comma 11, nonché dell'articolo 105, comma 6 del regolamento, esclusivamente al ricorrere delle condizioni e nel rispetto delle prescrizioni di seguito indicate. Tale facoltà è segnalata mediante l'installazione, in prossimità delle lanterne semaforiche, di un unico pannello segnaletico composito, sul quale sono riuniti l'iscrizione: "con semaforo rosso" e i segnali verticali, in formato ridotto, di obbligo di dare precedenza e di prescrizione della direzione obbligatoria a destra, e il pannello integrativo contenente il simbolo della bicicletta. Al fine di prevenire ed evitare incidenti, i ciclisti devono usare la massima prudenza e rallentare in prossimità dell'intersezione, e sono in ogni caso tenuti a dare la precedenza ai pedoni, nonché a tutti i veicoli che, durante il periodo di accensione della luce verde del semaforo loro riferito, circolano sulla strada sulla quale i ciclisti stanno per immettersi. I ciclisti, inoltre, sono integralmente responsabili, a ogni effetto di legge, delle conseguenze derivanti dall'eventuale mancato rispetto dei predetti obblighi, salva prova contraria e fermo restando l'obbligo stabilito dall'articolo 145, comma 1, per tutti i conducenti.»;

e) *alla lettera i)*, aggiungere, in fine, le seguenti parole: «, a condizione, nelle relative fattispecie, che le predette corsie siano delimitate da striscia discontinua e che le predette piste abbiano una larghezza di almeno due metri se a unico senso di marcia e di almeno 3,5 metri se a doppio senso di marcia»;

f) *dopo la lettera i)*, aggiungere la seguente: "j) all'articolo 201, comma 1-*bis*, alla lettera g-*bis*):

1) dopo la parola «articoli» sono aggiunte le seguenti parole: «40, comma 11.»;

2) dopo le parole: «143, commi 11 e 12,» è aggiunto: «145.»;

3) dopo: «146,» è aggiunto: «148.»;

4) dopo: «171,» sono aggiunti: «173, comma 3-*bis*, 191, comma 4,»;

Conseguentemente, dopo il comma 1 inserire il seguente: "1-bis. Alla copertura degli oneri discendenti dalla disposizione di cui alla lettera h-ter) a carico degli enti proprietari o gestori della strada, per l'implementazione e sostituzione della segnaletica stradale, si provvede, nei limiti delle risorse già disponibili a legislazione vigente, a valere sulle somme di cui all'articolo 142, comma 12-ter, e sulla quota di proventi di cui all'articolo 208, comma 4, lettera a) del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285."

7.20

STEGER, DURNWALDER, LANIECE

Ritirato

Apportare le seguenti modificazioni:

a) al comma 1:

a) alla lettera a), premettere la seguente: "0-a) all'articolo 7, comma 9-bis, le parole: «le zone di cui al comma 9» sono sostituite dalle seguenti: «le zone a traffico limitato di cui al comma 9, istituite per esclusive finalità di tutela ambientale,»;"

b) dopo la lettera a), inserire la seguente: "a-bis) all'articolo 42:

1) il comma 2 è sostituito dal seguente: «2. Sono, altresì, segnali complementari i dispositivi destinati ad impedire la sosta, a moderare il traffico e a rallentare la velocità dei veicoli.»;

2) dopo il comma 2, è inserito il seguente: «2-bis. Nei centri abitati, sulle strade classificate di tipo E, E-bis, F e F-bis, ove sia istituito un limite massimo di velocità inferiore o uguale a 30 km/h, per l'intera o solo per una parte della larghezza della corsia o della carreggiata possono essere adottati dispositivi di moderazione del traffico e rallentamento della velocità, realizzati in opera o prefabbricati e installati in forma estesa o in forma puntuale in corrispondenza di specifici punti critici, ivi compresi elementi in rilievo, dossi e rialzi del piano stradale, dispositivi del tipo denominato "cuscini berlinesi", disassamenti, deviazioni e restringimenti artificiali della carreggiata, ampliamenti dei marciapiedi laterali in prossimità delle intersezioni e degli attraversamenti.»

b) dopo l'articolo, inserire il seguente:

«Art. 7-bis (Parcheggi per velocipedi negli edifici). 1. Al fine di favorire lo sviluppo della mobilità sostenibile, in particolare ciclistica, assicurando la disponibilità di adeguati spazi di sosta per le biciclette anche negli edifici

pubblici e privati, all'articolo 41-*sexies* della legge 17 agosto 1942, n. 1150, sono aggiunti, in fine, i seguenti commi:

"3. Negli interventi di ristrutturazione edilizia o di nuova costruzione di edifici, ai sensi dell'articolo 3, comma 1, lettere *d*) ed *e*), del decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380, nonché negli interventi sugli spazi aperti annessi agli edifici, deve essere assicurata la realizzazione delle seguenti dotazioni minime di parcheggi destinati ai velocipedi:

a) per gli edifici ad uso residenziale: almeno un posto bici ogni 35 metri quadri di superficie utile in spazi coperti chiusi e almeno un posto bici ogni 100 metri quadri di superficie utile in rastrelliere su spazi pertinenziali;

b) per gli edifici ad uso produttivo, commerciale, direzionale e ricettivo: un posto bici ogni tre addetti in spazi coperti chiusi o in rastrelliere su spazi pertinenziali per i lavoratori e almeno un posto bici ogni 300 metri quadri di superficie utile in rastrelliere su spazi pertinenziali per gli utenti e visitatori;

c) per gli edifici ad uso scolastico e universitario: in aggiunta a quanto previsto alla precedente lettera *b*), almeno un posto bici ogni tre alunni o studenti in rastrelliere su spazi pertinenziali.

4. Le dotazioni minime di parcheggi di cui al precedente comma sono previste dai regolamenti edilizi ovvero, in ogni caso, assicurate dai titoli abilitativi dei singoli interventi edilizi. I parcheggi devono essere facilmente raggiungibili dall'ingresso principale dell'edificio, sono ubicati al livello della strada dalla quale si accede all'edificio stesso oppure sono raggiungibili per mezzo di rampe o appositi collegamenti meccanici, e sono dotati di strutture, che sono definite rastrelliere, idonee a consentire il sostegno del telaio del velocipede e il suo fissaggio mediante sistemi meccanici di protezione contro il furto. Almeno il dieci per cento dei suddetti parcheggi comprende l'allaccio per la ricarica dei velocipedi a pedalata assistita nel caso di spazi coperti chiusi e la disponibilità di spazio sufficiente ad ospitare velocipedi di dimensioni superiori a quelle ordinarie. 4. In ogni caso, negli spazi pertinenziali degli edifici, esistenti o nuovi, è consentita, anche in assenza di appositi parcheggi, la sosta delle biciclette di coloro che abitano o lavorano negli edifici medesimi".»

7.21

RUSPANDINI, TOTARO

Ritirato

Al comma 1) apportare le seguenti modifiche:

1) *alla lettera a) premettere la seguente:*

"0a) all'articolo 7, comma 9-*bis*, le parole: «le zone di cui al comma 9» sono sostituite dalle seguenti: «le zone a traffico limitato di cui al comma 9, istituite per esclusive finalità di tutela ambientale,»;"

2) *dopo la lettera a), inserire la seguente:*

«a-*bis*) all'articolo 42:

1) il comma 2 è sostituito dal seguente: "2. Sono, altresì, segnali complementari i dispositivi destinati ad impedire la sosta, a moderare il traffico e a rallentare la velocità dei veicoli.";

2) dopo il comma 2, è inserito il seguente:

"2-*bis*. Nei centri abitati, sulle strade classificate di tipo E, E-*bis*, F e F-*bis*, ove sia istituito un limite massimo di velocità inferiore o uguale a 30 km/h, per l'intera o solo per una parte della larghezza della corsia o della carreggiata possono essere adottati dispositivi di moderazione del traffico e rallentamento della velocità, realizzati in opera o prefabbricati e installati in forma estesa o in forma puntuale in corrispondenza di specifici punti critici, ivi compresi elementi in rilievo, dossi e rialzi del piano stradale, dispositivi del tipo denominato "cuscini berlinesi", disassamenti, deviazioni e restringimenti artificiali della carreggiata, ampliamenti dei marciapiedi laterali in prossimità delle intersezioni e degli attraversamenti."».

7.22

BERUTTI

Ritirato

Al comma 1) apportare le seguenti modifiche:

1) *alla lettera a) premettere la seguente:*

«0a) all'articolo 7, comma 9-*bis*, le parole: "le zone di cui al comma 9" sono sostituite dalle seguenti: "le zone a traffico limitato di cui al comma 9, istituite per esclusive finalità di tutela ambientale,";"»

2) dopo la lettera a), aggiungere la seguente:

«a-bis) all'articolo 42:

1) il comma 2 è sostituito dal seguente: "2. Sono, altresì, segnali complementari i dispositivi destinati ad impedire la sosta, a moderare il traffico e a rallentare la velocità dei veicoli.";

2) dopo il comma 2, è inserito il seguente:

"2-bis. Nei centri abitati, sulle strade classificate di tipo E, E-bis, F e F-bis, ove sia istituito un limite massimo di velocità inferiore o uguale a 30 km/h, per l'intera o solo per una parte della larghezza della corsia o della carreggiata possono essere adottati dispositivi di moderazione del traffico e rallentamento della velocità, realizzati in opera o prefabbricati e installati in forma estesa o in forma puntuale in corrispondenza di specifici punti critici, ivi compresi elementi in rilievo, dossi e rialzi del piano stradale, dispositivi del tipo denominato "cuscini berlinesi", disassamenti, deviazioni e restringimenti artificiali della carreggiata, ampliamenti dei marciapiedi laterali in prossimità delle intersezioni e degli attraversamenti."»

7.23

CROATTI, FEDE

Ritirato

Al comma 1, alla lettera a), premettere la seguente:

«0a) all'articolo 10, comma 3, dopo la lettera g-ter) è aggiunta, in fine, la seguente:

"g-quater) complessi di veicoli immatricolati ad uso speciale spettacoli viaggianti."».

7.24

FARAONE, EVANGELISTA

Ritirato

Al comma 1, lettera a), premettere la seguente:

«0a) All' articolo 10, comma 6, è aggiunta la seguente frase: "g-quater) complessi di veicoli immatricolati ad uso speciale spettacoli viaggianti"».

7.25

BERUTTI

Ritirato

Al comma 1, lettera a), premettere la seguente:

«0a) All'articolo 10, comma 6, è aggiunta la seguente frase: "g-quater complessi di veicoli immatricolati ad uso speciale spettacoli viaggianti".»

7.26

LUPO

Ritirato

Al comma 1, lettera a), premettere la seguente:

«0a) all'articolo 10, comma 6, dopo il primo periodo, è inserito il seguente: "I predetti Enti, per quanto di competenza, programmano le opportune attività volte a disporre l'immediato aggiornamento delle strade in termini di denominazioni, lunghezze e limiti, nonché della loro utilizzabilità al transito delle differenti categorie di veicoli con relativa pubblicazione delle cartografie e degli elenchi di strade."»

7.27

PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RUFA, RIPAMONTI

Ritirato

Apportare le seguenti modificazioni:

a) Al comma 1, alla lettera a), premettere la seguente:

«0a). All'articolo 23, comma 7-bis, le parole: "Per l'installazione del cartello di cui al presente comma si applicano in ogni caso le disposizioni del comma 4" sono sostituite dalle seguenti: "Al centro delle rotatorie situate in ambito extraurbano, nelle quali vi è un'area verde, è consentita l'installazione di più cartelli indicanti il nome dell'impresa o ente affidatari del servizio di manutenzione del verde, in corrispondenza di ogni direttrice stradale convergente sulla rotatoria di dimensioni non superiori ai 90 cm di lunghezza e ai 60 cm di altezza ed è altresì consentita l'indicazione del nome dell'impresa o dell'ente affidatari del servizio di manutenzione direttamente sul tappeto erboso. Per l'installazione dei cartelli e degli altri mezzi pubblicitari di cui al presente comma si applicano in ogni caso le disposizioni di cui al comma 4."»

b) Al comma 1, dopo la lettera a), aggiungere la seguente:

«a-bis) All'articolo 41, comma 10, dopo le parole: "periodo di accensione della luce gialla" sono inserite le seguenti: "che deve avere una durata minima non inferiore a 3 secondi,".».

c) Al comma 1, dopo la lettera c), aggiungere la seguente.

«c-bis) All'articolo 80, dopo il comma 4, è aggiunto il seguente: "4-bis. Per i veicoli di cui all'articolo 60 comma 1 e per i veicoli impiegati dallo spettacolo viaggiante la revisione è disposta ogni quattro anni."».

d) Al comma 1, dopo la lettera c), aggiungere la seguente:

«c-bis). all'articolo 93, comma 1-*quinquies*, la lettera c) è sostituita dalla seguente: "ai lavoratori frontalieri, e a quei soggetti residenti in Italia che prestano un'attività di lavoro o collaborazione in favore di un'impresa avente sede in uno Stato confinante o limitrofo, i quali, con il veicolo ivi immatricolato a proprio nome o a nome del datore di lavoro, transitano in Italia;".».

e) Al comma 1, dopo la lettera d), inserire la seguente:

d-bis) all'articolo 100 comma 4, dopo le parole "ad una motrice," sono aggiunte le seguenti "e qualsiasi altra tipologia di appendice".

f) Al comma 1, dopo la lettera d), aggiungere la seguente:

«d-bis) All' articolo 103, dopo il comma 1 è aggiunto il seguente:

"1-bis. Gli obblighi di cui al secondo periodo del comma precedente non si applicano ai veicoli ultratrentennali o ai veicoli storici iscritti ai registri di cui all'articolo 60 del codice di cui al presente decreto legislativo.".»

g) Al comma 1, dopo la lettera d), aggiungere le seguenti:

« d-bis) all'articolo 110, dopo il comma 5, aggiungere il seguente:

"5-bis. Le operazioni dei commi 1, 2 e 3 sono svolte anche presso i soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264. Con decreto dirigenziale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili sono stabilite le modalità di svolgimento delle operazioni di cui al comma 1 da parte dei soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264.";

d-ter) all'articolo 114, dopo il comma 6, aggiungere il seguente comma:

"6-bis. Le operazioni dei commi 2, 3 e 5 sono svolte anche presso i soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264. Con decreto dirigenziale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili sono stabilite le modalità di svolgimento delle operazioni di cui al comma 1 da parte dei soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264.".»

h) Al comma 1, dopo la lettera g), aggiungere le seguenti:

«g-bis) all'articolo 122, comma 5-bis, dopo le parole: "di visione notturna" sono inserite le seguenti: ", anche con veicolo ad alimentazione elettrica o ibrida con cambio automatico,";

g-ter) all'articolo 122, dopo il comma 5-bis aggiungere il seguente comma:

"5-ter) L'aspirante al conseguimento delle patenti di guida di categoria AM, A1, A2 e A deve effettuare esercitazioni in autostrada, ove consentito, o su strade extraurbane nonché in ambito urbano, presso una autoscuola con istruttore abilitato e autorizzato. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili sono stabilite la disciplina e le modalità di svolgimento delle esercitazioni di cui al presente comma.";

g-quater) all'articolo 123, comma 7, dopo le parole: "possono essere complessivamente ridotte" sono inserite le seguenti: "ivi compreso il veicolo di categoria B con alimentazione elettrica o ibrida, con cambio automatico di cui all'articolo 122, comma 5-bis";»

Conseguentemente, dopo il comma 2, inserire il seguente:

"2-bis. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da adottarsi entro sei mesi dalla data di entrata in vigore del presente decreto, il decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti 20 aprile 2012, recante "Disciplina delle esercitazioni di guida in autostrade, su strade extraurbane ed in condizioni di visione notturna, del minore autorizzato e dell'aspirante al conseguimento della patente di categoria B" è modificato in coerenza con le disposizioni all'articolo 122, comma 5 bis, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificato dalla lettera g-bis; è altresì stabilita la data a decorrere dalla quale sono applicabili le disposizioni dell'articolo 123, comma 7, del predetto decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificate dalla lettera g-quater."

i) Al comma 1, lettera h), numero 2), capoverso 8-ter, sostituire l'ultimo periodo con il seguente:

«Se, il giorno della prova, il conducente che deve sottoporsi all'esperimento di guida è assente ingiustificato, o siano trascorsi oltre sei mesi da assenza giustificata o nel caso di esito negativo dell'esperimento, la patente è revocata»

j) Al comma 1, dopo la lettera h), aggiungere la seguente:

«h-bis) All'articolo 175, comma 7, lettera a), sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: "ad eccezione di veicoli autorizzati con modello DGM 243";».

k) Al comma 1, dopo la lettera h), aggiungere la seguente:

«*h-bis*) all'articolo 180, comma 4, secondo periodo, dopo le parole "carta di circolazione" sono inserite le seguenti: "o documento unico di circolazione", e dopo la parola "proprietario" sono inserite le parole "o del locatario in leasing".»

l) Al comma 1, dopo la lettera h), aggiungere la seguente:

«*h-bis*) all'articolo 187, il comma 1 è sostituito dal seguente: "1. Ai fini della sicurezza della circolazione e della tutela della vita umana la velocità massima non può superare i 130 km/h per le autostrade, i 110 km/h per le strade extraurbane principali, i 90 km/h per le strade extraurbane secondarie e per le strade extraurbane locali, ed i 50 km/h per le strade nei centri abitati, con la possibilità di elevare tale limite fino ad un massimo di 70 km/h per le strade urbane le cui caratteristiche costruttive e funzionali lo consentano, previa installazione degli appositi segnali. Sulle autostrade a tre corsie più corsia di emergenza per ogni senso di marcia, dotate di apparecchiature debitamente omologate per il calcolo della velocità media di percorrenza su tratti determinati, in relazione alle caratteristiche progettuali ed effettive del tracciato, il limite massimo di velocità è elevato a 150 km/h, sempreché lo consentano l'intensità del traffico, le condizioni atmosferiche prevalenti e i dati di incidentalità dell'ultimo quinquennio. In caso di precipitazioni atmosferiche di qualsiasi natura, la velocità massima non può superare i 110 km/h per le autostrade ed i 90 km/h per le strade extraurbane principali."».

m) Al comma 1, dopo la lettera h), aggiungere la seguente:

«*h-bis*) All'articolo 198, dopo il comma 1 è inserito il seguente: "1-*bis*. In deroga a quanto disposto dal comma 1, quando il trasgressore, con la stessa azione o omissione, viola più volte la medesima disposizione e tali violazioni non sono immediatamente contestate, ovvero non vi è preavviso della contestazione, si applica la sanzione prevista per la sola violazione rilevata per prima in ordine di tempo, aumentata fino al triplo".».

n) Al comma 1, dopo la lettera i), aggiungere la seguente:

«*i-bis*) all'articolo 204, comma 1, le parole: "nel limite non inferiore al doppio del minimo edittale" sono sostituite dalle seguenti: "nel limite non inferiore al minimo edittale aumentato del 50 per cento".».

o) Al comma 1, dopo la lettera i), aggiungere la seguente:

«*i-bis*. A decorrere dal 1° settembre 2022 è fatto obbligo di installare i dispositivi di cui all'articolo 60, comma 1, della legge 29 luglio 2010, n.120, su tutti gli impianti semafori esistenti.».

7.28

ASTORRE

Ritirato

Al comma 1, dopo la lettera a), aggiungere la seguente:

«a-bis) all'articolo 41, dopo il comma 19 sono inseriti i seguenti:

"19-bis. Ai fini dell'applicazione delle sanzioni amministrative previste dal presente codice, i segnali luminosi di pericolo e di prescrizione e i segnali a messaggio variabile devono essere dotati di sistemi di controllo a distanza in grado di certificare il momento di accensione/spengimento e il loro regolare funzionamento. Di ogni operazione, anche automatica, di accensione/spengimento o di modifica del contenuto del messaggio, deve essere conservata idonea registrazione in grado di certificare l'orario ed il corretto svolgimento delle operazioni stesse. L'orario di effettivo funzionamento registrato deve essere certificato come conforme al tempo coordinato universale (UTC). Nei provvedimenti di cui all'articolo 5, comma 3 che impongono obblighi, divieti e limitazioni resi noti mediante i segnali luminosi di prescrizione e i segnali a messaggio variabile, devono essere indicate le modalità ed i tempi di funzionamento dei segnali e di accensione/spengimento degli stessi.

19-ter. I segnali a messaggio variabile devono essere utilizzati esclusivamente per fornire indicazioni di pericolo o di prescrizione, nonché informazioni utili alla guida relative alla strada su cui sono installati e agli itinerari e/o ambiti ad essa correlati; le indicazioni di pericolo e di prescrizione sono fornite con segnali di dimensioni, colori e forme dei corrispondenti segnali verticali."»

7.29

STEGER, DURNWALDER, LANIECE

Ritirato

Al comma 1, dopo la lettera a), aggiungere la seguente:

«a-bis) all'articolo 41, dopo il comma 19, sono inseriti i seguenti:

"19-bis. Ai fini dell'applicazione delle sanzioni amministrative previste dal presente codice, i segnali luminosi di pericolo e di prescrizione e i segnali a messaggio variabile devono essere dotati di sistemi di controllo a distanza in grado di certificare il momento di accensione/spengimento e il loro regolare funzionamento. Di ogni operazione, anche automatica, di accensione/spengimento o di modifica del contenuto del messaggio, deve essere conservata idonea registrazione in grado di certificare l'orario ed il corretto svolgimento delle operazioni stesse. L'orario di effettivo funzionamento registrato

deve essere certificato come conforme al tempo coordinato universale (UTC). Nei provvedimenti di cui all'articolo 5, comma 3 che impongono obblighi, divieti e limitazioni resi noti mediante i segnali luminosi di prescrizione e i segnali a messaggio variabile, devono essere indicate le modalità ed i tempi di funzionamento dei segnali e di accensione/spegnimento degli stessi.

19-ter. I segnali a messaggio variabile devono essere utilizzati esclusivamente per fornire indicazioni di pericolo o di prescrizione, nonché informazioni utili alla guida relative alla strada su cui sono installati e agli itinerari e/o ambiti ad essa correlati; le indicazioni di pericolo e di prescrizione sono fornite con segnali di dimensioni, colori e forme dei corrispondenti segnali verticali.".»

7.31

BARBONI, GALLONE, MALLEGGNI, VONO

Ritirato

Al comma 1, lettera c), numero 3 sostituire il capoverso «2-bis» con il seguente: «2-bis. Chiunque circola con un velocipede a pedalata assistita non rispondente ad una o più delle caratteristiche o prescrizioni indicate nel comma 1 è soggetto alle sanzioni previste dall'articolo 97, commi 6 e 14, secondo periodo.».

7.32

DE PETRIS, BUCCARELLA, ERRANI, GRASSO, LAFORGIA, RUOTOLO

Ritirato

Al comma 1), lettera c), numero 3), capoverso 2-bis, sostituire le parole «ciclomotori ai sensi e per gli effetti dell'articolo 97» con la seguente «motocicli».

7.35

CAMPARI, PERGREFFI, CORTI, RIPAMONTI, RUFA

Ritirato

Al comma 1, dopo la lettera c), aggiungere la seguente:

«c-bis). All'articolo 80, dopo il comma 4, è aggiunto il seguente:

"4-bis. Per i veicoli impiegati dallo spettacolo viaggiante la revisione è disposta ogni quattro anni."».

7.36

CORTI, CAMPARI, PERGREFFI, RUFA, RIPAMONTI

Ritirato

Al comma 1, dopo la lettera c), aggiungere la seguente:

«c-bis. All'articolo 80, al comma 14, quarto periodo, dopo la parola "revisione" sono aggiunte le seguenti: "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, è consentito recarsi con il veicolo non revisionato presso l'autofficina più vicina al domicilio del soggetto, al fine di effettuare la revisione del veicolo."

7.37

BARBONI, MALLEGNI

Ritirato

Al comma 1, dopo la lettera d) aggiungere la seguente lettera:

«d-bis) All'articolo 100 i commi 3-bis e 8 sono soppressi».

Conseguentemente, nell'articolo 11 della legge 29 luglio 2010, n. 120 sono soppresses:

a) al comma 2 la lettera a);

b) al comma 5 le parole ", 100, comma 3-bis,";

c) al comma 6 le parole ", 100, comma 3-bis," e ", 2, lettera a),".

7.38

ANASTASI, COLTORTI

Ritirato

Al comma 1, dopo la lettera d), inserire la seguente:

«d-bis) all'articolo 100, comma 4, dopo le parole: "ad una motrice," sono inserite le seguenti: "e qualsiasi altra tipologia di appendice".»

7.39

L'ABBATE, COLTORTI

Ritirato

Al comma 1, dopo la lettera d), inserire la seguente:

«d-bis) all'articolo 100, comma 4, dopo le parole: "ad una motrice," sono inserite le seguenti: "e qualsiasi altra tipologia di appendice".»

7.40

ROMEO, CORTI, PERGREFFI, CAMPARI, RUFA, RIPAMONTI

Ritirato

Al comma 1, dopo la lettera d), inserire la seguente:

«d-bis) all'articolo 100 comma 4, dopo le parole "ad una motrice," sono aggiunte le seguenti "e qualsiasi altra tipologia di appendice".»

7.41

MALLEGNI, GALLONE, TIRABOSCHI, VONO

Ritirato

Al comma 1, dopo la lettera d) inserire la seguente:

«d-bis) all'articolo 100, comma 4, dopo le parole "ad una motrice," aggiungere le seguenti "e qualsiasi altra tipologia di appendice".»

7.42

CAUSIN

Ritirato

Al comma 1, dopo la lettera d) inserire la seguente:

«d-bis) all'articolo 100 comma 4, dopo le parole "ad una motrice," aggiungere le seguenti "e qualsiasi altra tipologia di appendice".»

7.43

CAMPARI, CORTI, PERGREFFI, RIPAMONTI, RUFA

Ritirato

Al comma 1, dopo la lettera d), aggiungere la seguente:

«d-bis). All' articolo 103 del codice della strada decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, dopo il comma 1 è aggiunto il seguente:

"1-bis. Gli obblighi di cui al secondo periodo del comma precedente non si applicano ai veicoli ultratrentennali o ai veicoli storici iscritti ai registri di cui all'articolo 60 del codice della strada di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285."»

7.50

PEROSINO

Ritirato

Al comma 1, dopo la lettera d) aggiungere la seguente lettera:

«d-bis) all'articolo 115, comma 2, lettera b) la parola "sessantotto" è sostituita dalla parola "settantacinque".»

7.53

DI GIROLAMO, VANIN

Ritirato

Apportare le seguenti modifiche:

a) al comma 1, dopo la lettera g), inserire le seguenti:

«g-bis) all'articolo 122:

1) al comma 5-bis, dopo le parole: "di visione notturna" sono inserite le seguenti: ", anche con veicolo ad alimentazione elettrica o ibrida con cambio automatico,";

2) dopo il comma 5-bis, è inserito il seguente: "5-ter. L'aspirante al conseguimento delle patenti di guida di categoria AM, A1, A2 e A deve effettuare esercitazioni in autostrada, ove consentito, o su strade extraurbane, nonché in ambito urbano, presso una autoscuola con istruttore abilitato e autorizzato. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili sono stabilite la disciplina e le modalità di svolgimento delle esercitazioni di cui al presente comma.";

g-ter) all'articolo 123, comma 7, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: ", ivi compreso il veicolo di categoria B con alimentazione elettrica o ibrida, con cambio automatico di cui all'articolo 122, comma 5-bis".»;

b) al comma 1, lettera h), numero 2), capoverso "8-ter", sostituire l'ultimo periodo con il seguente: «Se, il giorno della prova, il conducente che deve sottoporsi all'esperimento di guida è assente ingiustificato, o siano trascorsi oltre sei mesi da assenza giustificata, o nel caso di esito negativo dell'esperimento, la patente è revocata.»;

c) dopo il comma 2, inserire il seguente: «2-bis. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da emanare entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, il decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti 20 aprile 2012, recante "Disciplina delle esercitazioni di guida in autostrade, su strade extraurbane ed in condizioni di visione notturna, del minore autorizzato e dell'aspirante al conseguimento della patente di categoria B" è modificato in coerenza con le disposizioni di cui all'articolo 122, comma 5 bis, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificato dal comma 1, lettera g-bis), del presente articolo. Con il medesimo decreto è altresì stabilita la data a decorrere dalla quale si applicano le disposizioni di cui all'articolo 123, comma 7, del predetto decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificate dal comma 1, lettera g-quater).»

7.54

MARGIOTTA

Ritirato

Apportare le seguenti modifiche:

a) al comma 1, dopo la lettera g) inserire le seguenti:

«*g-bis*) all'articolo 122, comma *5-bis*, dopo le parole: "di visione notturna" sono inserite le seguenti: ", anche con veicolo ad alimentazione elettrica o ibrida con cambio automatico,";

g-ter) all'articolo 122, dopo il comma *5-bis* è aggiunto il seguente comma: "*5-ter*) L'aspirante al conseguimento delle patenti di guida di categoria AM, A1, A2 e A deve effettuare esercitazioni in autostrada, ove consentito, o su strade extraurbane nonché in ambito urbano, presso una autoscuola con istruttore abilitato e autorizzato. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili sono stabilite la disciplina e le modalità di svolgimento delle esercitazioni di cui al presente comma.";

g-quater) all'articolo 123, comma 7, dopo le parole: "possono essere complessivamente ridotte" sono inserite le seguenti: ", ivi compreso il veicolo di categoria B con alimentazione elettrica o ibrida, con cambio automatico di cui all'articolo 122, comma *5-bis*";

*b) dopo il comma 2 inserire il seguente: "2-bis. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da adottarsi entro sei mesi dalla data di entrata in vigore del presente decreto, è modificato in coerenza con le disposizioni di cui all'articolo 122, comma *5-bis*, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificato dalla lettera *g-bis*, il decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti 20 aprile 2012, recante "Disciplina delle esercitazioni di guida in autostrade, su strade extraurbane ed in condizioni di visione notturna, del minore autorizzato e dell'aspirante al conseguimento della patente di categoria B" , ed è altresì stabilita la data a decorrere dalla quale sono applicabili le disposizioni dell'articolo 123, comma 7, del medesimo decreto legislativo come modificate dalla lettera *g-quater* del presente articolo".»*

7.55

MARGIOTTA

Ritirato

Al comma 1, alla lettera a), premettere la seguente:

«0a) all'articolo 6, dopo il comma 1 sono inseriti i seguenti:

"1-*bis*. Al fine di assicurare il miglioramento della qualità dell'aria, il Prefetto o i Prefetti territorialmente competenti, nei casi in cui è necessario limitare le emissioni derivanti dai veicoli per i livelli di concentrazione delle sostanze inquinanti o proteggere siti tutelati o sensibili, su istanza degli enti preposti alla tutela dell'ambiente, del paesaggio e del territorio, sentiti gli enti proprietari e gestori delle infrastrutture stradali interessate, e valutati gli effetti sulla circolazione e sulla sicurezza stradale anche sulla rete viaria esterna alle predette zone, può istituire zone a traffico limitato in ambito extraurbano, anche a carattere permanente. Il controllo della circolazione in tali zone può essere effettuato mediante i sistemi di controllo automatico degli accessi, di cui all'articolo 201, comma 1-*bis*, lettera g).

1-*ter*. Il Prefetto o i Prefetti territorialmente competenti, per le medesime finalità di cui al comma 1-*bis*, su istanza degli enti preposti alla tutela dell'ambiente, del paesaggio e del territorio, sentiti gli enti proprietari e gestori delle infrastrutture stradali interessate, può imporre riduzioni di velocità, anche a carattere permanente, su particolari tratti stradali adiacenti ai centri abitati. Il controllo della velocità in tali tratti può essere effettuato mediante i sistemi di controllo automatico degli accessi, di cui all'articolo 201, comma 1-*bis*, lettera f)."».

7.56

EVANGELISTA

Ritirato

Apportare le seguenti modifiche:

a) *al comma 1, dopo la lettera g) inserire le seguenti:*

«g-*bis*) all'articolo 122, comma 5-*bis*, dopo le parole: "di visione notturna" sono inserite le seguenti: ", anche con veicolo ad alimentazione elettrica o ibrida con cambio automatico,";

g-*ter*) all'articolo 122, dopo il comma 5-*bis* aggiungere il seguente comma:

"5-*ter*) L'aspirante al conseguimento delle patenti di guida di categoria AM, A1, A2 e A deve effettuare esercitazioni in autostrada, ove consentito,

o su strade extraurbane nonché in ambito urbano, presso una autoscuola con istruttore abilitato e autorizzato. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili sono stabilite la disciplina e le modalità di svolgimento delle esercitazioni di cui al presente comma.";

g-quater) all'articolo 123, comma 7, dopo le parole: "possono essere complessivamente ridotte" sono inserite le seguenti: "ivi compreso il veicolo di categoria B con alimentazione elettrica o ibrida, con cambio automatico di cui all'articolo 122, comma 5-bis";».

b) dopo il comma 2 è inserito il seguente:

"2-bis. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da adottarsi entro sei mesi dalla data di entrata in vigore del presente decreto, il decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti 20 aprile 2012, è modificato in coerenza con le disposizioni all'articolo 122, comma 5 bis, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificato dalla lettera *g-bis*; è altresì stabilita la data a decorrere dalla quale sono applicabili le disposizioni dell'articolo 123, comma 7, del predetto decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificate dalla lettera *g-quater*".»

7.57

VONO

Ritirato

Apportare le seguenti modifiche:

a) al comma 1, dopo la lettera g) inserire le seguenti:

«*g-bis*) all'articolo 122, comma 5-bis, dopo le parole: "di visione notturna" sono inserite le seguenti: ", anche con veicolo ad alimentazione elettrica o ibrida con cambio automatico,";

g-ter) all'articolo 122, dopo il comma 5-bis aggiungere il seguente comma:

"5-ter) L'aspirante al conseguimento delle patenti di guida di categoria AM, A1, A2 e A deve effettuare esercitazioni in autostrada, ove consentito, o su strade extraurbane nonché in ambito urbano, presso una autoscuola con istruttore abilitato e autorizzato. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili sono stabilite la disciplina e le modalità di svolgimento delle esercitazioni di cui al presente comma.";

g-quater) all'articolo 123, comma 7, dopo le parole: "possono essere complessivamente ridotte" sono inserite le seguenti: "ivi compreso il veicolo di categoria B con alimentazione elettrica o ibrida, con cambio automatico di cui all'articolo 122, comma 5-bis";»

b) dopo il comma 2 inserire il seguente:

"2-*bis*. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da adottarsi entro sei mesi dalla data di entrata in vigore del presente decreto, il decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti 20 aprile 2012, recante "Disciplina delle esercitazioni di guida in autostrade, su strade extraurbane ed in condizioni di visione notturna, del minore autorizzato e dell'aspirante al conseguimento della patente di categoria B" è modificato in coerenza con le disposizioni all'articolo 122, comma 5 bis, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificato dalla lettera *g-bis*; è altresì stabilita la data a decorrere dalla quale sono applicabili le disposizioni dell'articolo 123, comma 7, del predetto decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificate dalla lettera *g-quater*"».

7.58

BERUTTI

Ritirato

Apportare le seguenti modifiche:

a) al comma 1, dopo la lettera g) inserire le seguenti:

«*g-bis*) all'articolo 122, comma 5-*bis*, dopo le parole: "di visione notturna" sono inserite le seguenti: ", anche con veicolo ad alimentazione elettrica o ibrida con cambio automatico,";

g-ter) all'articolo 122, dopo il comma 5-*bis* aggiungere il seguente comma:

"5-*ter*) L'aspirante al conseguimento delle patenti di guida di categoria AM, A1, A2 e A deve effettuare esercitazioni in autostrada, ove consentito, o su strade extraurbane nonché in ambito urbano, presso una autoscuola con istruttore abilitato e autorizzato. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili sono stabilite la disciplina e le modalità di svolgimento delle esercitazioni di cui al presente comma.";

g-quater) all'articolo 123, comma 7, dopo le parole: "possono essere complessivamente ridotte" sono inserite le seguenti: "ivi compreso il veicolo di categoria B con alimentazione elettrica o ibrida, con cambio automatico di cui all'articolo 122, comma 5-*bis*";»

b) dopo il comma 2 inserire il seguente:

"2-*bis*. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da adottarsi entro sei mesi dalla data di entrata in vigore del presente decreto, il decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti 20 aprile 2012, recante "Disciplina delle esercitazioni di guida in autostrade, su strade extraurbane ed in condizioni di visione notturna, del minore autorizzato

e dell'aspirante al conseguimento della patente di categoria B" è modificato in coerenza con le disposizioni all'articolo 122, comma 5 bis, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificato dalla lettera *g-bis*; è altresì stabilita la data a decorrere dalla quale sono applicabili le disposizioni dell'articolo 123, comma 7, del predetto decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificate dalla lettera *g-quater*".»

7.59

PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RIPAMONTI, RUFA

Ritirato

Apportare le seguenti modificazioni:

a) Al comma 1, dopo la lettera g), inserire le seguenti:

«*g-bis*) all'articolo 122, comma 5-*bis*, dopo le parole: "di visione notturna" sono inserite le seguenti: ", anche con veicolo ad alimentazione elettrica o ibrida con cambio automatico,";

g-ter) all'articolo 122, dopo il comma 5-*bis* aggiungere il seguente comma:

"5-*ter*) L'aspirante al conseguimento delle patenti di guida di categoria AM, A1, A2 e A deve effettuare esercitazioni in autostrada, ove consentito, o su strade extraurbane nonché in ambito urbano, presso una autoscuola con istruttore abilitato e autorizzato. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili sono stabilite la disciplina e le modalità di svolgimento delle esercitazioni di cui al presente comma.";

g-quater) all'articolo 123, comma 7, dopo le parole: "possono essere complessivamente ridotte" sono inserite le seguenti: "ivi compreso il veicolo di categoria B con alimentazione elettrica o ibrida, con cambio automatico di cui all'articolo 122, comma 5-*bis*";»

b) Dopo il comma 2, inserire il seguente:

"2-*bis*. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da adottarsi entro sei mesi dalla data di entrata in vigore del presente decreto, il decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti 20 aprile 2012, recante "Disciplina delle esercitazioni di guida in autostrade, su strade extraurbane ed in condizioni di visione notturna, del minore autorizzato e dell'aspirante al conseguimento della patente di categoria B" è modificato in coerenza con le disposizioni all'articolo 122, comma 5 bis, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificato dalla lettera *g-bis*; è altresì stabilita la data a decorrere dalla quale sono applicabili le disposizioni dell'ar-

articolo 123, comma 7, del predetto decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificate dalla lettera *g-quater*."

7.60

RUSPANDINI, TOTARO

Ritirato

Apportare le seguenti modifiche:

a) *al comma 1, dopo la lettera g) inserire le seguenti:*

«*g-bis*) all'articolo 122, comma 5-*bis*, dopo le parole: "di visione notturna" sono inserite le seguenti: ", anche con veicolo ad alimentazione elettrica o ibrida con cambio automatico,";

g-ter) all'articolo 122, dopo il comma 5-*bis* aggiungere il seguente comma:

"5-*ter*) L'aspirante al conseguimento delle patenti di guida di categoria AM, A1, A2 e A deve effettuare esercitazioni in autostrada, ove consentito, o su strade extraurbane nonché in ambito urbano, presso una autoscuola con istruttore abilitato e autorizzato. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili sono stabilite la disciplina e le modalità di svolgimento delle esercitazioni di cui al presente comma.";

g-quater) all'articolo 123, comma 7, dopo le parole: "possono essere complessivamente ridotte" sono inserite le seguenti: "ivi compreso il veicolo di categoria B con alimentazione elettrica o ibrida, con cambio automatico di cui all'articolo 122, comma 5-*bis*";

b) *dopo il comma 2 inserire il seguente: "2-bis. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da adottarsi entro sei mesi dalla data di entrata in vigore del presente decreto, il decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti 20 aprile 2012, recante "Disciplina delle esercitazioni di guida in autostrade, su strade extraurbane ed in condizioni di visione notturna, del minore autorizzato e dell'aspirante al conseguimento della patente di categoria B" è modificato in coerenza con le disposizioni all'articolo 122, comma 5-*bis*, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificato dalla lettera *g-bis*; è altresì stabilita la data a decorrere dalla quale sono applicabili le disposizioni dell'articolo 123, comma 7, del predetto decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificate dalla lettera *g-quater*".»*

7.61

BARBONI, GALLONE, MALLEGGNI, VONO

Ritirato

Apportare le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, dopo la lettera g) aggiungere le seguenti:

«g-bis) all'articolo 122, comma 5-bis, dopo le parole: "di visione notturna" sono inserite le seguenti: ", anche con veicolo ad alimentazione elettrica o ibrida con cambio automatico,";

g-ter) all'articolo 123, comma 7, dopo le parole: "possono essere complessivamente ridotte" sono inserite le seguenti: "ivi compreso il veicolo di categoria B con alimentazione elettrica o ibrida, con cambio automatico di cui all'articolo 122, comma 5-bis";»

b) dopo il comma 2 inserire il seguente:

"2-bis". Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da adottarsi entro sei mesi dalla data di entrata in vigore del presente decreto, il decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti 20 aprile 2012, recante "Disciplina delle esercitazioni di guida in autostrade, su strade extraurbane ed in condizioni di visione notturna, del minore autorizzato e dell'aspirante al conseguimento della patente di categoria B" è modificato in coerenza con le disposizioni all'articolo 122, comma 5-bis, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificato dal comma 1, lettera g-bis); è altresì stabilita la data a decorrere dalla quale sono applicabili le disposizioni dell'articolo 123, comma 7, del predetto decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificate dal comma 1, lettera g-ter)."

7.62

MARGIOTTA

Ritirato

Al comma 1, dopo la lettera g), inserire la seguente:

«g-bis) all'articolo 123 il comma 4 è sostituito dal seguente: "4. Le persone fisiche o giuridiche, le società, gli enti possono presentare l'apposita dichiarazione di inizio attività. Il titolare o il legale rappresentante deve essere in possesso di entrambe le abilitazioni da insegnante e istruttore con un'esperienza quinquennale, avere la proprietà e gestione diretta, personale, esclusiva e permanente dell'esercizio, nonché la gestione diretta dei beni patrimoniali, rispondendo del suo regolare funzionamento nei confronti del concedente; nel caso di apertura di ulteriori sedi per l'esercizio dell'attività di autoscuola, per ciascuna deve essere dimostrato il possesso di tutti i requisiti prescritti, ad eccezione della capacità finanziaria che deve essere dimostrata per una sola se-

de, e deve avere in organico quale dipendente o collaboratore familiare ovvero anche, nel caso di società di persone o di capitali, quale rispettivamente socio o amministratore idoneo personale didattico con funzioni di insegnante-istruttore anche non in capo ad un'unica persona, requisiti richiesti dal comma 5, ad eccezione della capacità finanziaria."»

7.74

PAVANELLI, FEDE, VANIN

Ritirato

Al comma 1, dopo la lettera h), inserire la seguente:

«h-bis) all'articolo 138, comma 11, dopo le parole: "Croce rossa," sono inserite le seguenti: "delle organizzazioni di volontariato aderenti alle Reti associative Nazionali ANPAS ODV, Confederazione Nazionale delle Misericordie d'Italia e Misericordia e Solidarietà, iscritte nel Registro Unico Nazionale Terzo Settore, ai sensi dell'articolo 41, comma 2, del decreto legislativo 3 luglio 2017, n. 117,"».

7.75

VONO, GALLONE

Ritirato

Al comma 1, dopo la lettera h), inserire la seguente:

«h-bis) all'articolo 138, al comma 11, dopo le parole: " della Croce rossa", sono inserite le seguenti: ", delle organizzazioni di volontariato aderenti alle Reti associative Nazionali ANPAS ODV e Confederazione Nazionale delle Misericordie d'Italia, iscritte nel Registro Unico Nazionale Terzo Settore, ai sensi dell'articolo 41, comma 2 del decreto legislativo 3 luglio 2017, n. 117,".»

7.76

RUFA, PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RIPAMONTI

Ritirato

Al comma 1, dopo la lettera h), aggiungere la seguente:

«h-bis) All'articolo 138, comma 11, dopo le parole "italiana," sono aggiunte le seguenti: "delle associazioni aderenti alle Reti Associative Nazionali ANPAS ODV e Confederazione Nazionale delle Misericordie d'Italia, iscritte nel Registro Unico Nazionale Terzo Settore, ai sensi dell'articolo 41, comma 2 del decreto legislativo 3 luglio 2017, n. 117,".»

7.77

COMINCINI

Ritirato

Al comma 1, dopo la lettera h) inserire la seguente:

«h-bis) all'articolo 148:

1) dopo il comma 3, è inserito il seguente: "3-bis. È vietato il sorpasso di un velocipede a una distanza laterale minima inferiore a un metro e mezzo";

2) al comma 16 dopo le parole: "dai commi 9, 10, 11, 12 e 13" sono inserite le seguenti: "ovvero non rispetti la distanza minima di cui al comma 3-bis"».

7.78

VONO, GALLONE

Ritirato

Al comma 1, dopo la lettera h), inserire la seguente:

«h-bis) all'articolo 158, comma 1, lettera h-ter), le parole: "un'ora" sono sostituite con le seguenti: "quindici minuti"».

7.79

ANASTASI, GIROTTO

Ritirato

Al comma 1, dopo la lettera h), inserire la seguente:

«h-bis) all'articolo 158, comma 1, lettera h-ter), le parole: "un'ora" sono sostituite dalle seguenti: "trenta minuti";».

7.80

ASTORRE

Ritirato

Al comma 1, dopo la lettera h), inserire le seguenti:

«h-bis) all'articolo 167 sono apportate le seguenti modificazioni:

1) dopo il comma 1 è inserito il seguente: "1-bis. Nel rilevamento della massa dei veicoli effettuato con gli strumenti di cui al comma 12 si applica una riduzione pari al 5 per cento del valore misurato, mentre nel caso di utilizzo di strumenti di cui al comma 12-bis si applica una riduzione pari al 10 per cento del valore misurato."

2) il comma 2 è sostituito dal seguente: "2. Chiunque circola con un veicolo la cui massa complessiva a pieno carico risulta essere superiore a quella indicata nella carta di circolazione, quando detta massa è superiore a 10 t, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma: a) da euro 42 a euro 173, se l'eccedenza non supera 1 t; b) da euro 87 a euro 345, se l'eccedenza non supera le 2 t; c) da euro 173 a euro 695, se l'eccedenza non supera le 3 t; d) da euro 431 a euro 1.734, se l'eccedenza supera le 3 t."

3) il comma 2-bis è sostituito dal seguente: "2-bis. I veicoli di cui al comma 2, se ad alimentazione esclusiva o doppia a metano, GPL, elettrica e ibrida e dotati di controllo elettronico della stabilità, possono circolare con una massa complessiva a pieno carico che non superi quella indicata nella carta di circolazione più una tonnellata. Si applicano le sanzioni di cui al comma 2."

4) il comma 3 è sostituito dal seguente: " Per i veicoli di massa complessiva a pieno carico non superiore a 10 t, le sanzioni amministrative previste nel comma 2 sono applicabili allorché l'eccedenza, non superi rispettivamente il cinque, quindici, venticinque per cento, oppure superi il venticinque per cento della massa complessiva."

5) al comma 3-bis, il numero "15" è sostituito dal seguente: "10".

6) il comma 5 è sostituito dal seguente: "5. Chiunque circola con un autotreno o con un autoarticolato la cui massa complessiva a pieno carico ri-

sulti superiore a quella indicata nella carta di circolazione è soggetto ad un'unica sanzione amministrativa uguale a quella prevista nel comma 2. La medesima sanzione si applica anche nel caso in cui un autotreno o un articolato sia costituito da un veicolo trainante di cui al comma 2-*bis*: in tal caso l'eccedenza di massa è calcolata separatamente tra i veicoli del complesso applicando le tolleranze di cui al comma 2-*bis* per il veicolo trattore."

7) al comma 10 la parola: "dieci" è sostituita dalla seguente: "cinque".

8) al comma 10-*bis* le parole: "valore minimo fra il 20 per cento e il 10" sono sostituite dal seguente numero: "5".

9) il comma 11 è sostituito dal seguente: "11. Le sanzioni amministrative previste nel presente articolo sono applicabili anche ai trasporti ed ai veicoli eccezionali, definiti all'articolo 10, quando venga superata la massa complessiva massima indicata nell'autorizzazione, La prosecuzione del viaggio è subordinata al rilascio di una nuova autorizzazione."

10) al comma 12 dopo le parole: "strumenti di pesa" sono aggiunte le seguenti: "di tipo statico".

11) dopo il comma 12 è inserito il seguente: "12-*bis*. Costituiscono altresì fonti di prova per il controllo del carico le risultanze degli strumenti di pesa di tipo dinamico in dotazione agli organi di polizia, omologati o approvati dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. Le spese per l'accertamento sono a carico dei soggetti di cui al comma 9 in solido."

h-ter) all'articolo 169, il comma 7 è sostituito dal seguente: "7. Chiunque guida veicoli destinati a trasporto di persone, escluse le autovetture, che hanno un numero di persone superiore a quello indicato nella carta di circolazione, e/o una massa complessiva superiore a quella indicata nella carta di circolazione, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 173 a euro 694. Costituiscono fonte di prova per la verifica della massa gli strumenti di cui all'articolo 167 e di cui all'articolo 363 del Regolamento. Per la determinazione del valore della massa rilevata, si applica quanto disposto dall'articolo 167, comma 1-*bis*."

h-quater) all'articolo 176, al comma 9, inserire, in fine, il seguente periodo: "Nei tratti autostradali in cui vige il divieto di sorpasso di cui al comma 14 dell'articolo 148, qualunque sia il numero di corsie per carreggiata e salvo diversa segnalazione, è vietato ai conducenti di veicoli per cui vale il divieto di impegnare altre corsie all'infuori di quella più vicina al bordo destro della carreggiata."»

7.82

STEGER, DURNWALDER, LANIECE

Ritirato

Al comma 1, dopo la lettera h), inserire la seguente:

«*h-bis*) all'articolo 169, il comma 7 è sostituito dal seguente: "Chiunque guida veicoli destinati a trasporto di persone, escluse le autovetture, che hanno un numero di persone superiore a quello indicato nella carta di circolazione, e/o una massa complessiva superiore a quella indicata nella carta di circolazione, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 173 a euro 694. Costituiscono fonte di prova per la verifica della massa gli strumenti di cui all'articolo 167 e di cui all'articolo 363 del Regolamento. Per la determinazione del valore della massa rilevata, si applica quanto disposto dall'articolo 167, comma 1-*bis*."»

7.83

FARAONE, EVANGELISTA

Ritirato

Al comma 1, apportare le seguenti modificazioni:

a) dopo la lettera h) aggiungere la seguente: «*h-bis*) all'articolo 171, comma 1, dopo le parole ai conducenti e agli eventuali passeggeri di ciclomotori e motoveicoli" sono aggiunte le seguenti: "nonché dei velocipedi di cui all'articolo 50";»

b) dopo la lettera i), aggiungere la seguente: «*i-bis*) all'articolo 193, comma 1, dopo le parole "compreso i filoveicoli e i rimorchi," sono aggiunte le seguenti: "nonché i velocipedi di cui all'articolo 50";»

7.84

DI GIROLAMO, VANIN

Ritirato

Al comma 1, dopo la lettera h), inserire la seguente:

«*h-bis*) all'articolo 173, comma 3-*bis*, le parole: ", qualora lo stesso soggetto compia un'ulteriore violazione nel corso di un biennio" sono soppresse;».

7.85

DI GIROLAMO, VANIN

Ritirato

Al comma 1, dopo la lettera h), inserire la seguente:

«h-bis) all'articolo 175:

1) al comma 2, lettera a), le parole: "150 centimetri cubici se a motore termico" sono sostituite dalle seguenti: "120 centimetri cubici se a motore termico";

2) dopo il comma 2, è inserito il seguente: "2-bis. La circolazione dei motocicli con cilindrata pari o superiore a 120 centimetri cubici se a motore termico di cui al comma 2, lettera a), e inferiore a 150 centimetri cubici se a motore termico, è consentita ai soggetti maggiorenni, muniti di patente di categoria A2, A, B o di categoria superiore o muniti da almeno due anni di patente di categoria A1."».

7.86

CORTI, PERGREFFI, CAMPARI, RUFA, RIPAMONTI

Ritirato

Al comma 1, dopo la lettera h), aggiungere la seguente:

«h-bis) All'articolo 175, comma 2, lettera a):

1) Le parole: "150 centimetri cubici se a motore termico" sono sostituite dalle seguenti: "120 centimetri cubici se a motore termico".

2) Sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: "La circolazione è comunque consentita solo a soggetti maggiorenni, muniti di patente di categoria A2, A, B o di categoria superiore o muniti da almeno due anni di patente di categoria A1"».

7.87

CROATTI

Ritirato

Dopo la lettera h), inserire la seguente:

«h-bis) all'articolo 175, comma 7, lettera a), dopo la parola "rimorchi" sono aggiunte, in fine, le seguenti: ", ad eccezione dei veicoli autorizzati con DGM 243";».

7.88

FARAONE, EVANGELISTA

Ritirato

Al comma 1, dopo la lettera h) inserire la seguente:

«h-bis. All'articolo 175, comma 7, lettera a), dopo la parola "rimorchi" è aggiunta la seguente frase "ad eccezione dei veicoli autorizzati con modello DGM 243".»

7.89

BERUTTI

Ritirato

Al comma 1, dopo la lettera h) inserire la seguente:

«h-bis) All'articolo 175, comma 7, lettera a), dopo la parola "rimorchi" è aggiunta la seguente frase "ad eccezione dei veicoli autorizzati con DGM 243".»

7.90

STEGER, DURNWALDER, LANIECE

Ritirato

Al comma 1, dopo la lettera h), inserire la seguente:

«h-bis) all'articolo 176, comma 9, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: "Nei tratti autostradali in cui vige il divieto di sorpasso di cui al comma 14 dell'articolo 148, qualunque sia il numero di corsie per carreggiata e salvo

diversa segnalazione, è vietato ai conducenti di veicoli per cui vale il divieto di impegnare altre corsie all'infuori di quella più vicina al bordo destro della carreggiata."»

7.91

MAGORNO, EVANGELISTA

Ritirato

Al comma 1, dopo la lettera h), inserire la seguente:

«*h-bis*) dopo l'articolo 186-*bis*, è inserito il seguente: "Art. 186-*ter* - (*Guida per conducenti di età inferiore a ventuno anni e per i neo-patentati con più di un passeggero in orari notturni*) - 1. Ai conducenti di età inferiore a ventuno anni e ai conducenti nei primi tre anni dal conseguimento della patente di categoria B è vietato guidare con più di un passeggero dalle ore 00:00 fino alle ore 05:00.

2. I conducenti che incorrano nella violazione del comma precedente sono puniti, ove il fatto non costituisca più grave reato, con l'ammenda da euro 800 a euro 3.200 e l'arresto fino a sei mesi. All'accertamento del reato consegue in ogni caso la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da sei mesi ad un anno. La patente di guida è sempre revocata, ai sensi del capo II, sezione II, del titolo VI, in caso di recidiva nel biennio.

3. Se il conducente provoca altresì un incidente stradale, le sanzioni di cui al comma 2 del presente articolo sono raddoppiate ed è disposto il fermo amministrativo del veicolo per centottanta giorni, salvo che il veicolo appartenga a persona estranea all'illecito.

4. Competente a giudicare dei reati di cui al presente articolo è il tribunale in composizione monocratica.

5. Le disposizioni relative alle sanzioni accessorie di cui al comma 2 si applicano anche in caso di applicazione della pena su richiesta delle parti.

6. Il veicolo, qualora non possa essere guidato da altra persona idonea, può essere fatto trasportare fino al luogo indicato dall'interessato o fino alla più vicina autorimessa e lasciato in consegna al proprietario o al gestore di essa con le normali garanzie per la custodia. Le spese per il recupero ed il trasporto sono interamente a carico del trasgressore.

7. Una quota pari al trenta per cento dell'ammenda irrogata con la sentenza di condanna è destinata ad alimentare il Fondo contro l'incidentalità notturna di cui all'articolo 6-*bis* del decreto-legge 3 agosto 2007, n. 117,

convertito con modificazioni dalla legge 2 ottobre 2007, n. 160, e successive modificazioni.

8. Si applicano le disposizioni di cui al comma 9-*bis* del dell'articolo 186" ».

7.92

PAVANELLI, VANIN

Ritirato

Al comma 1, lettera i), aggiungere, in fine, il seguente periodo: «Le macchine per uso di persone con disabilità per uso esterno di cui al precedente periodo devono essere equipaggiate con:

a) dispositivi di segnalazione visiva e di illuminazione;

b) giubbotto o bretelle retroriflettenti ad alta visibilità con le caratteristiche tecniche di cui al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti del 30 dicembre 2003.».

7.93

ASTORRE

Ritirato

Al comma 1, dopo la lettera i), inserire le seguenti:

«i-*bis*) All'articolo 198 sono apportate le seguenti modificazioni:

1) il comma 2 è sostituito dal seguente: "2. Fuori dei casi di cui all'articolo 198-*bis*, quando più violazioni delle medesime disposizioni degli articoli 6 e 7 sono accertate, senza contestazione immediata, nella stessa zona a traffico limitato, nella stessa area pedonale urbana ovvero sul medesimo tratto di strada su cui insiste una stessa limitazione o divieto attraverso dispositivi di controllo remoto delle violazioni di cui all'articolo 201, si applica una sola sanzione per ciascun giorno di calendario. Tuttavia, quando sono previste limitazioni del traffico solo in determinate fasce orarie nella medesima giornata, si applica una sanzione per ciascuna fascia oraria."

2) dopo l'articolo 198, inserire il seguente: "Art. 198-*bis*. (*Illeciti amministrativi e relative sanzioni*) - 1. Ai fini dell'applicazione delle norme del presente codice, gli illeciti amministrativi che riguardano la circolazione di un veicolo non avente i requisiti tecnici o amministrativi costituiscono un'unica violazione anche se reiterata nel tempo. Restano ferme le disposizioni di cui ai commi 2, 3, 4, 5 e 6. Nel caso in cui la condizione di cui al primo periodo

venga meno, la condotta oggetto di violazione costituisce un nuovo illecito e ad essa può essere applicata un'altra sanzione.

2. La condizione di cui al comma 1 viene meno per effetto dell'accertamento della violazione a seguito di contestazione immediata. Tuttavia, salvo che ciò non sia vietato da altre disposizioni e nel rispetto delle condizioni di sicurezza della circolazione, l'organo di polizia che ha accertato la violazione che ha determinato il venir meno della condizione di cui al comma 1 può autorizzare il trasgressore, per la via più breve e nel più breve tempo possibile, a completare il viaggio o a raggiungere il luogo di destinazione.

3. Nel caso di accertamento di violazioni di cui al comma 1 senza contestazione immediata ai sensi dell'articolo 201, la condizione di cui al comma 1 viene meno dalla notifica della violazione ai sensi dell'articolo 201. In tali ipotesi, tutte le violazioni aventi per oggetto la medesima condotta, accertate nei 90 giorni antecedenti alla notifica della violazione stessa e non ancora notificate, sono assorbite da quella notificata.

4. Nei casi di cui al comma 3, quando, prima della notifica delle violazioni accertate senza contestazione immediata, la condotta oggetto delle stesse violazioni è contestata immediatamente, la condizione di cui al comma 1 viene meno per effetto della contestazione immediata e tutte le violazioni aventi per oggetto la medesima condotta, accertate nei 90 giorni antecedenti alla contestazione non ancora notificate, sono assorbite da quella contestata al trasgressore.

5. In deroga all'articolo 198, nei casi di cui ai commi precedenti, chiunque commette più violazioni della stessa disposizione, accertate senza contestazione immediata, è ammesso al pagamento in misura ridotta di cui all'articolo 202, se consentito, per un importo pari al quadruplo della sanzione prevista, se più favorevole e delle relative spese di accertamento e notificazione. Le disposizioni del periodo precedente si applicano a tutte le violazioni accertate prima della data di notifica di una di esse, limitatamente a quelle per le quali l'interessato abbia fatto istanza e salvo che per esse non sia già avvenuto il pagamento in misura ridotta. L'istanza di cui al periodo precedente può essere presentata entro sessanta giorni al prefetto del luogo in cui è stata commessa la violazione che gli è stata notificata per prima, con le modalità di cui all'articolo 203, dandone, altresì, comunicazione a tutti gli altri organi di polizia stradale interessati. Questi ultimi, nelle more dell'emissione del provvedimento di cui al periodo successivo, interrompono tutte le procedure connesse alla violazione accertata. Il prefetto, entro 60 giorni, con proprio provvedimento, ammette al pagamento nella misura indicata nel primo periodo per la prima violazione che gli è stata notificata e dispone l'archiviazione delle altre violazioni indicate nell'istanza dell'interessato, fatte salve le spese di notificazione che dovranno essere, comunque, corrisposte a favore di ogni singolo organo accertatore. Il pagamento deve essere eseguito a favore dell'amministrazione cui appartiene l'organo che ha accertato la violazione per la

quale l'interessato ha presentato l'istanza, con le modalità di pagamento indicate nel verbale di contestazione. Le spese di notificazione relative ai verbali di contestazione per le quali il prefetto ha disposto l'archiviazione, dovranno essere corrisposte con le modalità originariamente indicate negli stessi verbali. I pagamenti dovranno essere corrisposti entro sessanta giorni dalla notificazione del provvedimento del prefetto, che sarà eseguito a cura dell'organo che ha accertato la prima violazione, con le modalità di cui all'articolo 201. Dell'avvenuta notificazione del provvedimento del prefetto dovrà essere data comunicazione a tutti gli organi di polizia stradale interessati. Si applicano, in quanto compatibili, le disposizioni di cui all'articolo 203, comma 3. Avverso il provvedimento del prefetto è ammessa opposizione davanti all'autorità giudiziaria ai sensi dell'articolo 205.

6. Nel caso di accertamento automatico delle violazioni di cui al comma 1 che comportano il fermo o il sequestro del veicolo o che comunque non consentono la continuazione del viaggio, se non a seguito del soddisfacimento dei requisiti tecnici e amministrativi necessari per circolazione su strada, in assenza di contestazione immediata, la violazione deve essere notificata al trasgressore senza ritardo anche ricorrendo a sistemi telematici.";

i-ter) All'articolo 201, sono apportate le seguenti modificazioni:

1) il comma 1-*bis*) è sostituito dal seguente: "1-*bis*. Fermo restando quanto indicato dal comma 1, nei seguenti casi la contestazione immediata non è necessaria e agli interessati sono notificati gli estremi della violazione nei termini di cui al comma 1:

a) impossibilità di raggiungere un veicolo lanciato ad eccessiva velocità;

b) accertamento delle violazioni delle segnalazioni semaforiche di cui all'articolo 146, commi 2 e 3;

c) accertamento della violazione del divieto di sorpasso di cui all'articolo 148;

d) accertamento della violazione in assenza del trasgressore e del proprietario del veicolo;

e) accertamento effettuato con i dispositivi di cui all'articolo 4 del decreto-legge 20 giugno 2002, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 1 agosto 2002, n. 168, e successive modificazioni;

f) rilevazione degli accessi di veicoli non autorizzati ai centri storici, alle zone a traffico limitato, alle aree pedonali, alle piazzole di carico e scarico di merci, o della circolazione sulle corsie e sulle strade riservate o con accesso o transito vietato, attraverso dispositivi omologati ai sensi di apposito regolamento emanato con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. Con il medesimo regolamento sono definite le condizioni per l'installazione e l'esercizio dei dispositivi di controllo, al fine di consentire la rilevazione delle violazioni dei divieti di circolazione, in ingresso, all'interno

ed in uscita nelle corsie, strade, aree e zone di cui al periodo precedente, nonché il controllo della durata di permanenza all'interno delle medesime zone;

g) accertamento delle violazioni di cui agli articoli 143, commi 11 e 12, 167, 170, 171, e 173 per mezzo di dispositivi o apparecchiature di rilevamento approvate o omologate; per l'accertamento delle violazioni di cui all'art. 173 possono essere utilizzati anche dispositivi che, nel rispetto della riservatezza dei passeggeri, consentano di accertare l'illecito utilizzo dei dispositivi da parte del conducente;

h) accertamento delle violazioni di cui agli articoli 6, commi 1 e 4 lett. b), 7, commi 11-*bis* e 13-*bis*, 10, 62, 72, 78, 79, 80, 193, 213, 214, 216 e 217, per mezzo di appositi dispositivi o apparecchiature di rilevamento approvate o omologate ai sensi di apposito regolamento emanato con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili di concerto con il Ministro dell'interno. Con il medesimo regolamento sono definite le condizioni per l'installazione e l'esercizio dei dispositivi di controllo, nonché l'accesso alle banche dati necessarie per il loro funzionamento. Per l'accertamento delle violazioni, la documentazione fotografica prodotta costituisce atto di accertamento, ai sensi e per gli effetti dell'articolo 13 della legge 24 novembre 1981, n. 689, in ordine alla circostanza che al momento del rilevamento un determinato veicolo, munito di targa di immatricolazione, stava circolando sulla strada".

2) il comma 1-*ter*) è sostituito dal seguente: "1-*ter*. Nei casi diversi da quelli di cui al comma 1-*bis* nei quali non è avvenuta la contestazione immediata, il verbale notificato agli interessati deve contenere anche l'indicazione dei motivi che hanno reso impossibile la contestazione immediata. Nei casi previsti dalle lettere b), c), e), f) g) e h) del comma 1-*bis* non è necessaria la presenza degli organi di polizia stradale qualora l'accertamento avvenga mediante rilievo con dispositivi o apparecchiature che sono stati omologati ovvero approvati per il funzionamento in modo completamente automatico. Tali strumenti devono essere gestiti direttamente dagli organi di polizia stradale di cui all'articolo 12, comma 1."

3) il comma 1-*quater*) è sostituito dal seguente: "1-*quater*. I dispositivi per l'accertamento e il rilevamento automatico delle violazioni possono accertare contemporaneamente due o più violazioni tra quelle indicate al comma 1-*bis*, se approvati od omologati per l'accertamento e il rilevamento automatico di ciascuna delle violazioni rilevate."

4) il comma 1-*quinqües*) è sostituito dal seguente: "1-*quinqües*. In deroga alle disposizioni del comma 1-*quater*, le immagini acquisite mediante dispositivi approvati od omologati possono essere utilizzate anche per l'accertamento di altre violazioni, tra quelle indicate al comma 1-*bis*, per le quali i dispositivi non sono specificamente approvati od omologati, quando le violazioni, commesse con la medesima azione od omissione, possono essere accertate dalla semplice visione dell'immagine stessa."

5) dopo il comma *2-bis* sono inseriti i seguenti:

"2-ter. Nei casi previsti dal comma 1 bis, quando il veicolo con cui è stata commessa la violazione è immatricolato all'estero e non è possibile, per difficoltà oggettive, acquisire i dati del proprietario o di altro obbligato in solido, le risultanze dell'accertamento compiuto sono inserite nell'archivio di cui al comma 2 quater e la violazione relativa può essere contestata nei cinque anni successivi nei confronti di chi è trovato alla guida del veicolo stesso. In tali casi, si applicano le disposizioni dell'articolo 207. I proventi delle sanzioni riscosse spettano alle Amministrazioni da cui dipendono i soggetti che hanno compiuto l'accertamento della violazione, secondo le disposizioni dell'articolo 208.

2 quater. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, sulla base dei dati trasmessi, per via telematica, dagli organi di polizia stradale, forma l'elenco dei veicoli immatricolati all'estero che risultano aver commesso violazioni per le quali non è stato possibile procedere alla contestazione o notificazione del verbale di accertamento. L'elenco è messo a disposizione degli organi di cui all'articolo 12 per la consultazione esclusivamente in forma telematica. Con provvedimento del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministero dell'interno e con il Ministero dell'economia e delle finanze sono determinate le procedure di trasmissione degli accertamenti, di gestione ed aggiornamento dell'elenco, di riscossione delle sanzioni e di attribuzione delle somme riscosse ai soggetti a cui, secondo l'articolo 208, spettano i relativi proventi. L'elenco dei veicoli, limitatamente ai dati concernenti la presenza della targa nell'elenco stesso e l'organo di polizia procedente, è reso disponibile a chiunque vi abbia interesse, in forma e con modalità rispettose delle norme in materia di riservatezza personale, determinate con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministero dell'interno."

6) dopo il comma *5-bis* è inserito il seguente: *"5-ter.* Sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali è consentito l'accertamento di tutte violazioni previste dal presente Codice attraverso la visione delle immagini degli impianti di videosorveglianza che sono installati sulle strade stesse. L'accertamento deve essere compiuto in modo diretto, nel momento in cui viene ripreso dagli impianti di videosorveglianza e deve prevedere l'acquisizione e conservazione di un filmato avente data ed orario certificato e firma digitale dell'operatore che ha effettuato l'accertamento in modo contestuale. L'orario di effettivo funzionamento in presenza dell'operatore addetto al controllo deve essere registrato e certificato come conforme al tempo coordinato universale (UTC). Le violazioni dell'articolo 176 possono essere accertate anche dai soggetti indicati dal comma 11 dell'articolo 176 stesso, previa idonea qualificazione. Ai dispositivi di videosorveglianza previste dal presente comma non si applicano le disposizioni dell'articolo 45. Per le violazioni accertate nel modo previsto dal presente comma la contestazione immediata non è necessaria e agli interessati sono notificati gli estremi della violazione nei termini di cui

al comma 1. Con decreto del Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministero dell'Interno, acquisito il parere del Garante della Privacy, sono determinate le modalità, utilizzazione dei dispositivi, di acquisizione e di conservazione delle registrazioni delle violazioni accertate. Le violazioni accertate che prevedono la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida di cui all'articolo 218, sono segnalate immediatamente agli operatori di polizia presenti lungo l'autostrada o la strada extraurbana principale che possono procedere alla contestazione della violazione. Qualora tale contestazione non sia stata effettuata, si procede come indicato nel presente comma e agli interessati sono notificati gli estremi della violazione nei termini di cui al comma 1."»

i-quater) all'articolo 203 dopo il comma 3, è inserito il seguente: "*3-bis*. Quando il veicolo con cui è stata commessa la violazione è immatricolato all'estero e non è possibile, per difficoltà oggettive, procedere all'iscrizione al ruolo ovvero avviare altre procedure di riscossione coattiva nei confronti del conducente o del proprietario o di altro obbligato in solido, le risultanze dell'accertamento compiuto e della somma da pagare sono inserite nell'archivio di cui al comma 2 quater dell'articolo 201 e la riscossione coattiva può essere attivata, nei cinque anni successivi, nei confronti di chi è trovato alla guida del veicolo stesso. In tali casi, si applicano le disposizioni dell'articolo 207. Con provvedimento del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministero dell'interno, sono determinate le procedure di riscossione e di attribuzione delle somme riscosse ai soggetti a cui, secondo l'articolo 208, spettano i proventi delle sanzioni.";

i-quinqies) All'articolo 204, dopo il comma 3, è inserito il seguente: "*3-bis*. Quando il veicolo con cui è stata commessa la violazione è immatricolato all'estero si applicano le disposizioni dell'articolo 203, comma 3 bis.";

i-sexies) all'articolo 207, dopo il comma 3, è inserito il seguente: "*3-bis*. Nel caso in cui l'accertamento della violazione avvenga in assenza del trasgressore, del proprietario del veicolo o di uno degli obbligati in solido di cui all'articolo 196, il veicolo con il quale è stata commessa la violazione è in ogni caso rimosso o sottoposto a blocco. Si applicano le disposizioni dell'articolo 215, in quanto compatibili. I veicoli rimossi o bloccati sono restituiti all'avente diritto al momento del pagamento della sanzione o del versamento della cauzione di cui ai commi 2 e *2-bis*. In mancanza, si applicano le disposizioni di cui al comma 4 dell'articolo 215."».

7.94

STEGER, DURNWALDER, LANIECE

Ritirato

Al comma 1, dopo la lettera i), inserire la seguente:

«*i-bis*) all'articolo 198, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) il comma 2 è sostituito dal seguente: «2. Fuori dei casi di cui all'articolo 198-*bis*, quando più violazioni delle medesime disposizioni degli articoli 6 e 7 sono accertate, senza contestazione immediata, nella stessa zona a traffico limitato, nella stessa area pedonale urbana ovvero sul medesimo tratto di strada su cui insiste una stessa limitazione o divieto attraverso dispositivi di controllo remoto delle violazioni di cui all'articolo 201, si applica una sola sanzione per ciascun giorno di calendario. Tuttavia, quando sono previste limitazioni del traffico solo in determinate fasce orarie nella medesima giornata, si applica una sanzione per ciascuna fascia oraria.».

b) dopo l'articolo 198, inserire il seguente:

"Art. 198-*bis*. (*Illeciti amministrativi e relative sanzioni*). 1. Ai fini dell'applicazione delle norme del presente codice, gli illeciti amministrativi che riguardano la circolazione di un veicolo non avente i requisiti tecnici o amministrativi costituiscono un'unica violazione anche se reiterata nel tempo. Restano ferme le disposizioni di cui ai commi 2, 3, 4, 5 e 6. Nel caso in cui la condizione di cui al primo periodo venga meno, la condotta oggetto di violazione costituisce un nuovo illecito e ad essa può essere applicata un'altra sanzione.

2. La condizione di cui al comma 1 viene meno per effetto dell'accertamento della violazione a seguito di contestazione immediata. Tuttavia, salvo che ciò non sia vietato da altre disposizioni e nel rispetto delle condizioni di sicurezza della circolazione, l'organo di polizia che ha accertato la violazione che ha determinato il venir meno della condizione di cui al comma 1 può autorizzare il trasgressore, per la via più breve e nel più breve tempo possibile, a completare il viaggio o a raggiungere il luogo di destinazione.

3. Nel caso di accertamento di violazioni di cui al comma 1 senza contestazione immediata ai sensi dell'articolo 201, la condizione di cui al comma 1 viene meno dalla notifica della violazione ai sensi dell'articolo 201. In tali ipotesi, tutte le violazioni aventi per oggetto la medesima condotta, accertate nei 90 giorni antecedenti alla notifica della violazione stessa e non ancora notificate, sono assorbite da quella notificata.

4. Nei casi di cui al comma 3, quando, prima della notifica delle violazioni accertate senza contestazione immediata, la condotta oggetto delle stesse violazioni è contestata immediatamente, la condizione di cui al comma 1 viene meno per effetto della contestazione immediata e tutte le violazioni aventi per oggetto la medesima condotta, accertate nei 90 giorni antecedenti

alla contestazione non ancora notificate, sono assorbite da quella contestata al trasgressore.

5. In deroga all'articolo 198, nei casi di cui ai commi precedenti, chiunque commette più violazioni della stessa disposizione, accertate senza contestazione immediata, è ammesso al pagamento in misura ridotta di cui all'articolo 202, se consentito, per un importo pari al quadruplo della sanzione prevista, se più favorevole e delle relative spese di accertamento e notificazione. Le disposizioni del periodo precedente si applicano a tutte le violazioni accertate prima della data di notifica di una di esse, limitatamente a quelle per le quali l'interessato abbia fatto istanza e salvo che per esse non sia già avvenuto il pagamento in misura ridotta. L'istanza di cui al periodo precedente può essere presentata entro sessanta giorni al prefetto del luogo in cui è stata commessa la violazione che gli è stata notificata per prima, con le modalità di cui all'articolo 203, dandone, altresì, comunicazione a tutti gli altri organi di polizia stradale interessati. Questi ultimi, nelle more dell'emissione del provvedimento di cui al periodo successivo, interrompono tutte le procedure connesse alla violazione accertata. Il prefetto, entro 60 giorni, con proprio provvedimento, ammette al pagamento nella misura indicata nel primo periodo per la prima violazione che gli è stata notificata e dispone l'archiviazione delle altre violazioni indicate nell'istanza dell'interessato, fatte salve le spese di notificazione che dovranno essere, comunque, corrisposte a favore di ogni singolo organo accertatore. Il pagamento deve essere eseguito a favore dell'amministrazione cui appartiene l'organo che ha accertato la violazione per la quale l'interessato ha presentato l'istanza, con le modalità di pagamento indicate nel verbale di contestazione. Le spese di notificazione relative ai verbali di contestazione per le quali il prefetto ha disposto l'archiviazione, dovranno essere corrisposte con le modalità originariamente indicate negli stessi verbali. I pagamenti dovranno essere corrisposti entro sessanta giorni dalla notificazione del provvedimento del prefetto, che sarà eseguito a cura dell'organo che ha accertato la prima violazione, con le modalità di cui all'articolo 201. Dell'avvenuta notificazione del provvedimento del prefetto dovrà essere data comunicazione a tutti gli organi di polizia stradale interessati. Si applicano, in quanto compatibili, le disposizioni di cui all'articolo 203, comma 3. Avverso il provvedimento del prefetto è ammessa opposizione davanti all'autorità giudiziaria ai sensi dell'articolo 205.

6. Nel caso di accertamento automatico delle violazioni di cui al comma 1 che comportano il fermo o il sequestro del veicolo o che comunque non consentono la continuazione del viaggio, se non a seguito del soddisfacimento dei requisiti tecnici e amministrativi necessari per circolazione su strada, in assenza di contestazione immediata, la violazione deve essere notificata al trasgressore senza ritardo anche ricorrendo a sistemi telematici."»

7.95

DI GIROLAMO, VANIN

Ritirato

Al comma 1, dopo la lettera i), aggiungere, in fine, la seguente:

«i-bis) dopo l'articolo 198, è inserito il seguente:

"Art. 198-bis.

(Disposizioni in materia di illeciti di natura permanente e relative sanzioni)

1. Ai fini dell'applicazione delle norme del presente codice, gli illeciti amministrativi che riguardano la circolazione di un veicolo non avente i requisiti tecnici o amministrativi costituiscono un'unica violazione anche se reiterata nel tempo. Restano ferme le disposizioni di cui ai commi 2,3,4,5 e 6. Nel caso in cui la condizione di cui al primo periodo venga meno, la condotta oggetto di violazione costituisce un nuovo illecito e ad essa può essere applicata un'altra sanzione.

2. La disposizione di cui al comma 1 non si applica agli illeciti commessi successivamente all'accertamento della violazione a seguito di contestazione immediata. Nel caso di cui al primo periodo, nel rispetto delle condizioni di sicurezza della circolazione e fatti salvi i divieti posti da altre disposizioni, l'organo accertatore può autorizzare il trasgressore a completare il viaggio o a raggiungere il luogo di destinazione per la via più breve e nel più breve tempo possibile.

3. Fuori dai casi di cui al comma 2, la disposizione di cui al comma 1 non si applica agli illeciti commessi successivamente alla notifica della violazione ai sensi dell'articolo 201.

4. Nei casi in cui, anteriormente alla notifica delle violazioni accertate ai sensi del comma 3, si proceda alla contestazione immediata di violazioni relative al medesimo illecito, le violazioni accertate nei novanta giorni antecedenti alla contestazione immediata e non ancora notificate, sono assorbite nella condotta oggetto di contestazione immediata.

5. In deroga all'articolo 198, nei casi di cui al comma 3, chiunque commette più violazioni della stessa disposizione, è ammesso al pagamento in misura ridotta di cui all'articolo 202, se consentito, per un importo pari al quadruplo della sanzione prevista, se più favorevole e delle relative spese di accertamento e notificazione. Le disposizioni del periodo precedente si applicano a tutte le violazioni accertate prima della data di notifica di una di esse, limitatamente a quelle per le quali l'interessato abbia fatto istanza escluse quelle per le quali sia già avvenuto il pagamento in misura ridotta. L'istanza di cui al secondo periodo può essere presentata entro sessanta giorni al pre-

fetto del luogo in cui è stata commessa la violazione che gli è stata notificata per prima, con le modalità di cui all'articolo 203, dandone, altresì, comunicazione a tutti gli altri organi di polizia stradale interessati. La comunicazione effettuata ai sensi del terzo periodo sospende le procedure connesse a tutte violazioni accertate. Il prefetto, entro sessanta giorni, ammette al pagamento nella misura indicata nel primo periodo per la prima violazione che gli è stata notificata e dispone l'archiviazione delle altre violazioni indicate nell'istanza dell'interessato, fatte salve le spese di notificazione che dovranno essere, comunque, corrisposte a favore di ogni singolo organo accertatore. Il pagamento deve essere eseguito a favore dell'amministrazione cui appartiene l'organo che ha accertato la violazione per la quale l'interessato ha presentato l'istanza, con le modalità di pagamento indicate nel verbale di contestazione. Le spese di notificazione relative ai verbali di contestazione per le quali il prefetto ha disposto l'archiviazione, dovranno essere corrisposte con le modalità originariamente indicate negli stessi verbali. I pagamenti dovranno essere corrisposti entro sessanta giorni dalla notificazione del provvedimento del prefetto, che è eseguita a cura dell'organo che ha accertato la prima violazione, con le modalità di cui all'articolo 201. Dell'avvenuta notificazione del provvedimento del prefetto dovrà essere data comunicazione a tutti gli organi di polizia stradale interessati. Si applicano, in quanto compatibili, le disposizioni di cui all'articolo 203, comma 3. Avverso il provvedimento del prefetto è ammessa opposizione davanti all'autorità giudiziaria ai sensi dell'articolo 205.

6. Nel caso di accertamento automatico delle violazioni di cui al comma 1 che comportano il fermo o il sequestro del veicolo o che comunque non consentono la continuazione del viaggio, se non a seguito del soddisfacimento dei requisiti tecnici e amministrativi necessari per circolazione su strada, in assenza di contestazione immediata, la violazione deve essere notificata al trasgressore senza ritardo anche ricorrendo a sistemi telematici."».

7.96

D'ARIENZO

Ritirato

Al comma 1, dopo la lettera i), è aggiunta la seguente:

« i-bis) dopo l'articolo 198, è inserito il seguente:

"Art. 198-bis

(Disposizioni in materia di illeciti di natura permanente e relative sanzioni)

1. Ai fini dell'applicazione delle norme del presente codice, gli illeciti amministrativi che riguardano la circolazione di un veicolo non avente i requisiti tecnici o amministrativi richiesti per la generica circolazione su strada costituiscono un'unica violazione anche se reiterata nel tempo. Restano ferme le disposizioni di cui ai commi 2, 3, 4. Nel caso in cui la condizione di cui al primo periodo venga meno, la condotta oggetto di violazione costituisce un nuovo illecito e ad essa può essere applicata un'altra sanzione.

2. La disposizione di cui al comma 1 non si applica agli illeciti commessi successivamente all'accertamento della violazione a seguito di contestazione immediata. Nel caso di cui al primo periodo, nel rispetto delle condizioni di sicurezza della circolazione e fatti salvi i divieti posti da altre disposizioni, l'organo accertatore può autorizzare il trasgressore a completare il viaggio o a raggiungere il luogo di destinazione per la via più breve e nel più breve tempo possibile.

3. Fuori dai casi di cui al comma 2, la disposizione di cui al comma 1 non si applica agli illeciti commessi successivamente alla notifica della violazione ai sensi dell'articolo 201.

4. Nei casi in cui, anteriormente alla notifica delle violazioni accertate ai sensi del comma 1, si proceda alla contestazione immediata di violazioni relative al medesimo illecito, le violazioni accertate nei novanta giorni antecedenti alla contestazione immediata e non ancora notificate, sono assorbite nella condotta oggetto di contestazione immediata.

5. In deroga all'articolo 198, nei casi di cui al comma 1, chiunque commette più violazioni della stessa disposizione, è ammesso al pagamento in misura ridotta di cui all'articolo 202, se consentito, per un importo pari al quadruplo della sanzione prevista, se più favorevole e delle relative spese di accertamento e notificazione. Le disposizioni del periodo precedente si applicano a tutte le violazioni accertate prima della data di notifica di una di esse, limitatamente a quelle per le quali l'interessato abbia fatto istanza escluse quelle per le quali sia già avvenuto il pagamento in misura ridotta. L'istanza di cui al secondo periodo può essere presentata entro sessanta giorni al pre-

fetto del luogo in cui è stata commessa la violazione che gli è stata notificata per prima, con le modalità di cui all'articolo 203, dandone, altresì, comunicazione a tutti gli altri organi di polizia stradale interessati. La comunicazione effettuata ai sensi del terzo periodo sospende le procedure connesse a tutte violazioni accertate. Il prefetto, entro sessanta giorni, ammette al pagamento nella misura indicata nel primo periodo per la prima violazione che gli è stata notificata e dispone l'archiviazione delle altre violazioni indicate nell'istanza dell'interessato, fatte salve le spese di notificazione che dovranno essere, comunque, corrisposte a favore di ogni singolo organo accertatore. Il pagamento deve essere eseguito a favore dell'amministrazione cui appartiene l'organo che ha accertato la violazione per la quale l'interessato ha presentato l'istanza, con le modalità di pagamento indicate nel verbale di contestazione. Le spese di notificazione relative ai verbali di contestazione per le quali il prefetto ha disposto l'archiviazione, dovranno essere corrisposte con le modalità originariamente indicate negli stessi verbali. I pagamenti dovranno essere corrisposti entro sessanta giorni dalla notificazione del provvedimento del prefetto, che è eseguita a cura dell'organo che ha accertato la prima violazione, con le modalità di cui all'articolo 201. Dell'avvenuta notificazione del provvedimento del prefetto dovrà essere data comunicazione a tutti gli organi di polizia stradale interessati. Si applicano, in quanto compatibili, le disposizioni di cui all'articolo 203, comma 3. Avverso il provvedimento del prefetto è ammessa opposizione davanti all'autorità giudiziaria ai sensi dell'articolo 205.

6. Nel caso di accertamento automatico delle violazioni di cui al comma 1 che comportano il fermo o il sequestro del veicolo o che comunque non consentono la continuazione del viaggio, se non a seguito del soddisfacimento dei requisiti tecnici e amministrativi necessari per circolazione su strada, in assenza di contestazione immediata, la violazione deve essere notificata al trasgressore senza ritardo anche ricorrendo a sistemi telematici."».

7.97

STEGER, DURNWALDER, LANIECE

Ritirato

Al comma 1, dopo la lettera i), inserire la seguente:

«i-bis) all'articolo 201, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) il comma 1-bis è sostituito dal seguente: "1-bis. Fermo restando quanto indicato dal comma 1, nei seguenti casi la contestazione immediata non è necessaria e agli interessati sono notificati gli estremi della violazione nei termini di cui al comma 1:

a) impossibilità di raggiungere un veicolo lanciato ad eccessiva velocità;

b) accertamento delle violazioni delle segnalazioni semaforiche di cui all'art. 146, commi 2 e 3;

c) accertamento della violazione del divieto di sorpasso di cui all'articolo 148;

d) accertamento della violazione in assenza del trasgressore e del proprietario del veicolo;

e) accertamento effettuato con i dispositivi di cui all'articolo 4 del decreto-legge 20 giugno 2002, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 1 agosto 2002, n. 168, e successive modificazioni;

f) rilevazione degli accessi di veicoli non autorizzati ai centri storici, alle zone a traffico limitato, alle aree pedonali, alle piazzole di carico e scarico di merci, o della circolazione sulle corsie e sulle strade riservate o con accesso o transito vietato, attraverso dispositivi omologati ai sensi di apposito regolamento emanato con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. Con il medesimo regolamento sono definite le condizioni per l'installazione e l'esercizio dei dispositivi di controllo, al fine di consentire la rilevazione delle violazioni dei divieti di circolazione, in ingresso, all'interno ed in uscita nelle corsie, strade, aree e zone di cui al periodo precedente, nonché il controllo della durata di permanenza all'interno delle medesime zone;

g) accertamento delle violazioni di cui agli articoli 143, commi 11 e 12, 167, 170, 171, e 173 per mezzo di dispositivi o apparecchiature di rilevamento approvate o omologate; per l'accertamento delle violazioni di cui all'art. 173 possono essere utilizzati anche dispositivi che, nel rispetto della riservatezza dei passeggeri, consentano di accertare l'illecito utilizzo dei dispositivi da parte del conducente;

h) accertamento delle violazioni di cui agli articoli 6, commi 1 e 4 lett. b), 7, commi 11-*bis* e 13-*bis*, 10, 62, 72, 78, 79, 80, 193, 213, 214, 216 e 217, per mezzo di appositi dispositivi o apparecchiature di rilevamento approvate o omologate ai sensi di apposito regolamento emanato con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili di concerto con il Ministro dell'interno. Con il medesimo regolamento sono definite le condizioni per l'installazione e l'esercizio dei dispositivi di controllo, nonché l'accesso alle banche dati necessarie per il loro funzionamento. Per l'accertamento delle violazioni, la documentazione fotografica prodotta costituisce atto di accertamento, ai sensi e per gli effetti dell'articolo 13 della legge 24 novembre 1981, n. 689, in ordine alla circostanza che al momento del rilevamento un determinato veicolo, munito di targa di immatricolazione, stava circolando sulla strada".

b) il comma 1-*ter*) è sostituito dal seguente: "1-*ter*. Nei casi diversi da quelli di cui al comma 1-*bis* nei quali non è avvenuta la contestazione immediata, il verbale notificato agli interessati deve contenere anche l'indicazione dei motivi che hanno reso impossibile la contestazione immediata. Nei casi previsti dalle lettere b), c), e), f) g) e h) del comma 1-*bis* non è necessaria la presenza degli organi di polizia stradale qualora l'accertamento avvenga mediante rilievo con dispositivi o apparecchiature che sono stati omologati ov-

vero approvati per il funzionamento in modo completamente automatico. Tali strumenti devono essere gestiti direttamente dagli organi di polizia stradale di cui all'articolo 12, comma 1."

c) il comma 1-*quater*) è sostituito dal seguente: "1-*quater*. I dispositivi per l'accertamento e il rilevamento automatico delle violazioni possono accertare contemporaneamente due o più violazioni tra quelle indicate al comma 1-*bis*, se approvati od omologati per l'accertamento e il rilevamento automatico di ciascuna delle violazioni rilevate."

d) il comma 1-*quinqües*) è sostituito dal seguente: "1-*quinqües*. In deroga alle disposizioni del comma 1 *quater*, le immagini acquisite mediante dispositivi approvati od omologati possono essere utilizzate anche per l'accertamento di altre violazioni, tra quelle indicate al comma 1- *bis*, per le quali i dispositivi non sono specificamente approvati od omologati, quando le violazioni, commesse con la medesima azione od omissione, possono essere accertate dalla semplice visione dell'immagine stessa."

e) dopo il comma 2-*bis* sono inseriti i seguenti:

"2-*ter*. Nei casi previsti dal comma 1 *bis*, quando il veicolo con cui è stata commessa la violazione è immatricolato all'estero e non è possibile, per difficoltà oggettive, acquisire i dati del proprietario o di altro obbligato in solido, le risultanze dell'accertamento compiuto sono inserite nell'archivio di cui al comma 2 *quater* e la violazione relativa può essere contestata nei cinque anni successivi nei confronti di chi è trovato alla guida del veicolo stesso. In tali casi, si applicano le disposizioni dell'articolo 207. I proventi delle sanzioni riscosse spettano alle Amministrazioni da cui dipendono i soggetti che hanno compiuto l'accertamento della violazione, secondo le disposizioni dell'articolo 208.

2-*quater*. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, sulla base dei dati trasmessi, per via telematica, dagli organi di polizia stradale, forma l'elenco dei veicoli immatricolati all'estero che risultano aver commesso violazioni per le quali non è stato possibile procedere alla contestazione o notificazione del verbale di accertamento. L'elenco è messo a disposizione degli organi di cui all'articolo 12 per la consultazione esclusivamente in forma telematica. Con provvedimento del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministero dell'interno e con il Ministero dell'economia e delle finanze sono determinate le procedure di trasmissione degli accertamenti, di gestione ed aggiornamento dell'elenco, di riscossione delle sanzioni e di attribuzione delle somme riscosse ai soggetti a cui, secondo l'articolo 208, spettano i relativi proventi. L'elenco dei veicoli, limitatamente ai dati concernenti la presenza della targa nell'elenco stesso e l'organo di polizia procedente, è reso disponibile a chiunque vi abbia interesse, in forma e con modalità rispettose delle norme in materia di riservatezza personale, determinate con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministero dell'interno."

f) dopo il comma *5-bis* è inserito il seguente: "*5-ter*. Sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali è consentito l'accertamento di tutte violazioni previste dal presente Codice attraverso la visione delle immagini degli impianti di videosorveglianza che sono installati sulle strade stesse. L'accertamento deve essere compiuto in modo diretto, nel momento in cui viene ripreso dagli impianti di videosorveglianza e deve prevedere l'acquisizione e conservazione di un filmato avente data ed orario certificato e firma digitale dell'operatore che ha effettuato l'accertamento in modo contestuale. L'orario di effettivo funzionamento in presenza dell'operatore addetto al controllo deve essere registrato e certificato come conforme al tempo coordinato universale (UTC). Le violazioni dell'articolo 176 possono essere accertate anche dai soggetti indicati dal comma 11 dell'articolo 176 stesso, previa idonea qualificazione. Ai dispositivi di videosorveglianza previste dal presente comma non si applicano le disposizioni dell'articolo 45. Per le violazioni accertate nel modo previsto dal presente comma la contestazione immediata non è necessaria e agli interessati sono notificati gli estremi della violazione nei termini di cui al comma 1. Con decreto del Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministero dell'Interno, acquisito il parere del Garante della Privacy, sono determinate le modalità, utilizzazione dei dispositivi, di acquisizione e di conservazione delle registrazioni delle violazioni accertate. Le violazioni accertate che prevedono la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida di cui all'articolo 218, sono segnalate immediatamente agli operatori di polizia presenti lungo l'autostrada o la strada extraurbana principale che possono procedere alla contestazione della violazione. Qualora tale contestazione non sia stata effettuata, si procede come indicato nel presente comma e agli interessati sono notificati gli estremi della violazione nei termini di cui al comma 1."»

7.99

STEGER, DURNWALDER, LANIECE

Ritirato

Al comma 1, dopo la lettera i), inserire la seguente:

«*i-bis*) all'articolo 204, dopo il comma 3, è inserito il seguente: "*3-bis*. Quando il veicolo con cui è stata commessa la violazione è immatricolato all'estero si applicano le disposizioni dell'articolo 203, comma *3-bis*."».

7.100

STEGER, DURNWALDER, LANIECE

Ritirato

Al comma 1, dopo la lettera i), inserire la seguente:

«*i-bis*) all'articolo 207, dopo il comma 3, è inserito il seguente: "3-*bis*. Nel caso in cui l'accertamento della violazione avvenga in assenza del trasgressore, del proprietario del veicolo o di uno degli obbligati in solido di cui all'articolo 196, il veicolo con il quale è stata commessa la violazione è in ogni caso rimosso o sottoposto a blocco. Si applicano le disposizioni dell'articolo 215, in quanto compatibili. I veicoli rimossi o bloccati sono restituiti all'avente diritto al momento del pagamento della sanzione o del versamento della cauzione di cui ai commi 2 e 2-*bis*. In mancanza, si applicano le disposizioni di cui al comma 4 dell'articolo 215."».

7.101

VONO

Ritirato

Al comma 1, dopo la lettera i) inserire la seguente:

«*i-bis*) all'articolo 208, dopo il comma 5-*bis* è inserito il seguente:

"5-*ter*. I proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie elevate ai sensi dell'articolo 23 e dell'articolo 1, comma 821, lettera h), della legge 27 dicembre 2019, n.160, effettivamente riscossi, di spettanza degli enti locali o comunque degli enti proprietari della strada, sono destinati ad alimentare un fondo, da costituire presso ciascuna amministrazione proprietaria di strade, finalizzato all'intensificazione della lotta all'abusivismo pubblicitario".»

7.102

BARBONI, GALLONE, MALLEGGNI, VONO

Ritirato

Al comma 1, dopo la lettera i) aggiungere la seguente:

«*i-bis*) all'articolo 216:

a) al comma 1 i primi due periodi sono sostituiti dal seguente: "Nell'ipotesi in cui, ai sensi del presente codice, è stabilita la sanzione amministrativa accessoria del ritiro della carta di circolazione e del certificato di idonei-

tà tecnica per le macchine agricole o di autorizzazioni o licenze nei casi in cui sono previste, ovvero della targa, il documento è ritirato, contestualmente all'accertamento della violazione, dall'organo accertatore ed inviato, entro i cinque giorni successivi, al competente ufficio del Dipartimento per la mobilità sostenibile; la competenza territoriale di detti uffici è determinata con riferimento al luogo della commessa violazione.";

b) dopo il comma 3 è inserito il seguente: "3-bis: "Nell'ipotesi di guida con patente o con altra abilitazione professionale di cui all'articolo 116, commi 8, 10, 11 e 12, scaduti di validità l'agente accertatore provvede a ritirare la patente, il certificato di abilitazione professionale di tipo KA o KB o la carta di qualificazione del conducente rilasciata ad un conducente titolare di patente di guida emessa da altro Stato, ai fini della distruzione e di ciò fa menzione nel verbale di contestazione della violazione. Il prefetto competente dà notizia dei procedimenti e dei provvedimenti adottati sulla patente al prefetto del luogo di residenza del trasgressore.";

c) al comma 6, dopo le parole: "gli sia stata ritirata" sono sostituite dalle seguenti: "o altra abilitazione professionale di cui all'articolo 116, commi 8, 10, 11 e 12, gli siano state ritirate ai sensi del comma 3-bis,".»

7.103

BARBONI, GALLONE

Ritirato

Dopo il comma 1, inserire i seguenti:

«1-bis. In deroga all'articolo 121 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, per la durata di cui al comma 2, al fine di sopperire alla carenza di organico del personale esaminatore degli uffici della Motorizzazione civile e di smaltire le liste di attesa per il conseguimento della patente di guida, gli uffici della Motorizzazione civile si avvalgono degli esaminatori ausiliari iscritti nell'albo di cui al comma 1-ter.

1-ter. È istituito, per la durata di 5 anni, presso il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, l'albo nazionale degli esaminatori ausiliari a cui possono iscriversi gli istruttori di guida in possesso di abilitazione da almeno 20 anni.

1-quater. L'utilizzo degli istruttori iscritti all'Albo per lo svolgimento degli esami è consentito esclusivamente fuori dalla provincia di residenza, da quella in cui gli stessi svolgono la propria attività e dalle province confinanti.

1-quinquies. All'attuazione delle disposizioni di cui ai commi da 1-bis a 1-quater, si provvede nei limiti delle risorse finanziarie disponibili a

legislazione vigente e comunque senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica».

7.104

RUFA, PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RIPAMONTI

Ritirato

Dopo il comma 1, aggiungere i seguenti:

«1-bis. All'articolo 1 della legge 27 dicembre 2019, n. 160, dopo il comma 75-septies sono inseriti i seguenti:

75-octies. La delibera della Giunta comunale di cui al comma 75-septies contiene l'indicazione dei luoghi destinati alla creazione di appositi stalli nei quali è consentita la presa in carico e la sosta dei veicoli. La strutturazione degli stalli e delle relative dotazioni è a carico della società che presta il servizio di noleggio.

75-novies. Non è consentito posizionare gli stalli di cui al comma 75-octies sui marciapiedi, nelle aree pedonali e in prossimità di scuole od ospedali, ove sia messa a rischio l'incolumità di altri utenti della strada, prestando particolare attenzione alla salvaguardia dell'utenza debole della strada come definita ai sensi dell'articolo 3 del codice della strada di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285."

1-ter. La società prestatrice del servizio di cui all'articolo 4, comma 3, del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 4 giugno 2019, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 162 del 12 luglio 2019 ha l'obbligo di richiedere una somma pecuniaria a titolo di deposito cauzionale per il noleggio dei monopattini elettrici, come definiti dal medesimo decreto e dall'articolo 1, comma 75, della legge 27 dicembre 2019, n.160. La somma è integralmente restituita solo nel caso in cui il mezzo, una volta concluso l'utilizzo, sia rilasciato in uno degli appositi stalli situati nei luoghi indicati nella delibera della Giunta comunale di cui all'articolo 1, comma 75-octies, della legge 27 dicembre 2019, n. 160, come introdotto dall'articolo 1 della presente legge, in caso contrario, tale somma è trattenuta e ripartita ugualmente tra la società stessa e il comune. Chiunque, avvalendosi del servizio di noleggio, non provvede al rilascio del mezzo negli appositi stalli, in aggiunta alla trattenuta della cauzione, è soggetto al pagamento di una sanzione amministrativa compresa tra euro 41 ed euro 168. In presenza di tale violazione, la società che presta il servizio di noleggio ha l'obbligo di informare tempestivamente la polizia municipale e di fornire le informazioni necessarie, relative all'identità dell'utiliz-

zatore e alla posizione in cui il mezzo è stato abbandonato, affinché si proceda a comminare la sanzione.»

7.105

PERGREFFI

Ritirato

Dopo il comma 1, aggiungere il seguente:

«1-bis. All'articolo 1 della legge 27 dicembre 2019, n. 160, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) Al comma 75-*novies*, le parole "di età inferiore a diciotto anni" sono soppresse.

b) Al comma 75-*undevicies*, al primo periodo, le parole: "da euro 100 a euro 400" sono sostituite dalle seguenti: "da euro 250 a euro 600";

c) Al comma 75-*duodecies*, dopo il primo periodo, aggiungere il seguente: "Ciascun monopattino a propulsione prevalentemente elettrica può essere condotto esclusivamente da un solo utilizzatore."

d) Al comma 75-*duodecimes*, le parole "da euro 50 a euro 250" sono sostituite dalle seguenti: "da euro 200 a euro 500";

e) Al comma 75-*vicies*, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: "Alla violazione consegue la sanzione amministrativa accessoria della confisca del dispositivo, ai sensi delle disposizioni del titolo VI, capo I, sezione II, del codice di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, nel caso di circolazione sui marciapiedi.":

f) Sostituire il comma 75-*vicies ter*, con i seguenti:

"75-*vicies ter*. I proprietari dei monopattini hanno l'obbligo di richiedere apposito contrassegno identificativo adesivo, plastificato e non rimovibile, stampato dalle imprese e società di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264, che ne curano altresì la vendita fissandone il prezzo in regime di libero mercato. La stampa e la vendita dei contrassegni, nonché i criteri di formazione delle specifiche combinazioni alfanumeriche, è svolta secondo i criteri e le modalità stabilite dal Dipartimento per la mobilità sostenibile del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, sentito il Dipartimento della pubblica sicurezza del Ministero dell'interno, al fine di assicurare la tutela degli interessi di ordine pubblico. I contrassegni identificativi prodotti dalle imprese e società di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto non possono recare il marchio ufficiale della Repubblica italiana. A chiunque abusivamente produce o distribuisce i contrassegni di cui al presente comma si applicano le sanzioni previste dall'articolo 101, commi 5 e 6, del decreto legislativo 30 aprile 1992,

n. 285. L'impresa o la società di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto, di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264, che viola le disposizioni previste dal presente comma è soggetto, se il fatto non costituisce reato, alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 1.886 a euro 7.546. Si applicano altresì le sanzioni amministrative della diffida, della sospensione e della revoca dell'autorizzazione previste dall'articolo 9 della medesima legge n. 264 del 1991. Con regolamento del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da emanare ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono individuati i requisiti che le imprese e le società di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporti, di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264, devono possedere per la stampa e la vendita dei contrassegni.

75-vicies quater. I conducenti hanno l'obbligo di utilizzare gli appositi spazi di sosta individuati con apposita ordinanza ai sensi dell'articolo 7 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 e, soltanto nel caso di mancata individuazione o di indisponibilità di detti spazi, è consentita la sosta negli stalli riservati alla sosta di motocicli e velocipedi, a condizione che ciò non costituisca intralcio al flusso pedonale e fermo restando il divieto di sosta sui marciapiedi, nelle aree pedonali e negli stalli riservati alle autovetture. Chiunque violi le disposizioni di cui al presente comma è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 41 a euro 168. Nel caso di presenza del trasgressore al momento dell'accertamento della violazione, questa è immediatamente contestata dall'organo accertatore a norma dell'articolo 200 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. Nel caso di assenza del trasgressore, l'organo accertatore dispone la rimozione del mezzo ed il suo trasporto in luogo apposito e si applicano le disposizioni di cui all'articolo 215 del medesimo decreto legislativo. Ai fini della restituzione del mezzo, grava sul proprietario o sul soggetto trasgressore l'onere di provare con ogni mezzo a disposizione la legittima proprietà del monopattino oggetto di rimozione.

75-vicies quinques. A decorrere dal 1° gennaio 2022, l'obbligo dell'assicurazione di responsabilità civile di cui all'articolo 193 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, è esteso ai monopattini a propulsione prevalentemente elettrica di cui al comma 75. Ai medesimi mezzi si applicano, per quanto compatibili, le disposizioni di cui al citato articolo 193."».

7.106

PERGREFFI

Ritirato

Dopo il comma 1, aggiungere il seguente:

«1-bis. All'articolo 1, comma 75-novies, della legge 27 dicembre 2019, n. 160, le parole "di età inferiore a diciotto anni" sono soppresse.»

7.107

VONO

Ritirato

Dopo il comma 1 inserire i seguenti:

«1-bis. Al fine di semplificare e razionalizzazione il rilascio dei titoli autorizzativi in materia di pubblicità, ai sensi dell'articolo 23 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, il preventivo nullaosta tecnico di cui al comma 4 e di cui al comma 5 del medesimo articolo, richiesto agli enti proprietari della strada, dovrà essere emesso con esclusivo riferimento alle proprie competenze.

1-ter. L'amministrazione comunale è tenuta a verificare il rispetto di tutte le norme vigenti, mentre l'ente proprietario, dovrà esprimere il nulla osta con esclusivo riferimento alla compatibilità dell'installazione con le esigenze di tutela che lo stesso è chiamato a salvaguardare. Decorsi 90 giorni dalla presentazione della richiesta di nullaosta tecnico lo stesso si intende assentito.

1-quater. L'obbligo contenuto nell'articolo 53 comma 8 del Regolamento di cui al DPR 16 dicembre 1992, n. 495, di autorizzazione del bozzetto del messaggio da esporre, non si applica con esclusivo riferimento a concessionarie aderenti a istituti di autoregolamentazione pubblicitaria.»

7.108

PAVANELLI, VANIN

Ritirato

Dopo il comma 1, inserire il seguente:

«1-bis. Entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, previa intesa in sede di Conferenza unificata, di

cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, è adottato il Piano nazionale per l'individuazione degli interventi infrastrutturali in ambito comunale e provinciale necessari all'abbattimento delle barriere architettoniche presenti su marciapiedi, percorsi ciclabili, itinerari ciclopedonali, piste ciclabili, corsie ciclabili e strade urbane ciclabili.»

7.109

BARBONI, GALLONE, MALLEGGNI, VONO

Ritirato

Al comma 2, apportare le seguenti modificazioni:

- a) *sostituire la parola: "Ministero" con la seguente: "Ministro";*
- b) *dopo le parole: "modalità di annotazione sul documento unico" inserire le seguenti: "rilasciato per i veicoli di nuova immatricolazione";*
- c) *sopprimere le parole: ", nonché di aggiornamento del documento unico già rilasciato".*

7.110

CAUSIN

Ritirato

Al comma 2, aggiungere il seguente:

« 2-bis) I monopattini, al di là della classificazione ai fini del Nuovo codice della strada recato dal decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, devono essere muniti, per le proprie peculiari caratteristiche di uso e circolazione, di un contrassegno identificativo alfanumerico prodotto e rilasciato, senza oneri per lo Stato, presso le imprese di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264, qualificate come "Centri Servizio Motorizzazione" al proprietario, all'usufruttuario, al locatario con facoltà di compera o all'acquirente con patto di riservato dominio le cui generalità, in abbinamento con il modello, numero seriale e il predetto contrassegno, sono registrate nell'archivio nazionale dei veicoli (A.N.V.) di cui all'articolo 226, comma 5, del menzionato decreto legislativo 285 del 1992. Le caratteristiche, la collocazione, la gestione e i profili amministrativi del contrassegno sono disciplinati con uno o più decreti del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili che inoltre, sentito il Ministero dell'economia e delle finanze, determina l'importo dei diritti di motorizzazione,

rivedibile con periodicità quinquennale, spettanti all'erario per la registrazione nell'A.N.V. stesso. »

7.111

D'ALFONSO

Ritirato

Dopo il comma 2, aggiungere, in fine, i seguenti:

«2-bis. Al fine di garantire la continuità delle attività di coordinamento istituzionale, gestione, attuazione, monitoraggio e controllo degli interventi previsti nel Piano nazionale di ripresa e resilienza e di non pregiudicare la funzionalità delle strutture amministrative interessate, in deroga all'articolo 20 del decreto legislativo 25 maggio 2017, n. 75, i soggetti assunti a tempo determinato dalle amministrazioni centrali nell'ambito del concorso pubblico bandito ai sensi dell'articolo 7, comma 1, del decreto-legge 9 giugno 2021, n. 80, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2021, n. 113, sempre che abbiano prestato servizio fino alla scadenza del rapporto di lavoro, acquisiscono il diritto all'assunzione a tempo indeterminato presso le rispettive amministrazioni di appartenenza, con decorrenza giuridica ed economica dal giorno successivo alla scadenza, in coerenza con i relativi piani triennali dei fabbisogni di personale..

2-ter. Agli oneri derivanti dal comma 2-bis, pari ad euro 36.500.000 annui a decorrere dall'anno 2027, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.».

7.112

D'ALFONSO

Ritirato

Dopo il comma 2, aggiungere, in fine, i seguenti:

«2-bis. Al fine di garantire la continuità delle attività di coordinamento istituzionale, gestione, attuazione, monitoraggio e controllo degli interventi previsti nel Piano nazionale di ripresa e resilienza e di non pregiudicare la funzionalità delle strutture amministrative interessate, i contratti di lavoro a tempo determinato stipulati dalle amministrazioni centrali all'esito della procedura di reclutamento di cui all'articolo 7, comma 1, del decreto-legge 9 giugno 2021, n. 80, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2021, n.

113 si trasformano, a decorrere dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, in contratti di lavoro a tempo indeterminato, in coerenza con il piano triennale dei fabbisogni di personale di ciascuna amministrazione.

2-ter. Agli oneri derivanti dal comma *2-bis*, pari ad euro 36.500.000 annui a decorrere dall'anno 2027, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.».

7.113

D'ALFONSO

Ritirato

Dopo il comma 2, aggiungere, in fine, i seguenti:

«*2-bis.* Al fine di garantire la continuità delle attività di coordinamento istituzionale, gestione, attuazione, monitoraggio e controllo degli interventi previsti nel Piano nazionale di ripresa e resilienza e di non pregiudicare la funzionalità delle strutture amministrative interessate, i contratti di lavoro a tempo determinato stipulati dalle amministrazioni centrali all'esito della procedura di reclutamento di cui all'articolo 7, comma 1, del decreto-legge 9 giugno 2021, n. 80, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2021, n. 113 si trasformano, alla scadenza del relativo rapporto, in contratti di lavoro a tempo indeterminato, in coerenza con il piano triennale dei fabbisogni di personale di ciascuna amministrazione.

2-ter. Agli oneri derivanti dal comma *2-bis*, pari ad euro 36.500.000 annui a decorrere dall'anno 2027, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.».

7.114

DURNWALDER, STEGER

Ritirato

Dopo il comma 2, inserire il seguente:

«*2-bis.* Ai trasporti effettuati impiegando veicoli di cui all'articolo 13, paragrafo 1, lettera p), del regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento eu-

ropeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006, non si applicano, sul territorio nazionale, le disposizioni degli articoli da 5 a 9 dello stesso regolamento.»

7.115

PUGLIA, DI GIROLAMO

Ritirato

Dopo il comma 2, inserire il seguente:

«2-bis. Al fine di ridurre gli oneri burocratici a carico dell'utenza e di incrementare la sicurezza della circolazione stradale, favorendo l'installazione dei meccanismi elettronici che registrano le attività dei veicoli, denominati "scatola nera" o equivalenti, al decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 132-ter, comma 1, lettera b), le parole "e portabili" sono soppresse;

b) all'articolo 145-bis:

1) al comma 2, le parole: "l'interoperabilità e la portabilità dei" sono sostituite dalle seguenti: "I";

2) il comma 3 è abrogato.».

7.116

DI GIROLAMO, VANIN

Ritirato

Dopo il comma 3, inserire i seguenti:

«3-bis. Al comma 8 dell'articolo 5 del decreto legislativo 24 giugno 2003, n. 209, è aggiunto, infine, il seguente periodo: "Il titolare del centro di raccolta può altresì procedere alla cancellazione dal PRA del veicolo fuori uso secondo le modalità stabilite con il decreto del Presidente della Repubblica di cui al comma 10, trattenendo il certificato di proprietà, la carta di circolazione e le targhe e provvedendo alla loro distruzione nel corso del terzo mese successivo a quello di emissione della ricevuta di avvenuta cancellazione.

3-ter. All'articolo 231 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 5, è aggiunto, infine, il seguente periodo: "Il titolare del centro di raccolta può altresì procedere alla cancellazione dal PRA del veicolo fuori uso secondo le modalità stabilite con il decreto del Presidente

della Repubblica di cui all'articolo 5, comma 10, del decreto legislativo 24 giugno 2003, n. 209, trattenendo il certificato di proprietà, la carta di circolazione e le targhe e provvedendo alla loro distruzione nel corso del terzo mese successivo a quello di emissione della ricevuta di avvenuta cancellazione.";

b) al comma 8, le parole: "sull'apposito registro di entrata e di uscita dei veicoli da tenersi secondo le norme del regolamento di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285" sono sostituite dalle seguenti: "nel registro unico telematico dei veicoli fuori uso di cui all'articolo 5, comma 10, del decreto legislativo 24 giugno 2003, n. 209.".»

7.117

MANCA

Ritirato

Dopo il comma 3, aggiungere il seguente:

«3-bis. Al fine di garantire la realizzazione degli investimenti necessari l'adeguamento e la messa in sicurezza delle tribune e delle aree riservate al pubblico dell'Autodromo "Enzo e Dino Ferrari" di Imola, in attuazione dei nuovi standard minimi previsti dalla Federazione internazionale automobilistica (FIA) per lo svolgimento delle gare nei circuiti di Formula 1, sono stanziati, in favore del Comune di Imola, 4 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022, 2023, 2024, 2025 e 2026.

3-ter. Ai maggiori oneri di cui al comma 3-bis, pari a 4 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022, 2023, 2024, 2025 e 2026, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per le esigenze indifferibili di cui all'articolo 1, comma 199, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.»

7.118

NASTRI, RUSPANDINI, TOTARO

Ritirato

Al comma 4 sostituire il primo periodo con il seguente:

«Al fine di contenere gli oneri finanziari a carico dell'utenza, dal 1° luglio 2022 al 31 dicembre 2022 è sospeso l'incremento delle tariffe di pedaggio delle autostrade.»

7.119

RUSPANDINI, TOTARO

Ritirato

Dopo il comma 4, inserire i seguenti commi:

«4-bis. Al fine di ridurre i disagi derivanti dalla progressiva riduzione dei servizi nelle zone di residenza e contrastare il fenomeno dello spopolamento nelle aree interne delle regioni Lazio e Abruzzo, a decorrere dal 1° gennaio 2023 sono esentati dal pagamento della quota di pedaggio, spettante a vario titolo alla parte pubblica, i cittadini residenti nei Comuni siti lungo le autostrade A24 e A25, in possesso di dispositivo di telepedaggio, che percorrono regolarmente un tragitto predefinito su tale tratto per documentati motivi di lavoro, di salute o di studio.

4-ter. Con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da emanarsi entro sessanta giorni dall'entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono stabiliti i criteri e le modalità di attuazione della disposizione di cui al comma 4-bis, anche con riferimento all'esatta individuazione dei soggetti beneficiari.

4-quater. Agli oneri derivanti dall'attuazione del comma 4-bis, valutati nel limite massimo pari a 40 milioni di euro annui a decorrere dal 2023, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 12, comma 1, del decreto-legge 28 gennaio 2019, n. 4, convertito, con modificazioni dalla legge 28 marzo 2019, n. 26.»

7.120

NASTRI, RUSPANDINI, TOTARO

Ritirato

Aggiungere in fine il seguente comma:

«4-bis. Entro 180 giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, il Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili pubblica uno studio che valuti in termini di efficacia, efficienza ed economicità l'adozione di politiche pubbliche di incentivazione di veicoli a propulsione elettrica, in relazione alle altre tecnologie disponibili, al fine di valutare i costi e i benefici della transizione ecologica per le diverse categorie del settore dei trasporti. Agli adempimenti previsti al comma 1, il Ministero provvede nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie

previste a legislazione vigente, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.»

7.123

DI GIROLAMO, COLTORTI

Ritirato

Dopo il comma 4, aggiungere, in fine, i seguenti:

«4-*bis*. In considerazione dell'apertura contemporanea di nuovi cantieri, tenuto conto del relativo impatto sulla mobilità, delle possibili deviazioni dei percorsi e dell'incremento del traffico, nonché al fine di mitigare gli effetti economici derivanti dal perdurare dell'aumento eccezionale del prezzo del gasolio e della benzina utilizzati come carburante, le imprese di autotrasporto possono utilizzare il beneficio del recupero delle accise dal 1° luglio 2022 fino al 30 settembre 2022.

4-*ter*. Per le medesime finalità di cui al comma 4-*bis*, con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da emanare entro 90 giorni dall'entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono stabilite le modalità di aggiornamento dei valori medi relativi alla percentuale di incidenza del costo del carburante sul corrispettivo dei servizi di trasporto, le modalità di verifica e monitoraggio delle procedure di concessione del beneficio e dei valori del costo del carburante nel periodo dell'esecuzione dei servizi nonché l'introduzione di un regime sanzionatorio basato su controlli a campione e nonché ogni altra disposizione necessaria per il monitoraggio del beneficio.»

7.124

EVANGELISTA

Ritirato

Dopo il comma 4, inserire il seguente:

«4-*bis*. All'articolo 57, comma 14, del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, aggiungere, infine, il seguente periodo: "Anche al fine di accelerare l'attuazione della Missione M2C2, Investimento 4.3 del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, gli operatori che intendano investire per l'infrastrutturazione elettrica urbana e metropolitana presentano all'amministrazione comunale e alla città metropolitana, laddove presente, un piano dettagliato con la mappa-

tura delle installazioni, corredato dalle rappresentazioni digitali in formato cartografico che riportino anche le relative coordinate geolocalizzate delle infrastrutture di ricarica per i veicoli elettrici".»

7.125

LUPO

Ritirato

Dopo il comma 4, aggiungere, in fine, il seguente:

«4-bis. Al fine di superare la carenza di personale del ruolo degli ispettori dei centri di revisione auto e moto e migliorare la sicurezza stradale, all'articolo 240 del Decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, recante "Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada", il comma 2 è abrogato.»

7.126

EVANGELISTA

Ritirato

Dopo il comma 4, inserire il seguente:

«4-bis. I termini di cui ai commi 1, 2 e 4 dell'articolo 20 del decreto del ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili 15 novembre 2021 n. 446 sono prorogati di 24 mesi.»

7.127

RUSPANDINI, TOTARO

Ritirato

Dopo il comma 4 aggiungere il seguente:

"4-bis. I termini di cui ai commi 1, 2 e 4 dell'articolo 20 del decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili 15 novembre 2021 n. 446 sono prorogati di 24 mesi".

7.128

MANCA

Ritirato

Dopo il comma 4, inserire il seguente:

«4-bis. Al fine di proseguire negli occorrenti lavori preordinati al ripristino della viabilità, l'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 40-bis, comma 1, del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito con modificazioni dalla legge del 16 novembre 2018 n. 130 è integrata per l'importo di 10 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2022 al 2024. All'onere derivante dal presente comma si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo di cui all'articolo 1 comma 200 della legge 23 dicembre 2014 n. 190.»

7.129

GALLONE

Ritirato

Dopo il comma 4 inserire i seguenti:

«4-bis. Ai fini della messa in sicurezza degli svincoli di accesso a strade statali nei Comuni totalmente montani, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili è istituito un fondo con una dotazione di 10 milioni di euro per l'anno 2022.

4-ter. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da adottare entro 60 giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono definiti i criteri per l'individuazione e la localizzazione degli interventi da eseguire e ai parametri progettuali da rispettare.

4-quater. Agli oneri derivanti dal comma 4-bis, pari a 10 milioni di euro per il 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.»

7.130

GALLONE

Ritirato

Dopo il comma 4 aggiungere i seguenti:

«4-bis. Fatta salva la normativa in materia di utilizzo delle economie di progetto e delle risorse disponibili per la compensazione degli oneri deri-

vanti dall'incremento dei prezzi dei materiali necessari alla realizzazione delle opere, le amministrazioni titolari degli interventi previsti dal Piano nazionale di ripresa e resilienza possono destinare, in favore di Regione Lombardia, l'importo di euro 400 milioni del Piano di Ripresa e Resilienza non assegnato in esito alle procedure di selezione dei progetti, al finanziamento dell'intervento della Autostrada Regionale " Integrazione del Sistema Transpadano Direttrice Cremona- Mantova.

4-ter. Al fine di contribuire efficacemente alla decarbonizzazione del Paese come previsto dal Rapporto "La decarbonizzazione dei trasporti - Evidenze scientifiche e proposte di policy", del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, le amministrazioni titolari degli interventi previsti dal PNRR possono destinare, in favore di Regione Lombardia, l'importo di euro 100 milioni del Piano di Ripresa e Resilienza non assegnato in esito alle procedure di selezione dei progetti, al finanziamento dell'Autostrada A/35 Brebemi per la realizzazione del Progetto "Arena del Futuro" tramite il sistema DWPT - Dynamic Wireless Power Transfer.»

7.131

MALLEGNI

Ritirato

Dopo il comma 4 inserire i seguenti:

«4-bis. Ai fini dell'adeguamento della sezione stradale della SS 42 del Tonale e della Mendola, sono stanziati 10 milioni di euro per il 2022 in favore di ANAS S.p.A., per i seguenti interventi:

a) SS 42 in Comune di Esine (loc. Toroselle) - Messa in sicurezza con nuovo svincolo con coinvolgimento della viabilità interna locale: ? 5.000.000,00

b) SS 42 in Comune di Civate Camuno-Piancogno - Potenziamento e messa in sicurezza dell'uscita dell'Ospedale con collegamento alla viabilità secondaria di Valle per decongestionare la Statale stessa: ? 5.000.000,00.

4-ter. Agli oneri derivanti dal comma 4-bis, pari a 10 milioni di euro per il 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.»

7.132

MALLEGNI

Ritirato

Dopo il comma 4 inserire i seguenti:

«4-bis. Per il completamento degli interventi urgenti per la riqualificazione del tratto della SS 343 Asolana, tra i comuni di Carpenedolo (Brescia) e Asola (Mantova), è autorizzata la spesa di 10 milioni di euro in favore di ANAS S.p.A.

4-ter. Agli oneri derivanti dal comma 4-bis, pari a 10 milioni di euro per il 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.»

7.134

GALLONE

Ritirato

Dopo il comma 4 inserire i seguenti:

«4-bis. Per la progettazione dello studio di fattibilità tecnico-economica e al fine di procedere alla progettazione definitiva delle nuove infrastrutture stradali in sostituzione dell'esistente Ponte San Michele tra Calusco d'Adda e Paderno d'Adda è autorizzata la spesa di 1,5 milioni di euro per l'anno 2022 in favore della Regione Lombardia.

4-ter. Agli oneri derivanti dal comma 4-bis, pari a 1,5 milioni di euro per il 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.»

7.136

D'ARIENZO

Ritirato

Dopo il comma 4, aggiungere il seguente:

«4-bis. Nel Piano degli interventi predisposto ai sensi dell'articolo 3, comma 2, del decreto legge 11 marzo 2020, n. 16, convertito, con modificazioni, dalla legge e successive modificazioni, è inserita la variante alla strada statale 12 "del Brennero" per il tratto da Buttapietra a Verona.»

7.137

MARINELLO

Ritirato

Dopo il comma 4, aggiungere, in fine, il seguente:

«4-bis. Al fine di procedere al completamento degli interventi sulla tratta Gela-Agrigento-Castelvetrano della S.S. 115, opera strategica per la viabilità della Sicilia Sud occidentale, è autorizzata una spesa di 20 milioni per ciascuno degli anni 2022, 2023 e 2024 per le spese di progettazione definitiva ed esecutiva relativa agli interventi di realizzazione dei lotti ML01, ML02, ML03 e ML04. Le risorse di cui al periodo precedente sono trasferite all'ANAS S.p.A. per le attività di progettazione, nonché per la quota eventualmente residua, per la realizzazione dei medesimi interventi, che sono inseriti nel contratto di programma con l'ANAS S.p.A., con priorità di finanziamento e realizzazione. Agli oneri derivanti dal presente comma, pari a 20 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022, 2023 e 2024, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per le esigenze indifferibili di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n.190.»

7.138

NASTRI, RUSPANDINI, TOTARO

Ritirato

Aggiungere in fine il seguente comma:

«4-bis. Al fine di evitare ulteriori aggravii dei costi sui cittadini, per l'anno 2022 i Comuni, nell'ambito della relativa autonomia regolamentare, riducono del 30 per cento le tariffe per l'accesso alle zone a traffico limitato per i soli veicoli di classe ambientale Euro V o superiori.»

7.139

CAMPARI, PERGREFFI, CORTI, RUFA, RIPAMONTI

Ritirato

Dopo il comma 4, aggiungere il seguente:

«4-bis. All'articolo 132-ter, comma 1, del decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, la lettera b) è abrogata.»

7.140

PAPATHEU

Ritirato

Dopo il comma 4, aggiungere i seguenti:

«5. Per l'accertamento delle violazioni riguardanti l'osservanza dei limiti di velocità nella navigazione marittima e interna possono essere utilizzate apparecchiature omologate ai sensi dell'articolo 192 del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495. Al fine dell'accertamento e della contestazione delle violazioni di cui al presente comma e dell'irrogazione delle relative sanzioni si applicano le disposizioni di cui alla legge 24 novembre 1981, n. 689.

6. Al valore della velocità rilevato mediante l'utilizzo delle apparecchiature di cui al comma 5 si applica una riduzione pari al 5 per cento, con un minimo di 2 chilometri orari, che comprende anche la tolleranza strumentale. Non possono essere impiegate, per l'accertamento dell'osservanza dei limiti di velocità, apparecchiature con tolleranza strumentale superiore al 5 per cento o comunque a 2 chilometri orari.

7. Nella laguna di Venezia di cui alla legge 5 marzo 1963, n. 366, gli organi competenti possono utilizzare o installare dispositivi o mezzi tecnici di controllo del traffico finalizzati al rilevamento a distanza dell'osservanza dei limiti di velocità - compresi quelli per il calcolo della velocità media su tratti determinati -, purché approvati o omologati ai sensi del comma 5, anche senza la presenza o il diretto intervento degli agenti preposti. La violazione deve essere documentata con sistemi fotografici, di ripresa video o con analoghi dispositivi che, nel rispetto delle esigenze correlate alla tutela della riservatezza personale, consentano di accertare, anche in tempi successivi, le modalità di svolgimento dei fatti costituenti illecito amministrativo, nonché i dati identificativi del mezzo nautico ovvero il responsabile della circolazione.

8. All'articolo 53, comma 6 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, il secondo periodo è soppresso.»

7.0.1

TESTOR, PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RIPAMONTI, RUFA

Ritirato

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art.7-bis

(Interventi di messa in sicurezza di infrastrutture stradali)

1. All'articolo 1 comma 531 della legge 30 dicembre 2021, n. 234, è aggiunto in fine il seguente periodo: "Al predetto finanziamento accedono anche le Province autonome di Trento e di Bolzano."

2. Agli oneri derivanti dal presente articolo, pari a 9 milioni di euro per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per far fronte ad esigenze indifferibili che si manifestano nel corso della gestione di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.»

7.0.2

PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RUFA, RIPAMONTI

Ritirato

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 7-bis

(Disposizioni per favorire l'installazione di infrastrutture di ricarica per veicoli elettrici)

1. Alle imprese esercenti attività di distribuzione di autoveicoli aventi sede legale all'interno del territorio nazionale che realizzano infrastrutture di ricarica elettrica del tipo ultra veloce, di cui all'articolo 2, comma 1, lettera e), numero 2), del decreto legislativo n. 257 del 16 dicembre 2016 sulla superficie dei propri punti vendita situati nel territorio italiano e che ne consentono l'utilizzo anche a soggetti privati, è rilasciato un buono del valore di 20.000 euro per ciascun punto vendita.

2. Il buono è valido fino al 30 novembre 2022 e può essere utilizzato esclusivamente per le spese di acquisto e posa in opera delle infrastrutture di ricarica elettrica del tipo ultra veloce di cui al comma 1 sostenute dalla data di entrata in vigore della presente disposizione e relativamente alle quali non siano già stati percepiti ulteriori contributi ad altro titolo aventi la medesima finalità.

3. Il buono può essere richiesto una sola volta per ciascun punto vendita di cui al comma 1 ed è rilasciato dal Ministero dello Sviluppo Economico, secondo l'ordine temporale di arrivo delle domande nei limiti delle risorse di cui al successivo comma 10, previa presentazione di una richiesta, esclusivamente per via telematica, attraverso un'apposita piattaforma resa disponibile dal Ministero dello Sviluppo economico ovvero dal soggetto attuatore di cui al comma 8 entro trenta giorni dall'entrata in vigore della presente disposizione.

4. All'atto di presentazione della domanda, ciascun richiedente deve indicare un indirizzo di posta elettronica certificata valido e funzionante, nonché le coordinate (IBAN) di un conto corrente bancario ad esso intestato. Ciascun richiedente fornisce, altresì, le necessarie dichiarazioni sostitutive di certificazione o di atto notorio, secondo il modello disponibile sulla piattaforma di cui al comma 3, in cui attesta:

a) di avere sede legale e punti vendita situati sul territorio nazionale;

b) di essere iscritto al Registro delle imprese della Camera di commercio territorialmente competente e di svolgere attività di distribuzione di autoveicoli;

c) di non essere sottoposto a procedura concorsuale e non trovarsi in stato di fallimento, di liquidazione anche volontaria, di amministrazione controllata, di concordato preventivo o in qualsiasi altra situazione equivalente secondo la normativa vigente;

d) di non aver ricevuto altri contributi pubblici per le medesime finalità oggetto della presente misura;

e) di non essere destinatario di sanzioni interdittive ai sensi dell'articolo 9, comma 2, lettera d), del decreto legislativo 8 giugno 2001, n. 231 e successive modificazioni e integrazioni e di non trovarsi in altre condizioni previste dalla legge come causa di incapacità a beneficiare di agevolazioni finanziarie pubbliche o comunque a ciò ostative;

f) di essere a conoscenza delle finalità del buono, nonché delle spese e degli investimenti rimborsabili mediante il relativo utilizzo.

5. A seguito della ricezione della domanda di cui al precedente comma 4, il Ministero dello sviluppo economico ovvero il soggetto attuatore di cui al comma 8 rilascia a ciascun richiedente il buono di cui al comma 1 mediante l'indirizzo di posta elettronica certificata comunicato dal richiedente, ovvero con le diverse modalità indicate nel provvedimento di cui al comma 8.

6. Entro la data di scadenza del buono, i beneficiari devono presentare, attraverso la medesima piattaforma di cui al comma 3, l'istanza di rimborso delle spese effettivamente sostenute per realizzazione di infrastrutture di cui ai commi 1 e 2. Il rimborso massimo erogabile è pari al 40 per cento delle spese ammissibili ed effettivamente sostenute dai soggetti beneficiari ed è comunque contenuto entro il limite massimo del valore del buono rilasciato. All'istanza di rimborso è allegata copia del buono e della fattura attestante il

sostenimento delle spese per la realizzazione delle opere di cui ai commi 1 e 2, con il dettaglio delle singole infrastrutture realizzate e dei relativi costi. In caso di mancata presentazione, mediante la piattaforma di cui al comma 3, della predetta documentazione entro la data di scadenza del buono o di presentazione di documentazione incompleta, al beneficiario non viene erogato alcun rimborso.

7. Al rimborso delle somme richieste ai sensi del precedente comma 6, il Ministero dello Sviluppo economico ovvero il soggetto attuatore di cui al comma 8 provvede mediante il relativo accredito, entro il 31 dicembre 2022, sul conto corrente comunicato dal beneficiario in fase di emissione del buono.

8. Con decreto direttoriale del Ministero dello sviluppo economico possono essere adottate ulteriori disposizioni per l'attuazione della presente misura. Le procedure attuative nonché la predisposizione e gestione della piattaforma di cui al comma 3 possono essere demandate dal suddetto Ministero a soggetti in house dello Stato, nel limite massimo complessivo dell'1,5 per cento dei relativi stanziamenti, con oneri a valere sulle risorse di cui al comma 10.

9. La presente disposizione si applica nei limiti previsti dalla vigente legislazione in tema di aiuti de minimis.

10. Per le finalità di cui alla presente disposizione è autorizzata la spesa di 50 milioni di euro per l'anno 2022 alla cui copertura si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo di cui all'articolo 1, comma 486, della legge 30 dicembre 2021, n. 234.»

7.0.3

ASTORRE, MANCA, PITTELLA

Ritirato

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 7-bis

(Infrastrutture di ricarica elettrica)

1. All'articolo 57, comma 14, del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, e s.m.i., è aggiunto il seguente periodo: "Anche al fine di accelerare l'attuazione della Missione M2C2, Investimento 4.3, del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, gli operatori che intendano investire per l'infrastrutturazione elettrica urbana e metropolitana presentano all'amministrazione comunale e alla città metropolitana, laddove presente, un piano dettagliato con la mappatura delle

istallazioni, corredato dalle rappresentazioni digitali in formato cartografico che riportino anche le relative coordinate geolocalizzate delle colonnine".»

7.0.4

STEGER, DURNWALDER, LANIECE

Ritirato

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 7-bis

1. All'articolo 57, comma 14, del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: "Anche al fine di accelerare l'attuazione della Missione M2C2, Investimento 4.3 del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, gli operatori che intendano investire per l'infrastrutturazione elettrica urbana e metropolitana presentano all'amministrazione comunale e alla città metropolitana, laddove presente, un piano dettagliato con la mappatura delle installazioni, corredato dalle rappresentazioni digitali in formato cartografico che riportino anche le relative coordinate geolocalizzate delle colonnine".»

7.0.5

STEGER, DURNWALDER, LANIECE

Ritirato

Dopo l'articolo, inserire il seguente:

«Art. 7-bis

1. All'articolo 1, comma 48 della legge 27 dicembre 2019, n. 160, sia nel primo che nel secondo capoverso, le parole "50 per cento del" sono soppresse. Allo stesso articolo, alla fine del paragrafo aggiungere le seguenti parole: ",compresi gli interventi di messa in sicurezza degli itinerari ciclabili nuovi e già presenti, l'istituzione di strade a velocità ridotta e la dotazione di velostazioni e rastrelliere".»

7.0.6

DI GIROLAMO, MATRISCIANO, FEDE, VANIN

Ritirato

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 7-bis

(Parcheggi per velocipedi negli edifici)

1. Al fine di favorire lo sviluppo della mobilità sostenibile, in particolare ciclistica, assicurando la disponibilità di adeguati spazi di sosta per le biciclette anche negli edifici pubblici e privati, all'articolo 41-*sexies* della legge 17 agosto 1942, n. 1150, dopo l'ultimo comma, sono aggiunti i seguenti:

"2-*bis*. Negli interventi di ristrutturazione edilizia o di nuova costruzione di edifici di cui all'articolo 3, comma 1, lettere d) ed e), del decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380, nonché negli interventi sugli spazi annessi agli edifici, deve essere assicurata la realizzazione delle seguenti dotazioni minime di parcheggi destinati ai velocipedi:

a) per gli edifici ad uso residenziale: almeno un posto ogni 35 metri quadri di superficie utile in spazi coperti chiusi e almeno un posto bici ogni 100 metri quadri di superficie utile in rastrelliere su spazi pertinenziali;

b) per gli edifici ad uso produttivo, commerciale, direzionale e ricettivo: un posto bici ogni tre addetti in spazi coperti chiusi o in rastrelliere su spazi pertinenziali per i lavoratori e almeno un posto bici ogni 300 metri quadri di superficie utile in rastrelliere su spazi pertinenziali per gli utenti e visitatori;

c) per gli edifici ad uso scolastico e universitario: in aggiunta a quanto previsto alla precedente lettera b), almeno un posto bici ogni tre alunni o studenti in rastrelliere su spazi pertinenziali.

2-*ter*. Le dotazioni minime di parcheggi di cui al comma 2-*bis* costituiscono contenuto necessario dei regolamenti edilizi comunali ai sensi dell'articolo 4 del decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380 e presupposto per il rilascio del titolo abilitativo edilizio. I parcheggi devono essere facilmente raggiungibili dall'ingresso principale dell'edificio, sono ubicati al livello della strada dalla quale si accede all'edificio stesso oppure raggiungibili per mezzo di rampe o appositi collegamenti meccanici, e dotati di strutture, quali rastrelliere, idonee a consentire il sostegno del telaio del velocipede e il suo fissaggio mediante sistemi meccanici di protezione contro il furto. Almeno il dieci per cento dei suddetti parcheggi comprende l'allaccio per la ricarica dei velocipedi a pedalata assistita nel caso di spazi coperti chiusi e la disponibilità di spazio sufficiente ad ospitare velocipedi di dimensioni superiori a quelle ordinarie.

2-quater. In ogni caso, negli spazi pertinenziali degli edifici, esistenti o nuovi, è consentita, anche in assenza di appositi parcheggi, la sosta delle biciclette di coloro che abitano o lavorano negli edifici medesimi."

2. Al secondo comma dell'articolo 1120 del codice civile è aggiunto, in fine, il seguente numero: "3-*bis*) le opere e gli interventi necessari per consentire l'uso degli spazi comuni, anche mediante rastrelliere, come posteggio per le biciclette dei condomini".»

7.0.7

COMINCINI

Ritirato

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 7-bis

(Parcheggi per velocipedi negli edifici)

1. Al fine di favorire lo sviluppo della mobilità sostenibile, in particolare ciclistica, assicurando la disponibilità di adeguati spazi di sosta per le biciclette anche negli edifici pubblici e privati, all'articolo 41-*sexies* della legge 17 agosto 1942, n. 1150, sono aggiunti, dopo il secondo comma, i seguenti: «3. Negli interventi di ristrutturazione edilizia o di nuova costruzione di edifici, ai sensi dell'articolo 3, comma 1, lettere d) ed e), del decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380, nonché negli interventi sugli spazi aperti annessi agli edifici, deve essere assicurata la realizzazione delle seguenti dotazioni minime di parcheggi destinati ai velocipedi:

a) per gli edifici ad uso residenziale: almeno un posto bici ogni 35 metri quadri di superficie utile in spazi coperti chiusi e almeno un posto bici ogni 100 metri quadri di superficie utile in rastrelliere su spazi pertinenziali;

b) per gli edifici ad uso produttivo, commerciale, direzionale e ricettivo: un posto bici ogni tre addetti in spazi coperti chiusi o in rastrelliere su spazi pertinenziali per i lavoratori e almeno un posto bici ogni 300 metri quadri di superficie utile in rastrelliere su spazi pertinenziali per gli utenti e visitatori;

c) per gli edifici ad uso scolastico e universitario: in aggiunta a quanto previsto alla precedente lettera b), almeno un posto bici ogni tre alunni o studenti in rastrelliere su spazi pertinenziali.

4. Le dotazioni minime di parcheggi di cui al precedente comma sono previste dai regolamenti edilizi ovvero, in ogni caso, assicurate dai titoli abilitativi dei singoli interventi edilizi. I parcheggi devono essere facilmente

raggiungibili dall'ingresso principale dell'edificio, sono ubicati al livello della strada dalla quale si accede all'edificio stesso oppure sono raggiungibili per mezzo di rampe o appositi collegamenti meccanici, e sono dotati di strutture, che sono definite rastrelliere, idonee a consentire il sostegno del telaio del velocipede e il suo fissaggio mediante sistemi meccanici di protezione contro il furto. Almeno il dieci per cento dei suddetti parcheggi comprende l'allaccio per la ricarica dei velocipedi a pedalata assistita nel caso di spazi coperti chiusi e la disponibilità di spazio sufficiente ad ospitare velocipedi di dimensioni superiori a quelle ordinarie.

5. In ogni caso, negli spazi pertinenziali degli edifici, esistenti o nuovi, è consentita, anche in assenza di appositi parcheggi, la sosta delle biciclette di coloro che abitano o lavorano negli edifici medesimi.»

7.0.8

BERUTTI

Ritirato

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 7-bis

(Parcheggi per velocipedi negli edifici)

1. Al fine di favorire lo sviluppo della mobilità sostenibile, in particolare ciclistica, assicurando la disponibilità di adeguati spazi di sosta per le biciclette anche negli edifici pubblici e privati, all'articolo 41-*sexies* della legge 17 agosto 1942, n. 1150, sono aggiunti, dopo l'ultimo comma, i seguenti:

"3. Negli interventi di ristrutturazione edilizia o di nuova costruzione di edifici, ai sensi dell'articolo 3, comma 1, lettere d) ed e), del decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380, nonché negli interventi sugli spazi aperti annessi agli edifici, deve essere assicurata la realizzazione delle seguenti dotazioni minime di parcheggi destinati ai velocipedi:

a) per gli edifici ad uso residenziale: almeno un posto bici ogni 35 metri quadri di superficie utile in spazi coperti chiusi e almeno un posto bici ogni 100 metri quadri di superficie utile in rastrelliere su spazi pertinenziali;

b) per gli edifici ad uso produttivo, commerciale, direzionale e ricettivo: un posto bici ogni tre addetti in spazi coperti chiusi o in rastrelliere su spazi pertinenziali per i lavoratori e almeno un posto bici ogni 300 metri quadri di superficie utile in rastrelliere su spazi pertinenziali per gli utenti e visitatori;

c) per gli edifici ad uso scolastico e universitario: in aggiunta a quanto previsto alla precedente lettera b), almeno un posto bici ogni tre alunni o studenti in rastrelliere su spazi pertinenziali.

4. Le dotazioni minime di parcheggi di cui al precedente comma sono previste dai regolamenti edilizi ovvero, in ogni caso, assicurate dai titoli abilitativi dei singoli interventi edilizi. I parcheggi devono essere facilmente raggiungibili dall'ingresso principale dell'edificio, sono ubicati al livello della strada dalla quale si accede all'edificio stesso oppure sono raggiungibili per mezzo di rampe o appositi collegamenti meccanici, e sono dotati di strutture, che sono definite rastrelliere, idonee a consentire il sostegno del telaio del velocipede e il suo fissaggio mediante sistemi meccanici di protezione contro il furto. Almeno il dieci per cento dei suddetti parcheggi comprende l'allaccio per la ricarica dei velocipedi a pedalata assistita nel caso di spazi coperti chiusi e la disponibilità di spazio sufficiente ad ospitare velocipedi di dimensioni superiori a quelle ordinarie. 4. In ogni caso, negli spazi pertinenziali degli edifici, esistenti o nuovi, è consentita, anche in assenza di appositi parcheggi, la sosta delle biciclette di coloro che abitano o lavorano negli edifici medesimi".»

7.0.9

RUSPANDINI, TOTARO

Ritirato

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 7-bis

(Parcheggi per velocipedi negli edifici)

1. Al fine di favorire lo sviluppo della mobilità sostenibile, in particolare ciclistica, assicurando la disponibilità di adeguati spazi di sosta per le biciclette anche negli edifici pubblici e privati, all'articolo 41-*sexies* della legge 17 agosto 1942, n. 1150, sono aggiunti, dopo l'ultimo comma, i seguenti:

"3. Negli interventi di ristrutturazione edilizia o di nuova costruzione di edifici, ai sensi dell'articolo 3, comma 1, lettere d) ed e), del decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380, nonché negli interventi sugli spazi aperti annessi agli edifici, deve essere assicurata la realizzazione delle seguenti dotazioni minime di parcheggi destinati ai velocipedi:

a) per gli edifici ad uso residenziale: almeno un posto bici ogni 35 metri quadri di superficie utile in spazi coperti chiusi e almeno un posto bici ogni 100 metri quadri di superficie utile in rastrelliere su spazi pertinenziali;

b) per gli edifici ad uso produttivo, commerciale, direzionale e ricettivo: un posto bici ogni tre addetti in spazi coperti chiusi o in rastrelliere su spazi pertinenziali per i lavoratori e almeno un posto bici ogni 300 metri quadri di superficie utile in rastrelliere su spazi pertinenziali per gli utenti e visitatori;

c) per gli edifici ad uso scolastico e universitario: in aggiunta a quanto previsto alla precedente lettera b), almeno un posto bici ogni tre alunni o studenti in rastrelliere su spazi pertinenziali.

4. Le dotazioni minime di parcheggi di cui al precedente comma sono previste dai regolamenti edilizi ovvero, in ogni caso, assicurate dai titoli abilitativi dei singoli interventi edilizi. I parcheggi devono essere facilmente raggiungibili dall'ingresso principale dell'edificio, sono ubicati al livello della strada dalla quale si accede all'edificio stesso oppure sono raggiungibili per mezzo di rampe o appositi collegamenti meccanici, e sono dotati di strutture, che sono definite rastrelliere, idonee a consentire il sostegno del telaio del velocipede e il suo fissaggio mediante sistemi meccanici di protezione contro il furto. Almeno il dieci per cento dei suddetti parcheggi comprende l'allaccio per la ricarica dei velocipedi a pedalata assistita nel caso di spazi coperti chiusi e la disponibilità di spazio sufficiente ad ospitare velocipedi di dimensioni superiori a quelle ordinarie. 4. In ogni caso, negli spazi pertinenziali degli edifici, esistenti o nuovi, è consentita, anche in assenza di appositi parcheggi, la sosta delle biciclette di coloro che abitano o lavorano negli edifici medesimi".»

7.0.10

MARGIOTTA

Ritirato

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 7-bis

(Misure urgenti a sostegno della diffusione della mobilità sostenibile nei contesti residenziali)

1. Dopo il comma 3 dell'articolo 74 del decreto legge 14 agosto 2020, n. 104 convertito con modificazioni dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126 è inserito il seguente: "3-bis. Il fondo di cui al comma 3 è altresì finalizzato alla realizzazione di infrastrutture elettriche per l'integrazione delle tecnologie di ricarica dei veicoli elettrici negli edifici residenziali con posti auto, nonché per l'acquisto e l'installazione di dispositivi per la ricarica di veicoli elettrici in ambito residenziale. Il Ministero della transizione ecologica, con successivo decreto da emanarsi entro 60 giorni dall'entrata in vigore della presente disposizione, disciplina i criteri, le modalità di applicazione e di fruizione dei contributi di

cui al presente comma. I contributi di cui al primo periodo non sono cumulabili con altre agevolazioni previste per la medesima spesa.".

2. Limitatamente per la realizzazione delle misure previste dal comma 1, il Fondo di cui all'articolo 74, comma 3, del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104 convertito con modificazioni dalla 13 ottobre 2020, n. 126 è rifinanziato con 40 milioni per il 2022 a valere sulle risorse di cui all' articolo 10, comma 5, del decreto legge 29 novembre 2004, n. 282 convertito con modificazioni dalla Legge 27 dicembre 2004, n. 307, di cui 24 milioni sono destinati all'erogazione di un contributo pari al 50 per cento delle spese relative all'acquisto e installazione di infrastrutture di ricarica e 16 milioni all'erogazione di un contributo pari al 70 per cento delle spese documentate e sostenute per la realizzazione di infrastrutture elettriche per l'integrazione delle tecnologie di ricarica dei veicoli elettrici negli edifici residenziali con posti auto.»

7.0.11

STEGER, DURNWALDER, LANIECE

Ritirato

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 7-bis

1. Al fine di garantire il migliore raggiungimento dei target previsti nel PNRR relativamente alla mobilità sostenibile e l'utilizzo efficace delle risorse impegnate nel Piano, promuovendo una progressiva riduzione dell'uso individuale del traffico veicolare privato attraverso una più efficace distribuzione degli utenti del trasporto pubblico di linea ed un più idoneo raccordo tra gli orari di inizio e termine delle attività economiche, lavorative e didattiche e gli orari dei servizi di trasporto pubblico locale, urbano ed extraurbano, è istituito presso il Ministero delle infrastrutture e la mobilità sostenibili un fondo con una dotazione annuale di euro 25 milioni per gli anni dal 2022 al 2030, di cui 15 milioni per le spese in conto capitale e 10 milioni per spese di parte corrente destinato all'erogazione di contributi in favore:

a) delle imprese e delle pubbliche amministrazioni di cui all'articolo 229, comma 4, del decreto - legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, che provvedano ad adottare entro il 31 dicembre dell'anno precedente, un piano degli spostamenti casa-lavoro del proprio personale redatto secondo le linee guida di cui all'art 3 , comma 5 del decreto del Ministro della transizione ecologica di concerto con il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibile n. 179 del 12 maggio 2021;

b) degli istituti scolastici di ogni ordine e grado che provvedano ad adottare entro il 31 dicembre dell'anno precedente un piano degli spostamenti casa-scuola-casa del personale scolastico e degli alunni;

c) delle amministrazioni comunali per il rafforzamento delle azioni di mobility management.

I contributi sono destinati al finanziamento, nei limiti delle risorse disponibili e tenuto conto di quanto disposto al punto c), delle misure di mobilità sostenibile, inserite nei piani di spostamento casa lavoro e casa scuola.

2. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da adottarsi 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 il riconoscimento dei contributi per il tramite degli enti locali, nel cui territorio sono ubicati i soggetti beneficiari.

3. Il cinque per cento delle risorse di parte corrente rimane in capo al Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili per le attività di monitoraggio dei progetti e degli obiettivi, la creazione di una rete di mobility manager, il supporto tecnico e il dispiegamento uniforme sul territorio, la comunicazione istituzionale".

4. "Le risorse del fondo di cui all'art. 51 comma 9 della legge 23 luglio 2021, n. 106 non utilizzate nel 2021 possono essere utilizzate dai Comuni beneficiari per la medesima finalità anche nel 2022 e nel 2023".

5. All'articolo 7 comma 2 del Decreto Interministeriale n. 179/2021, alla fine del comma inserire le parole ", compreso il personale delle strutture *in house* e/o delle aziende partecipate pubbliche o delle agenzie di mobilità".»

7.0.12

STEGER, DURNWALDER, LANIECE

Ritirato

Dopo l'articolo, inserire il seguente:

«Art. 7-bis

1. All'articolo 202, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, è aggiunto il seguente comma:

"6-bis. Le risorse di cui al presente articolo possono essere impiegate per l'acquisto di licenze e/o la realizzazione e gestione di sistemi di monitoraggio e piattaforme informatiche dedicate alla mobilità urbana, di *mobility management* e analisi dei flussi di mobilità".»

7.0.13

FARAONE, EVANGELISTA

Ritirato

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 7-bis

(Disposizioni in materia di trasporto con mezzi a propulsione elettrica)

1. Al fine di incentivare lo sviluppo della mobilità dolce e regolare l'utilizzo dei mezzi a propulsione elettrica denominati Segway, all'articolo 1 della legge 27 dicembre 2019, n. 160, dopo il comma 75-*vicies ter* sono inseriti i seguenti:

"75-*vicies quater*. I Segway possiedono i seguenti requisiti: a) 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 (tranne che per le applicazioni per i soggetti a ridotta mobilità); c) dispositivi autoequilibranti, con tecnologia ridondante; d) propulsione esclusivamente elettrica e -pertanto- non classificabili come acceleratori di andatura di cui ai commi 8 e 9 dell'art. 190 del codice della strada -decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285-; e) regolatore di velocità configurabile in funzione dei limiti previsti dalle norme; f) marcatura 'CE' prevista dalla direttiva 2006/42/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 17 maggio 2006.

75-*vicies quinquies*. È vietata la circolazione ai Segway con requisiti diversi da quelli di cui al comma 75-*vicies quater*.

75-*vicies sexies*. I Segway, per quanto non previsto dal comma 75-*vicies quater*, sono equiparati ai pedoni nel rispetto dell'art. 190 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e vincolo di velocità massima di 6 km/h e, nel caso di utilizzo su pista ciclabile o ciclo/pedonale, vincolo di velocità non superiore a 20 km/h.

75-*vicies septies*. Da mezz'ora dopo il tramonto, durante tutto il periodo dell'oscurità e, di giorno, qualora le condizioni di visibilità lo richiedano, i Segway 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 Segway sono altresì dotati posteriormente di catadiottri rossi.

75-*duodetricies*. Da mezz'ora dopo il tramonto, durante tutto il periodo dell'oscurità, il conducente del Segway 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-undecies. I Segway possono essere condotti solo da utilizzatori che abbiano compiuto il quattordicesimo anno di età.

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

75-terdecies bis. I Segway possono circolare esclusivamente su strade urbane con limite di velocità di 50 km/h o inferiore, 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. In quanto equiparati ai pedoni, con i Segway:

1. si può circolare sui marciapiedi, sulle banchine, sui viali e sugli altri spazi destinati ai pedoni; qualora questi manchino, siano ingombri, interrotti o insufficienti, o carenti di adeguati scivoli per i disabili, devono circolare sul margine della carreggiata opposto al senso di marcia dei veicoli in modo da causare il minimo intralcio possibile alla circolazione;

2. per attraversare la carreggiata, occorre servirsi degli attraversamenti pedonali, dei sottopassaggi e dei soprapassaggi. Quando questi non esistono, o distano più di cento metri dal punto di attraversamento, si può attraversare la carreggiata solo in senso perpendicolare, con l'attenzione necessaria ad evitare situazioni di pericolo per sé o per altri;

3. è vietato attraversare diagonalmente le intersezioni; è, inoltre, vietato attraversare le piazze e i larghi al di fuori degli attraversamenti pedonali, qualora esistano, anche se sono a distanza superiore a quella indicata nel precedente punto 2;

4. è vietato sostare o indugiare sulla carreggiata, salvo i casi di necessità; è, altresì, vietato, stando in gruppo sui marciapiedi, sulle banchine o presso gli attraversamenti pedonali, causare intralcio al transito normale degli altri pedoni;

5. i conducenti che si accingono ad attraversare la carreggiata in zona sprovvista di attraversamenti pedonali devono dare la precedenza agli altri mezzi;

6. è vietato effettuare l'attraversamento stradale passando anteriormente agli autobus, filoveicoli e tram in sosta alle fermate.

75-terdecies ter. I Segway 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.

75-terdecies quater. Chiunque viola le disposizioni di cui ai commi da *75-vicies septies* a *75-terdecies ter* è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 50 a euro 250.

75-terdecies quinquies. Chiunque circola con un Segway avente requisiti diversi da quelli di cui al comma 75-*vicies quater* è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 100 a euro 400.

75-terdecies sexies. Alla violazione delle disposizioni di cui al comma 75-*vicies quinquies* consegue la sanzione amministrativa accessoria della confisca del Segway, 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.

75-terdecies septies. Ai fini delle sanzioni di cui alle disposizioni dei commi da 75-*vicies quater* a 75-*terdecies sexies* 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-duodequadrices. 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 Segway. 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"».

7.0.14

RUFA, PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RIPAMONTI

Ritirato

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 7-bis

(Esenzione pagamento del pedaggio autostradale e del biglietto ferroviario per cure mediche per malattie gravi)

1. In considerazione dell'impatto negativo causato dalla crisi internazionale e dal caro energia, in via sperimentale, per il triennio 2022-2024, al fine di supportare i percorsi di cura svolti al di fuori della propria provincia di residenza è riconosciuta, entro i limiti di spesa di cui al comma 3, l'esenzione dal pagamento del pedaggio autostradale, dal pagamento del biglietto del trasporto ferroviario e dal pagamento del biglietto dei traghetti nonché la riduzione del 50 per cento del costo del biglietto per eventuali accompagnatori appartenenti al medesimo nucleo familiare, per tutti gli spostamenti fuori

provincia strumentali all'effettuazione di visite specialistiche e cure specifiche adeguatamente documentate, in caso di malattie particolarmente gravi ed invalidanti.

2. L'esenzione di cui al primo comma è subordinata al rilascio di certificazione medica dell'ufficio medico-legale dell'Azienda Sanitaria Locale di appartenenza, dalla quale risulta che nella visita medica è stato espressamente accertato che la persona per la quale viene chiesta l'esenzione rispetti i requisiti di cui sopra, nonché al possesso di un Indicatore di Situazione Economica Equivalente (ISEE) inferiore o pari a euro 50.000. L'esenzione è riconosciuta per un periodo temporale di sei mesi, rinnovabili, previo rilascio di una certificazione da ritirare presso la Azienda Sanitaria Locale di appartenenza.

3. Al fine di sostenere i maggiori oneri derivanti dall'attuazione delle disposizioni di cui al comma 1, nonché di compensare i mancati introiti dei soggetti concessionari autostradali e delle compagnie ferroviarie, presso il Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili è istituito un fondo con dotazione di 25 milioni di euro annui per ciascuno degli anni 2022, 2023 e 2024, che costituisce limite di spesa.

4. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro della salute e 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 legge, sono stabiliti i criteri di individuazione della platea dei beneficiari e le modalità di attuazione delle disposizioni di cui ai commi precedenti.

5. Agli oneri derivanti dal presente articolo pari a 25 milioni di euro annui per ciascuno degli anni 2022, 2023 e 2024 si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per far fronte alle esigenze indifferibili che si manifestano in corso di gestione di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.».

7.0.15

FARAONE, EVANGELISTA

Ritirato

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 7-bis

(Disposizioni in materia di tassa automobilistica)

1. A decorrere dal periodo tributario successivo a quello in corso alla data del 31 dicembre 2022, all'articolo 5 del decreto-legge 30 dicembre 1982,

n. 953, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 1983, n. 53 sono apportate le seguenti modificazioni:

a. al ventinovesimo comma, primo periodo le parole "alla scadenza del termine utile per il pagamento stabilito con decreto del Ministro delle finanze da emanarsi ai sensi dell'articolo 18 della legge 21 maggio 1955, n. 463" sono sostituite dalle parole "al momento della costituzione del presupposto impositivo coincidente con il termine del primo giorno del periodo d'imposta";

b. al ventinovesimo comma, dopo il primo periodo sono aggiunti i seguenti: "La tassa automobilistica è corrisposta ogni anno, in un'unica soluzione. L'obbligazione tributaria è riferita a 12 mesi a decorrere dal mese di immatricolazione del veicolo. Il termine per il primo pagamento della tassa automobilistica è fissato nell'ultimo giorno del mese successivo a quello di immatricolazione ovvero di uscita da qualsiasi sospensione dell'obbligo tributario. Per le scadenze successive alla prima, il termine per il pagamento è fissato nell'ultimo giorno del mese successivo a quello di scadenza. Il pagamento della tassa automobilistica può essere corrisposto per 4 mesi a decorrere dal mese di immatricolazione del veicolo, in base a quanto previsto dal decreto del Ministero delle Finanze 18 novembre 1998, n. 462 recante "Regolamento recante modalità e termini di pagamento delle tasse automobilistiche, ai sensi dell'articolo 18 della legge 21 maggio 1955, n. 463". Nel caso di pagamento frazionato ciascun quadrimestre costituisce un'autonoma obbligazione tributaria. Se dovuta, contestualmente alla tassa automobilistica, viene assolta anche la tassa automobilistica dovuta per la massa rimorchiabile".»

7.0.16

DI GIROLAMO

Ritirato

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 7-bis

(Credito di imposta per l'acquisto di pneumatici ricostruiti)

1. Per finalità di tutela dell'ambiente e di sviluppo di pratiche legate all'economia circolare, per le imprese e per i lavoratori autonomi cessionari di pneumatici ricostruiti è riconosciuto un contributo straordinario, sotto forma di credito di imposta, nella misura del 20 per cento della spesa sostenuta per l'acquisto di almeno una coppia di pneumatici ricostruiti per ciascun veicolo, per gli anni 2022, 2023 e 2024. Il credito spetta ogni anno per l'acquisto di almeno una coppia di pneumatici ricostruiti, per una spesa non superiore a euro 1.600 per ciascun veicolo, nei limiti delle risorse disponibili.

2. Il credito d'imposta di cui al comma 1 è utilizzabile esclusivamente in compensazione ai sensi dell'articolo 17 del decreto legislativo 9 luglio 1997, n. 241. Non si applicano i limiti di cui all'articolo 1, comma 53, della legge 24 dicembre 2007, n. 244, e di cui all'articolo 34 della legge 23 dicembre 2000, n. 388. Il credito d'imposta non concorre alla formazione del reddito d'impresa né della base imponibile dell'imposta regionale sulle attività produttive e non rileva ai fini del rapporto di cui agli articoli 61 e 109, comma 5, del testo unico delle imposte sui redditi approvato con decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917. Il credito d'imposta è cumulabile con altre agevolazioni che abbiano ad oggetto i medesimi costi, a condizione che tale cumulo, tenuto conto anche della non concorrenza alla formazione del reddito e della base imponibile dell'imposta regionale sulle attività produttive, non porti al superamento del costo sostenuto.

3. Le disposizioni del presente articolo si applicano nel rispetto della normativa europea in materia di aiuti di Stato.

4. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e delle mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da emanare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono stabiliti, nel rispetto della normativa europea sugli aiuti di Stato, le modalità e i criteri attuativi delle disposizioni di cui al comma 1, con particolare riguardo ai casi di esclusione, alle procedure di concessione e di utilizzo del beneficio, alla documentazione richiesta, al regime dei controlli nonché ogni altra disposizione necessaria per il monitoraggio dell'agevolazione.

5. Agli oneri derivanti dal presente articolo, valutati in euro 15.700.000. per ciascuno degli anni 2023, 2024 e 2025, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per fare fronte ad esigenze indifferibili di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.

6. Il Ministero dell'economia e delle finanze effettua il monitoraggio delle fruizioni del credito d'imposta di cui al presente articolo, ai fini di quanto previsto dall'articolo 17, comma 13, della legge 31 dicembre 2009, n. 196.»

7.0.17

ARRIGONI, PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RUFA, RIPAMONTI

Ritirato

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 7-bis

(Credito di imposta per l'acquisto di pneumatici ricostruiti)

1. Per finalità di tutela dell'ambiente e di sviluppo di pratiche legate all'economia circolare, per le imprese e per i lavoratori autonomi cessionari di pneumatici ricostruiti è riconosciuto un credito d'imposta nella misura del 20 per cento della spesa relativa all'acquisto di almeno una coppia di pneumatici ricostruiti per ciascun veicolo, per gli anni 2022, 2023 e 2024. Il credito spetta ogni anno per l'acquisto di almeno una coppia di pneumatici ricostruiti, per una spesa non superiore a euro 1.600 per ciascun veicolo, nei limiti delle risorse disponibili.

2. Il credito d'imposta IRPEF/IRES, da indicare nella dichiarazione dei redditi dell'anno successivo all'acquisto degli pneumatici, è utilizzabile esclusivamente in compensazione, ai sensi dell'articolo 17 del decreto legislativo 15 dicembre 1997, n. 446, e successive modificazioni e integrazioni. Tale credito d'imposta non concorre alla formazione del valore della produzione netta agli effetti dell'IRAP, di cui al citato decreto, e successive modificazioni, né dell'imponibile agli effetti delle imposte sui redditi e non rileva ai fini del rapporto previsto dall'articolo 61 del Decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917.

3. Agli oneri derivanti dal presente articolo, valutati in euro 15 milioni e 700 mila per ciascuno degli anni 2023, 2024 e 2025, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per fare fronte ad esigenze indifferibili di cui all'art. 1 comma 200 della Legge 23 dicembre 2014 n. 190. »

7.0.18

BERUTTI

Ritirato

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 7-bis

(Credito di imposta per l'acquisto di pneumatici ricostruiti)

1. Per finalità di tutela dell'ambiente e di sviluppo di pratiche legate all'economia circolare, per le imprese e per i lavoratori autonomi cessionari di pneumatici ricostruiti è riconosciuto un credito d'imposta nella misura del 20 per cento della spesa relativa all'acquisto di almeno una coppia di pneumatici ricostruiti per ciascun veicolo, per gli anni 2022, 2023 e 2024. Il credito spetta ogni anno per l'acquisto di almeno una coppia di pneumatici ricostruiti, per una spesa non superiore a euro 1.600 per ciascun veicolo, nei limiti delle risorse disponibili.

2. Il credito d'imposta IRPEF/IRES, da indicare nella dichiarazione dei redditi dell'anno successivo all'acquisto degli pneumatici, è utilizzabile esclusivamente in compensazione, ai sensi dell'articolo 17 del decreto legislativo 15 dicembre 1997, n. 446, e successive modificazioni e integrazioni. Tale credito d'imposta non concorre alla formazione del valore della produzione netta agli effetti dell'IRAP, di cui al citato decreto, e successive modificazioni, né dell'imponibile agli effetti delle imposte sui redditi e non rileva ai fini del rapporto previsto dall'articolo 61 del Decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917.

3. Agli oneri derivanti dal presente articolo, valutati in euro 15 milioni e 700 mila per ciascuno degli anni 2023, 2024 e 2025, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per fare fronte ad esigenze indifferibili di cui all'art. 1 comma 200 della Legge 23 dicembre 2014 n. 190.»

7.0.20

CORTI, PERGREFFI, CAMPARI, RUFA, RIPAMONTI

Ritirato

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 7-bis

(Incentivo fiscale per l'acquisto di abbigliamento protettivo certificato per uso motociclistico)

1. Con l'obiettivo di favorire la sicurezza stradale e la protezione dei motociclisti, ai fini dell'imposta sul reddito delle persone fisiche, si detrae dall'imposta lorda una quota pari al 50 per cento delle spese sostenute e documentate per l'acquisto di protezioni per uso motociclistico a salvaguardia degli arti e delle loro estremità, del torace e della schiena, nel limite complessivo di spesa di 2.000 euro per ciascun soggetto intestatario di motoveicolo o motociclo.

2. Con apposito provvedimento da emanarsi entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, d'intesa con il Ministero dell'economia e delle finanze, sentito il Ministero della salute, disciplina le modalità attuative dell'incentivo fiscale di cui al comma precedente, nonché individua le protezioni per uso motociclistico per le quali vale l'incentivo, fermo restando quanto previsto dal comma successivo.

3. La detrazione di cui al comma 1 spetta esclusivamente per l'acquisto di dispositivi di sicurezza per uso motociclistico marchiati e certificati CE e conformi agli standard europei EN13595, EN1621-1, EN1621-2, EN1621-3, EN1621-4, EN13594, EN13634. È altresì ammissibile ai fini della detrazione l'acquisto di protettori gonfiabili ad attivazione elettronica per uso motociclistico purché marchiati e certificati CE, di seconda categoria, da ente notificato, conformemente alla Direttiva 89/686/CE e successive modificazioni.

4. La misura di cui al comma 1 si applica nel limite di spesa di 3 milioni di euro per le spese sostenute in ciascuno degli anni 2022, 2023 e 2024. Ove il predetto limite sia superato, la misura dell'agevolazione è proporzionalmente ridotta sino alla concorrenza del limite medesimo.

5. Agli oneri derivanti dal presente articolo, pari a 3 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022, 2023 e 2024 si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per far fronte ad esigenze indifferibili che si manifestano nel corso della gestione di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.»

7.0.21

CORTI, PERGREFFI, CAMPARI, RUFA, RIPAMONTI

Ritirato

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 7-bis

(Incentivo fiscale per l'apposizione di Dispositivi Stradali di sicurezza per motociclisti - DSM)

1. Al fine di favorire la sicurezza stradale e la protezione dei motociclisti, è istituito un fondo presso il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili a favore degli Enti locali per l'installazione dei dispositivi stradali di sicurezza per motociclisti (DSM) continui su barriere di sicurezza stradale discontinue.

2. Fermo restando quanto stabilito dal decreto ministeriale del 1° aprile 2019, gli Enti locali accedono ai fondi anche in caso di individuazione di zone da proteggere alternative a quelle previste dall'articolo 3, Allegato A del succitato DM 1/4/2019.

3. La misura di cui al comma 1 si applica nel limite di spesa di 10 milioni di euro per le spese sostenute in ciascuno degli anni 2022, 2023 e 2024.

4. Agli oneri derivanti dal presente articolo, pari a 10 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022, 2023 e 2024, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per far fronte ad esigenze indifferibili che si manifestano nel corso della gestione di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.»

7.0.23

RUSPANDINI, TOTARO

Ritirato

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 7-bis

1. All'articolo 53 del Decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, sostituire il comma 7 con il seguente:

"7. Il corrispettivo che il soggetto richiedente deve versare per il rilascio dell'autorizzazione deve essere determinabile da parte dello stesso soggetto sulla base di un importo annuale una tantum, a prescindere dalle dimen-

sioni di cartelli, insegne di esercizio o di altri mezzi pubblicitari, comprensivo di tutti gli oneri, esclusi solo quelli previsti dall'articolo 405, che deve essere reso pubblico da parte di ciascun ente competente entro il trentuno ottobre dell'anno precedente a quello di applicazione del listino."»

7.0.24

STEGER, DURNWALDER, LANIECE

Ritirato

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 7-bis.

1. All'articolo 37, comma 6, lettera *b*), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito con modificazioni dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, e successive modifiche e integrazioni, dopo le parole: "settore del trasporto", sono aggiunte le seguenti: "ad esclusione delle imprese di autotrasporto di merci per conto di terzi e di logistica iscritte all'Albo degli autotrasportatori".»

7.0.25

FARAONE, EVANGELISTA

Ritirato

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 7-bis

(Nomina Commissario straordinario per il rifacimento della SP 28 in Provincia di Enna)

1. Al fine di garantire, in via d'urgenza, gli interventi di rifacimento della strada provinciale 28 (EN), nota come "Panoramica", il Sindaco di Enna 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.

2. Il Commissario straordinario provvede, con i poteri di cui ai commi 2 e 3 dell'articolo 4 del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, alla progettazione, all'af-

fidamento e all'esecuzione degli interventi necessari per il rifacimento della strada provinciale 28.

3. Per lo svolgimento delle attività di cui al presente articolo, al Commissario straordinario non spetta alcun compenso, gettone di presenza, indennità comunque denominata o rimborso di spese.

4. Il Commissario straordinario, per lo svolgimento delle attività di cui al presente articolo, si avvale, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, delle strutture centrali e periferiche del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nonché di società dallo stesso controllate.

5. Dall'attuazione del presente articolo non devono derivare nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica. Il Commissario straordinario provvede agli adempimenti di cui al comma 2 con l'utilizzo delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.»

7.0.26

CORBETTA

Ritirato

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 7-bis.

(Ulteriori misure urgenti per le infrastrutture stradali)

1. Al fine di consentire il rapido completamento del ponte sul fiume Po fra i comuni di Bagnolo San Vito e di San Benedetto Po sulla S.P. ex S.S. n° 413 "Romana", con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentito il Ministro dell'economia e delle finanze, d'intesa con la Regione Lombardia, è nominato apposito Commissario straordinario, il quale, con i medesimi poteri di cui all'articolo 4, commi 2 e 3, del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, è incaricato di sovrintendere alla programmazione, alla progettazione, all'affidamento e all'esecuzione degli interventi necessari. Il Commissario straordinario, avvalendosi, senza nuovi o maggiori oneri, delle strutture del Ministero delle infrastrutture e mobilità sostenibili e del Provveditorato interregionale per la Lombardia e l'Emilia Romagna elabora un piano degli interventi e lo sottopone al medesimo Ministro. Tale piano deve indicare, ai sensi dell'articolo 11 della legge 16 gennaio 2003, n. 3, i codici unici di progetto delle opere che si intende realizzare e il relativo cronoprogramma. Il monitoraggio degli interventi, ai sensi del decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229, è effettuato dal soggetto che svolge le funzioni di stazione appaltante. Con il medesimo decreto di cui al

primo periodo, sono stabiliti i termini, le modalità, le tempistiche, il supporto tecnico, le attività connesse alla realizzazione dell'opera, il compenso del Commissario, i cui oneri sono posti a carico del quadro economico degli interventi da realizzare o completare.

2. Il Commissario straordinario, per la realizzazione degli interventi, può avvalersi, sulla base di apposite convenzioni, delle amministrazioni centrali e periferiche dello Stato, degli enti pubblici, delle società controllate da amministrazioni dello Stato, nonché dei soggetti privati da individuare con le procedure di cui all'articolo 4, comma 3, del predetto decreto-legge n. 32 del 2019, dotati di specifica competenza tecnica nell'ambito delle aree di intervento. Gli oneri di cui alle predette convenzioni sono posti a carico dei quadri economici degli interventi da realizzare, come risultanti dai sistemi informativi della Ragioneria generale dello Stato. Il compenso del Commissario è stabilito 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. Il commissario può avvalersi, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, di strutture dell'amministrazione interessata nonché di società controllate dalla medesima.

3. Nel caso in cui il Commissario straordinario svolga le funzioni di stazione appaltante è autorizzata l'apertura di una contabilità speciale intestata al medesimo sulla quale confluiscono le risorse pubbliche all'uopo destinate o risorse di altra natura. Alle dirette dipendenze del Commissario straordinario opera una struttura di supporto, composta da un contingente di tre unità di personale non dirigenziale, in possesso delle competenze e dei requisiti di professionalità richiesti dallo stesso Commissario straordinario per l'espletamento delle proprie funzioni. La struttura cessa alla scadenza dell'incarico del Commissario straordinario e comunque entro e non oltre il 31 dicembre 2026. Agli oneri derivanti dalla costituzione e dal funzionamento della struttura di supporto di cui al presente comma provvede il Commissario straordinario nel limite delle risorse disponibili nella contabilità speciale.

4. Agli atti del Commissario straordinario si applicano, ove compatibili, le disposizioni di cui all'articolo 36 del decreto-legge 17 ottobre 2016, n. 189, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 dicembre 2016, n. 229.

5. All'onere derivante dal presente articolo, pari a 0,5 milioni di euro per l'anno 2022 e a 1,5 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2023 al 2026, si provvede:

a) quanto a 0,5 milioni di euro per l'anno 2022, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2022-2024, 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 2022, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili;

b) quanto a 1,5 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2023 al 2026, mediante corrispondente riduzione delle risorse del fondo per il finanziamento di esigenze indifferibili, di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.»

7.0.27

RICCARDI, PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RUFA, RIPAMONTI

Ritirato

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 7-bis

(Ulteriori disposizioni urgenti in materia di sicurezza e circolazione stradale)

1. Al fine di migliorare la sicurezza della circolazione nel comune di Cinisello Balsamo, al medesimo comune sono trasferiti euro 500.000 per l'anno 2022 ed euro 500.000 per l'anno 2023 per la realizzazione di uno studio di fattibilità tecnico-economica del sottopasso in via Fulvio Testi.

2. All'articolo 94, del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126, il comma 1-*quater* è abrogato.

3. Agli oneri derivanti dal presente articolo, pari a euro 500.000 per ciascuno degli anni 2022 e 2023, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per far fronte ad esigenze indifferibili che si manifestano nel corso della gestione di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.»

7.0.28

ASTORRE

Ritirato

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 7-bis

1. L'articolo 7 del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, è sostituito dal seguente:

"Art. 7 (Art. 6, CdS)

(Limitazioni alla circolazione. Condizioni e deroghe)

1. Il decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, contenente le direttive ai prefetti, di cui all'articolo 6, comma 1 bis, del codice, viene emanato entro il 30 novembre e contiene le prescrizioni applicabili per l'anno successivo. Il decreto è pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica entro trenta giorni dalla emanazione; eventuali rettifiche o modificazioni devono essere pubblicate nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica e comunicate tempestivamente all'utenza a mezzo del CCISS di cui all'articolo 73 del presente regolamento. 2. Il decreto di cui al comma 1 riguarda la circolazione sulle strade fuori dei centri abitati ed indica il calendario dei giorni nei quali, nel rispetto delle condizioni e delle deroghe indicate nei provvedimenti di cui ai commi 4, 5 e 6, è vietata la circolazione dei veicoli per il trasporto di cose indicati dal comma 4 ovvero i casi in cui, in alternativa ad esso, può essere previsto il divieto di sorpasso ed il divieto di occupare altre corsie all'infuori di quella più vicina al bordo destro della carreggiata per i veicoli per cui vale il divieto di circolazione. Tra detti giorni possono essere compresi i giorni festivi e altri particolari giorni, in aggiunta a quelli festivi. I giorni in cui valgono i divieti devono essere individuati in modo da contemperare le esigenze di sicurezza stradale, connesse con le prevedibili condizioni di traffico, con gli effetti che i divieti determinano sulla attività di autotrasporto nonché sul sistema economico produttivo nel suo complesso. 3. Il calendario di cui al comma 2, indica anche i giorni festivi in cui, il divieto può essere escluso sulla base delle indicazioni certificate dagli enti proprietari o concessionari delle strade. Indica altresì i giorni in cui il divieto di circolazione può essere sostituito con il divieto di sorpasso per tutti i veicoli per cui vale il divieto, fissandone limitazioni temporali o spaziali.

4. Il decreto di cui al comma 1 prescrive:

a) le fasce di orario, differenziate in relazione ai giorni indicati ai commi 2 e 3, durante le quali vige il divieto di circolazione fuori dei centri abitati dei veicoli, per il trasporto di cose, aventi massa complessiva massima

autorizzata superiore a 7,5 t, dei veicoli eccezionali e di quelli adibiti a trasporto eccezionale nonché dei veicoli che trasportano merci pericolose di cui all'articolo 168, commi 1 e 4 del codice;

b) il termine massimo di tolleranza, rispetto alle fasce orarie di cui alla lettera precedente, che consente di circolare ai veicoli per il trasporto di cose, aventi massa complessiva massima autorizzata superiore a 7,5 t, provenienti dall'estero e dalla Sardegna o diretti all'estero ed alla Sardegna, purché muniti di idonea documentazione attestante l'origine e la destinazione del viaggio;

c) deroghe espresse alla vigenza del divieto per la circolazione lungo i corridoi internazionali in funzione dei provvedimenti adottati nei Paesi confinanti o limitrofi.

5. Nel provvedimento di cui al comma 1 sono indicati i casi in cui i prefetti possono derogare al divieto di cui al comma 3, al fine di garantire le fondamentali esigenze di vita delle comunità, sia nazionale che locali, nel rispetto delle migliori condizioni di sicurezza della circolazione stradale.

6. Con il decreto di cui al comma 1 sono individuati i veicoli che trasportano cose o merci destinate a servizi pubblici essenziali o che soddisfano primarie esigenze della collettività, ivi comprese quelle legate alle attività agricole e ai cicli produttivi continuativi, da escludere dal divieto di circolazione; sono altresì esclusi dal divieto i veicoli, appartenenti al servizio di polizia e della pubblica amministrazione circolanti per motivi di servizio.»

7.0.29

STEGER, DURNWALDER, LANIECE

Ritirato

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 7-bis

1. L'articolo 7 del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, è sostituito dal seguente:

"Art. 7

(Limitazioni alla circolazione. Condizioni e deroghe)

1. Il decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, contenente le direttive ai prefetti, di cui all'articolo 6, comma 1 bis, del codice, viene emanato entro il 30 novembre e contiene le prescrizioni applicabili per l'anno successivo. Il decreto è pubblicato nella Gazzetta Ufficiale

della Repubblica entro trenta giorni dalla emanazione; eventuali rettifiche o modificazioni devono essere pubblicate nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica e comunicate tempestivamente all'utenza a mezzo del CCISS di cui all'articolo 73 del presente regolamento.

2. Il decreto di cui al comma 1 riguarda la circolazione sulle strade fuori dei centri abitati ed indica il calendario dei giorni nei quali, nel rispetto delle condizioni e delle deroghe indicate nei provvedimenti di cui ai commi 4, 5 e 6, è vietata la circolazione dei veicoli per il trasporto di cose indicati dal comma 4 ovvero i casi in cui, in alternativa ad esso, può essere previsto il divieto di sorpasso ed il divieto di occupare altre corsie all'infuori di quella più vicina al bordo destro della carreggiata per i veicoli per cui vale il divieto di circolazione. Tra detti giorni possono essere compresi i giorni festivi e altri particolari giorni, in aggiunta a quelli festivi. I giorni in cui valgono i divieti devono essere individuati in modo da contemperare le esigenze di sicurezza stradale, connesse con le prevedibili condizioni di traffico, con gli effetti che i divieti determinano sulla attività di autotrasporto nonché sul sistema economico produttivo nel suo complesso.

3. Il calendario di cui al comma 2, indica anche i giorni festivi in cui, il divieto può essere escluso sulla base delle indicazioni certificate dagli enti proprietari o concessionari delle strade. Indica altresì i giorni in cui il divieto di circolazione può essere sostituito con il divieto di sorpasso per tutti i veicoli per cui vale il divieto, fissandone limitazioni temporali o spaziali.

4. Il decreto di cui al comma 1 prescrive:

a) le fasce di orario, differenziate in relazione ai giorni indicati ai commi 2 e 3, durante le quali vige il divieto di circolazione fuori dei centri abitati dei veicoli, per il trasporto di cose, aventi massa complessiva massima autorizzata superiore a 7,5 t, dei veicoli eccezionali e di quelli adibiti a trasporto eccezionale nonché dei veicoli che trasportano merci pericolose di cui all'articolo 168, commi 1 e 4 del codice;

b) il termine massimo di tolleranza, rispetto alle fasce orarie di cui alla lettera precedente, che consente di circolare ai veicoli per il trasporto di cose, aventi massa complessiva massima autorizzata superiore a 7,5 t, provenienti dall'estero e dalla Sardegna o diretti all'estero ed alla Sardegna, purché muniti di idonea documentazione attestante l'origine e la destinazione del viaggio;

c) deroghe espresse alla vigenza del divieto per la circolazione lungo i corridoi internazionali in funzione dei provvedimenti adottati nei Paesi confinanti o limitrofi.

5. Nel provvedimento di cui al comma 1 sono indicati i casi in cui i prefetti possono derogare al divieto di cui al comma 3, al fine di garantire le fondamentali esigenze di vita delle comunità, sia nazionale che locali, nel rispetto delle migliori condizioni di sicurezza della circolazione stradale.

6. Con il decreto di cui al comma 1 sono individuati i veicoli che trasportano cose o merci destinate a servizi pubblici essenziali o che soddisfano primarie esigenze della collettività, ivi comprese quelle legate alle attività agricole e ai cicli produttivi continuativi, da escludere dal divieto di circolazione; sono altresì esclusi dal divieto i veicoli, appartenenti al servizio di polizia e della pubblica amministrazione circolanti per motivi di servizio."»

7.0.31

DI GIROLAMO, VANIN

Ritirato

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 7-bis

(Modifiche agli articoli 589-bis e 590-bis del codice penale in materia di omicidio stradale e di lesioni personali stradali gravi o gravissime)

1. Al codice penale sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 589-*bis*, quinto comma, dopo il numero 3), è aggiunto, in fine, il seguente:

"3-*bis*) al conducente di un veicolo a motore che, facendo uso durante la marcia di apparecchi radiotelefonici, smartphone, computer portatili, notebook, tablet e dispositivi analoghi che comportino anche solo temporaneamente l'allontanamento delle mani dal volante, cagioni per colpa la morte di una persona.";

b) all'articolo 590-*bis*, quinto comma, dopo il numero 3), è aggiunto, in fine, il seguente:

"3-*bis*) al conducente di un veicolo a motore che, facendo uso durante la marcia di apparecchi radiotelefonici, smartphone, computer portatili, notebook, tablet e dispositivi analoghi che comportino anche solo temporaneamente l'allontanamento delle mani dal volante, cagioni per colpa a taluno lesioni personali gravi o gravissime."».

7.0.32

FARAONE, EVANGELISTA

Ritirato

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 7-bis

(Incremento fondo perduto navi minori)

1. Il Fondo di cui all'articolo 199, comma 10-ter, del decreto-legge 19 maggio 2020 n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, come modificato con legge n. 178 del 2020, istituito presso il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, è incrementato di ulteriori 15 milioni per l'anno 2022 allo scopo di sostenere la ripresa del trasporto turistico con navi minori in mare e nelle acque interne e di salvaguardarne i livelli occupazionali e in considerazione del perdurare dell'emergenza epidemiologica da COVID-19.

2. Agli oneri di cui al presente articolo, pari a 15 milioni per l'anno 2022, si provvede riduzione del Fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.»

7.0.33

STEGER, UNTERBERGER, DURNWALDER, LANIECE, BRESSA

Ritirato

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 7-bis

(Modifiche al decreto-legge 30 aprile 2022, n. 36)

1. All'articolo 23 del decreto-legge 30 aprile 2022, n. 36, convertito in legge dalla legge 29 giugno 2022, n. 79, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, dopo le parole: «produzione di idrogeno verde,» sono aggiunte le seguenti: «anche relativa ad impianti da fonti rinnovabili ed impianti di elettrolisi esistenti,»;

b) al comma 1, dopo le parole: «decreto legislativo 16 marzo 1999, n. 79» sono aggiunti i seguenti periodi: «, oltre a non essere sottoposto ad accise. I soggetti che avviano le configurazioni impiantistiche di cui al periodo precedente possono costituirsi in schemi di comunità energetiche rinnovabili

anche per impianti esistenti con potenza superiore ad 1 MW, anche in deroga ai requisiti di cui al comma 2, lettere b) e c) dell'articolo 31 del decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 199 e con la facoltà di accedere ai regimi di sostegno del medesimo decreto legislativo anche per la quota di energia condivisa da impianti e utenze di consumo non connesse sotto la stessa cabina primaria. Le esenzioni di cui al primo periodo sono estese anche al consumo di energia elettrica da impianti a fonti rinnovabili in impianti di elettrolisi direttamente interconnessi che rispettino i requisiti previsti all'articolo 30, comma 1, lettera a), numero 2.1), del decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 199, come modificato dall'articolo 10-*ter* del decreto-legge 1° marzo 2022, n. 17, convertito in legge, con modificazioni, dall'articolo 1, comma 1, della legge 27 aprile 2022, n. 34.»;

c) al comma 3, le parole: «se non direttamente utilizzato in motori termici come carburante» sono sostituite dalle seguenti: «indipendentemente da tipo e categoria di vettura o dispositivo gestito con l'idrogeno di cui al comma 1.»

7.0.34

MALLEGNI

Ritirato

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 7-bis

1. Nelle more dell'approvazione e dell'attuazione del disegno di legge di riordino del settore giochi, previsto dal Documento di economia e finanza per l'anno 2021 quale collegato alla manovra di bilancio 2022-2024, e in attesa dell'emanazione del provvedimento del direttore generale dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli, da adottare entro il 15 novembre di ogni anno, di cui all'articolo 110, comma 7.1, del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza, di cui al regio decreto 18 giugno 1931, n. 773, è sospesa l'applicazione del decreto del direttore dell'Agenzia Dogane e Monopoli del 1° giugno 2021 per gli apparecchi che non erogano vincite in denaro o tagliandi. Gli apparecchi di cui al periodo precedente possono essere installati anche se non sono dotati di un "nulla osta di messa in esercizio.»

7.0.35

MALLEGNI

Ritirato

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 7-bis

1. All'articolo 110 del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza, di cui al regio decreto 18 giugno 1931, n. 773, al comma 7.1, il secondo periodo è soppresso.

2. Agli oneri derivanti dall'attuazione del comma 1, valutati in 50 milioni di euro a decorrere dal 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 10, comma 5, del decreto-legge n. 282 del 2004, convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 27 dicembre 2004, n. 307.»

Art. 8

8.3

BERUTTI

Ritirato

Al comma 2, lettera a), aggiungere in fine le seguenti parole: «anche da parte dei soggetti titolari di licenza o autorizzazione di cui agli articoli 2 e 3 della legge 15 gennaio 1992, n. 21 e degli organismi economici di cui all'articolo 7 della medesima legge.»

8.4

EVANGELISTA, FARAONE

Ritirato

Dopo il comma 5, aggiungere i seguenti:

«5-bis. All'articolo 27, comma 2, del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) dopo la lettera b) è inserita la seguente:

"b-bis) suddivisione tra le regioni di una quota pari al cinque per cento dell'importo del Fondo sulla base del raggiungimento dell'obiettivo di miglioramento del rapporto tra il numero di posti offerti sui mezzi di trasporto pubblico locale accessibili alle persone a mobilità ridotta e il totale dei posti offerti rispetto al medesimo rapporto registrato nell'anno precedente. Il riparto della quota di cui alla presente lettera tra le regioni che hanno raggiunto l'obiettivo avviene ai sensi della lettera c). Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, previa intesa in sede di Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, da emanare entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, sono determinati i criteri di qualificazione dei posti accessibili alle persone a mobilità ridotta per ogni tipologia di mezzo di trasporto pubblico per le finalità di cui alla presente lettera, anche ulteriori rispetto agli obblighi di legge, e le modalità di acquisizione delle informazioni necessarie attraverso l'Osservatorio nazionale sulle politiche del trasporto pubblico locale, di cui all'articolo 1, comma 300, della legge 24 dicembre 2007, n. 244";

b) alla lettera c), le parole: "lettere a) e b)" sono sostituite dalle seguenti: "lettere a), b) e b-bis)"

c) alla lettera d), ultimo periodo, dopo la parola: "b)" è inserita la seguente: ", b-bis)".

5-ter. I siti *internet* e le applicazioni elettroniche che forniscono informazioni sui percorsi dei mezzi del trasporto pubblico locale sono tenuti a indicare anche i percorsi accessibili alle persone a mobilità ridotta e alle persone con disabilità.»

8.5

EVANGELISTA

Ritirato

Dopo il comma 5, aggiungere il seguente:

«5-bis. All'articolo 48, comma 7, del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, è apportata la seguente modificazione:

a) dopo la lettera d) è inserita la seguente:

"d-bis) previsione nell'ambito dei criteri di aggiudicazione della procedura di premialità da riservare per l'offerta di investimenti (materiale rotabile, dotazioni tecnologiche, sistemi di bigliettazione elettronica, apparati e sistemi di mobilità condivisa o di piattaforme digitali);".»

8.6

ASTORRE, MANCA, PITTELLA

Ritirato

Dopo il comma 5 inserire il seguente:

«5-bis. All'articolo 1, comma 48, della legge 27 dicembre 2019, n. 160, le parole "50 per cento del", laddove presenti, sono soppresse, e alla fine del paragrafo sono aggiunte le seguenti parole: ", compresi gli interventi di messa in sicurezza degli itinerari ciclabili nuovi e già presenti, l'istituzione di strade a velocità ridotta e la dotazione di velostazioni e rastrelliere".»

8.7

ASTORRE, MANCA, PITTELLA

Ritirato

Dopo il comma 5 inserire il seguente:

«5-bis. All'articolo 202 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, dopo il comma 6 è aggiunto il seguente: "6-bis. Le risorse di cui al presente articolo possono essere impiegate per l'acquisto di licenze e/o la realizzazione e gestione di sistemi di monitoraggio e piattaforme informatiche dedicate alla mobilità urbana, di *mobility management* e analisi dei flussi di mobilità".»

8.8

RIVOLTA, PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RUFA, RIPAMONTI

Ritirato

Sostituire il comma 6 con il seguente:

«6. Per promuovere la sperimentazione di soluzioni innovative di mobilità sostenibile nelle aree urbane, ivi compresi i servizi di noleggio senza conducente di cui all'articolo 84, comma 1, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, con la possibilità di effettuare noleggi anche per pochi minuti senza interazione con personale dedicato, di seguito servizi di *sharing mobility*, è autorizzata la spesa di 14.923.662 per il 2022 e di 15.220.006 euro per il 2023 e di 15.520.006 euro 2024 a valere sul fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190, per il finanziamento di specifici progetti individuati con uno o più decreti adottati dal Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, previa intesa con la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281.»

Conseguentemente, all'articolo 8, comma 7, sopprimere la lettera c).

8.9

QUARTO

Ritirato

*Al comma 6, dopo le parole: «Per promuovere la sperimentazione di servizi di *sharing mobility*,» inserire le seguenti: «nonché per la promozione di collegamenti tra le città di maggiore attrattività di tipo turistico, socio-culturale e paesaggistico e le aree urbane di prossimità, la realizzazione di collegamenti tra le città e il mare, tra le aree montane e i centri più popolosi, la promozione della mobilità sostenibile, la realizzazione di reti di trasporto urbano e interurbano più efficienti e green,».*

8.10

RIVOLTA, PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RUFA, RIPAMONTI

Ritirato

Al comma 6, aggiungere, in fine, il seguente periodo: «Conseguentemente è incrementato di pari importo il Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, di cui all'articolo 16-bis del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla legge 7

agosto 2012, n. 135. All'onere di 14.923.662 euro per il 2022 e di 15.220.006 euro per il 2023 e di 15.520.006 euro 2024 si provvede a valere sul fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.»

Conseguentemente, all'articolo 8, comma 7, sopprimere la lettera c).

8.12

COMINCINI

Ritirato

Dopo il comma 6 inserire il seguente:

«6-bis. Al fine di rafforzare l'efficacia delle politiche di *mobility management*, i piani di spostamento casa-lavoro adottati ai sensi dell'articolo 229, comma 4, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, e i piani di spostamento casa-scuola, adottati ai sensi dell'articolo 5, comma 6, della legge 28 dicembre 2015, n. 221, possono contenere, tra le misure utili a orientare i comportamenti dei dipendenti verso alternative all'uso individuale del veicolo privato a motore, anche l'erogazione di incentivi, rimborsi, buoni e contributi comunque denominati in favore del personale che sceglie forme di mobilità sostenibile per recarsi dall'abitazione alla sede di lavoro e viceversa. Per il personale dipendente delle pubbliche amministrazioni di cui all'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, alle suddette somme, nei limiti delle risorse già disponibili a legislazione vigente, non si applicano le disposizioni e limitazioni stabilite dalle norme di legge e di contratto collettivo in materia di spesa di personale, di trattamenti economici e di welfare integrativo.»

8.13

COMINCINI

Ritirato

Dopo il comma 6 inserire il seguente:

«6-bis. Al fine di favorire e semplificare l'attuazione di misure utili a orientare i comportamenti dei lavoratori verso forme di mobilità sostenibile alternative all'uso individuale del veicolo privato a motore, contenute nei piani adottati dalle imprese e dalle pubbliche amministrazioni ai sensi dell'articolo 229, comma 4, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, e nei piani di spostamento casa-scuola, adottati dagli istituti scolastici ai sensi dell'articolo 5, comma 6,

della legge 28 dicembre 2015, n. 221, al testo unico delle imposte sui redditi ("TUIR"), di cui al decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917, all'articolo 51, comma 2, alla lettera *d-bis*), dopo le parole: "del medesimo articolo 12" sono aggiunte, in fine, le seguenti: ", ovvero per l'incentivazione del dipendente all'uso delle altre forme di mobilità sostenibile, in conformità alle misure contenute nel piano degli spostamenti casa-lavoro o casa-scuola del personale adottato dal datore di lavoro ai sensi della normativa vigente in materia"».

8.14

DE PETRIS, BUCCARELLA, ERRANI, GRASSO, LAFORGIA, RUOTOLO

Ritirato

Dopo il comma 6 inserire il seguente:

«6-bis. All'articolo 57 del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, e modificato dall'articolo 32-ter del decreto-legge 31 maggio 2021 n. 77, alla fine del comma 14 aggiungere le seguenti parole "Gli operatori presentano all'amministrazione un piano dettagliato con la mappatura delle installazioni, corredato dalle rappresentazioni digitali in formato cartografico che riportino anche le relative coordinate geolocalizzate delle colonnine".»

8.15

RIVOLTA, PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RUFA, RIPAMONTI

Ritirato

Apportare le seguenti modificazioni:

a) sostituire il comma 7 con il seguente:

«7. A decorrere dall'esercizio 2022, il fondo di cui all'articolo 16-bis, comma 1, del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito con modificazioni dalla legge 7 agosto 2012, n. 135 è ripartito secondo un graduale crescente riparto delle risorse rispetto a modalità e criteri, che tengono conto dei costi standard di cui all'articolo 1, comma 84, della legge 27 dicembre 2013, n. 147 e dei livelli adeguati dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale, definiti con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili adottato, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e previa intesa della Conferenza Unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, entro il 31 ottobre 2022. Il decreto stabilisce la quota

del Fondo da ripartire sulla base dei nuovi criteri che deve essere incrementata ogni anno fino a sostituire, mediante un processo di convergenza in un periodo di cinque anni, i criteri di riparto vigenti al netto delle quote previste ai commi 5 e 6. A tutte le regioni è assicurata l'assegnazione storica del riparto del Fondo prevista per l'esercizio 2021.»;

b) sostituire il comma 8 con il seguente:

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

8.16

DAMIANI

Ritirato

Al comma 7, alla lettera a), dopo la parola: «applicando» aggiungere le seguenti: «, in via eccezionale e quale criterio da superare a regime,».

8.17

DAMIANI

Ritirato

Al comma 7, apportare le seguenti modificazioni:

a) *alla lettera a) dopo le parole: "26 giugno 2013" aggiungere le seguenti: ", tenuto conto dei livelli adeguati dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale, definiti con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da adottare di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, entro il 31 ottobre 2022";*

b) *alla lettera b) sopprimere le seguenti parole: "e dei livelli adeguati dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale, definiti con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da adottare di concer-*

to con il Ministro dell'economia e delle finanze e previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, entro il 31 ottobre 2022".

8.18

ASTORRE, MANCA, PITTELLA

Ritirato

Dopo il comma 8 inserire il seguente:

«8-bis. Al fine di favorire lo sviluppo degli investimenti e il perseguimento più rapido ed efficace degli obiettivi di rinnovo dei mezzi di trasporto destinati ai servizi di trasporto pubblico locale e regionale, all'articolo 200, comma 7, primo periodo, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito con modificazioni dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, le parole "fino al 31 dicembre 2024" sono soppresse.»

8.25

LANIECE, DURNWALDER, BRESSA, STEGER, UNTERBERGER

Ritirato

Dopo il comma 11, aggiungere il seguente:

"11-bis. In considerazione della grave crisi economica dovuta agli effetti della pandemia da COVID-19 e delle scarse precipitazioni nevose che hanno caratterizzato la stagione sciistica 2021/2022, le società aventi per oggetto sociale la realizzazione e la gestione di impianti di trasporto a fune per la mobilità turistico-sportiva esercitati in aree montane sono escluse, per un periodo di ventiquattro mesi decorrenti dalla data di entrata in vigore del presente decreto-legge, dall'applicazione del decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175 (Testo unico in materia di società a partecipazione pubblica). Resta ferma la facoltà per le amministrazioni pubbliche di costituire, acquisire o mantenere partecipazioni nelle predette società, secondo la disciplina stabilita dall'amministrazione titolare delle partecipazioni stesse."

8.26

PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RIPAMONTI, RUFA

Ritirato

Dopo il comma 11, aggiungere il seguente:

«11-bis. Il termine per il conseguimento dell'obbligazione giuridicamente vincolante di cui all'articolo 4 del decreto ministeriale 22 dicembre 2017, n.5 87, fissato al 31 dicembre 2022, è prorogato al 31 dicembre 2025.»

8.27

MALLEGNI, BARACHINI, VONO, TOFFANIN, FERRO

Ritirato

Dopo il comma 12 aggiungere il seguente:

«12-bis. Il termine per il conseguimento dell'obbligazione giuridicamente vincolante di cui all'articolo 4 del decreto ministeriale 22 dicembre 2017, n. 587, per l'intervento nel Comune di Vicenza relativo alla "Fornitura di 16 filobus", fissato al 31 dicembre 2022, è posticipato al 31 dicembre 2025.»

8.28

BERUTTI

Ritirato

Dopo il comma 12 inserire il seguente:

«12-bis. Il termine per il conseguimento dell'obbligazione giuridicamente vincolante di cui all'articolo 4 del decreto ministeriale 22 dicembre 2017, n. 587 per l'intervento nel Comune di Vicenza relativo alla "Fornitura di 16 filobus", fissato al 31 dicembre 2022, è posticipato al 31 dicembre 2025.»

8.29

FARAONE, GARAVINI, EVANGELISTA

Ritirato

Dopo il comma 12 inserire il seguente:

«12-bis. Il termine per il conseguimento dell'obbligazione giuridicamente vincolante di cui all'articolo 4 del decreto ministeriale 22 dicembre 2017, n. 587 per l'intervento nel Comune di Vicenza relativo alla "Fornitura di 16 filobus", fissato al 31 dicembre 2022, è posticipato al 31 dicembre 2025».

8.31

CAMPARI, PERGREFFI, CORTI, RIPAMONTI, RUFA

Ritirato

Dopo il comma 12, aggiungere i seguenti:

«12-bis. Al fine di incentivare la transizione energetica delle flotte adibite al trasporto pubblico locale e regionale, anche ferroviario, le imprese che svolgono servizi di trasporto pubblico locale e regionale di cui al decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422 beneficiano delle agevolazioni riservate alle imprese a forte consumo di energia elettrica in conformità e nei limiti previsti dal decreto del Ministro dello Sviluppo Economico 21 dicembre 2017.

12-ter. L'efficacia delle disposizioni del comma 12-bis è subordinata all'autorizzazione della Commissione europea ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del Trattato UE.

12-quater. Agli oneri derivanti dall'utilizzo della misura agevolativa di cui al presente articolo, valutati in 30 milioni di euro a decorrere dall'annualità 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione delle risorse del fondo per il finanziamento di esigenze indifferibili del Ministero dell'economia e delle finanze, di cui all'articolo 1, comma 199, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.».

8.32

GALLONE, MALLEGNI, BARACHINI, VONO, TOFFANIN, FERRO

Ritirato

Dopo il comma 12 aggiungere i seguenti:

«12-bis. Al fine di incentivare la transizione energetica delle flotte adibite al trasporto pubblico locale e regionale, anche ferroviario, le imprese che svolgono servizi di trasporto pubblico locale e regionale di cui al decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, beneficiano delle agevolazioni riservate alle imprese a forte consumo di energia elettrica in conformità e nei limiti previsti dal decreto del Ministro dello Sviluppo Economico 21 dicembre 2017.

12-ter. L'efficacia delle disposizioni del comma 12-bis è subordinata all'autorizzazione della Commissione europea ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del Trattato UE.

12-quater. Agli oneri derivanti dall'utilizzo della misura agevolativa di cui al presente articolo, valutati in 30 milioni di euro a decorre dall'annualità 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione delle risorse del fondo per il finanziamento di esigenze indifferibili del Ministero dell'economia e delle finanze, di cui all'articolo 1, comma 199, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.»

8.33

L'ABBATE, FEDE

Ritirato

Dopo il comma 12, aggiungere, in fine, i seguenti:

«12-bis. Al fine di incentivare la transizione energetica delle flotte adibite al trasporto pubblico locale e regionale, anche ferroviario, le imprese che svolgono servizi di trasporto pubblico locale e regionale di cui al decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, beneficiano delle agevolazioni riservate alle imprese a forte consumo di energia elettrica in conformità e nei limiti previsti dal decreto del Ministro dello Sviluppo Economico 21 dicembre 2017.

12-ter. L'efficacia delle disposizioni del comma 12-bis è subordinata all'autorizzazione della Commissione europea ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del Trattato UE.

12-quater. Agli oneri derivanti dall'attuazione del comma 12-bis, valutati in 30 milioni di euro a decorre dall'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione delle risorse del fondo per il finanziamento di esi-

genze indifferibili, di cui all'articolo 1, comma 199, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.»

8.34

BERUTTI

Ritirato

Dopo il comma 12 sono inseriti i seguenti commi:

«12-bis. Al fine di incentivare la transizione energetica delle flotte adibite al trasporto pubblico locale e regionale, anche ferroviario, le imprese che svolgono servizi di trasporto pubblico locale e regionale di cui al decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422 beneficiano delle agevolazioni riservate alle imprese a forte consumo di energia elettrica in conformità e nei limiti previsti dal decreto del Ministro dello Sviluppo Economico 21 dicembre 2017.

12-ter. L'efficacia delle disposizioni del comma 12-bis è subordinata all'autorizzazione della Commissione europea ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del Trattato UE.

12-quater. Agli oneri derivanti dall'utilizzo della misura agevolativa di cui al presente articolo, valutati in 30 milioni di euro a decorrere dall'annualità 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione delle risorse del fondo per il finanziamento di esigenze indifferibili del Ministero dell'economia e delle finanze, di cui all'articolo 1, comma 199, della legge 23 dicembre 2014, n. 190».

8.35

MALLEGNI, BARACHINI, VONO, TOFFANIN, GALLONE, FERRO

Ritirato

Dopo il comma 12 aggiungere i seguenti:

«12-bis. La dotazione del Fondo di cui al comma 1 dell'articolo 200 del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, è incrementata di 900 milioni di euro per il 2022.

12-ter. Agli oneri derivanti dal precedente comma, pari a 900 milioni di euro per il 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione delle risorse del Fondo occorrente per la riassegnazione dei residui passivi della spesa

di parte corrente, eliminati negli esercizi precedenti per perenzione amministrativa, di cui all'articolo 27, della legge 196/2009.»

8.36

PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RIPAMONTI, RUFA

Ritirato

Dopo il comma 12, aggiungere i seguenti:

«12-*bis*. La dotazione del Fondo di cui al comma 1 dell'articolo 200 del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, è incrementata di 900 milioni di euro.

12-*ter*. Agli oneri derivanti dal precedente comma si provvede mediante corrispondente riduzione delle risorse del fondo per il finanziamento di esigenze indifferibili del Ministero dell'economia e delle finanze, di cui all'articolo 1, comma 199, della legge 23 dicembre 2014, n. 190».

8.37

BERUTTI

Ritirato

Dopo il comma 12 inserire i seguenti commi:

«12-*bis*. La dotazione del Fondo di cui al comma 1 dell'articolo 200 del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, è incrementata di 900 milioni di euro.

12-*ter*. Agli oneri derivanti dal precedente comma si provvede mediante corrispondente riduzione delle risorse del fondo per il finanziamento di esigenze indifferibili del Ministero dell'economia e delle finanze, di cui all'articolo 1, comma 199, della legge 23 dicembre 2014, n. 190».

8.38

MARTI, PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RUFA, RIPAMONTI

Ritirato

Dopo il comma 12, aggiungere, in fine, il seguente:

«12-bis. Al fine di preservare la redditività del settore del trasporto pubblico locale e regionale di passeggeri sottoposto a obbligo di servizio pubblico, all'articolo 1, commi 5-*sexies* e 5-*septies*, del decreto legge 10 settembre 2021, n. 121, come convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 5-*sexies*, lettera a), primo capoverso, le parole da ", restando ferma" sino alla fine del capoverso sono sostituite con le seguenti: ". Nell'ambito di predetti percorsi sono ammesse relazioni di traffico intraregionali o biregionali previo nullaosta delle regioni interessate, sentiti gli enti locali competenti e i gestori dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale assoggettati ad obblighi di servizio pubblico ai sensi del regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, circa la non sovrapposizione o interferenza con tali servizi delle relazioni di traffico intraregionali o biregionali, nonché con 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) al comma-5 *septies*, le parole "a decorrere dal 31 marzo 2022" sono sostituite con le seguenti parole: "a decorrere dal 30 settembre 2022".»

8.39

BOCCARDI

Ritirato

Dopo il comma 12, aggiungere il seguente:

«12-bis. Al fine di preservare la redditività del settore del trasporto pubblico locale e regionale di passeggeri sottoposto a obbligo di servizio pubblico, all'articolo 1, commi 5-*sexies* e 5-*septies*, del decreto legge 10 settembre 2021, n. 121, come convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 5-*sexies*, lettera a), capoverso "lett.a)", le parole da ", restando ferma" sino alla fine sono sostituite con le seguenti: ". Nell'ambito di predetti percorsi sono ammesse relazioni di traffico intraregionali o biregionali previo nulla osta delle regioni interessate, sentiti gli enti locali competenti e i gestori dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale assoggettati ad obblighi di servizio pubblico ai sensi del regolamento (CE) n. 1370/2007 del

Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, circa la non sovrapposizione o interferenza con tali servizi delle relazioni di traffico intraregionali o biregionali, nonché con 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) al comma 5-*septies*, le parole "a decorrere dal 31 marzo 2022" sono sostituite con le seguenti parole: "a decorrere dal 30 settembre 2022".»

8.40

MARGIOTTA, PITTELLA

Ritirato

Dopo il comma 12, aggiungere il seguente:

«12-*bis*. Al fine di preservare la redditività del settore del trasporto pubblico locale e regionale di passeggeri sottoposto a obbligo di servizio pubblico, all'articolo 1, del decreto legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 5-*sexies*, lettera a), le parole da: ", restando ferma" fino a: "predette caratteristiche" sono sostituite dalle seguenti: ". Nell'ambito di predetti percorsi sono ammesse relazioni di traffico intraregionali o biregionali previo nulla osta delle regioni interessate, sentiti gli enti locali competenti e i gestori dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale assoggettati ad obblighi di servizio pubblico ai sensi del regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, circa la non sovrapposizione o interferenza con tali servizi delle relazioni di traffico intraregionali o biregionali, nonché con 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) al comma 5-*septies*, le parole: "a decorrere dal 31 marzo 2022" sono sostituite dalle seguenti: "a decorrere dal 30 settembre 2022".»

8.41

EVANGELISTA, FARAONE

Ritirato

Dopo il comma 12, inserire il seguente:

«12-bis. Al fine di preservare la redditività del settore del trasporto pubblico locale e regionale di passeggeri sottoposto a obbligo di servizio pubblico, all'articolo 1 del decreto legge 10 settembre 2021, n. 121, sono apportate le seguenti modificazioni:

- al comma 5-*sexies*, lettera a) sostituire il capoverso « a) » con il 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. Nell'ambito di predetti percorsi sono ammesse relazioni di traffico intraregionali o biregionali previo nulla osta delle regioni interessate, sentiti gli enti locali competenti e i gestori dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale assoggettati ad obblighi di servizio pubblico ai sensi del regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, circa la non sovrapposizione o interferenza con tali servizi delle relazioni di traffico intraregionali o biregionali, nonché con 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»;

- al comma 5-*septies*, le parole "a decorrere dal 31 marzo 2022" sono sostituite con le seguenti parole: "a decorrere dal 30 settembre 2022".»

8.42

SCHIFANI, MALLEGNI

Ritirato

Aggiungere, infine, il seguente comma:

«12-bis. Al fine di preservare la redditività del settore del trasporto pubblico locale e regionale di passeggeri sottoposto a obbligo di servizio pubblico, all'articolo 1, commi 5-*sexies* e 5-*septies*, del decreto legge 10 settembre 2021, n. 121, come convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 5-*sexies*, lettera a), primo capoverso, le parole da ", restando ferma" sino alla fine del capoverso sono sostituite con le seguenti: "Nell'ambito di predetti percorsi sono ammesse relazioni di traffico intrare-

gionali o biregionali previo nulla osta delle regioni interessate, sentiti gli enti locali competenti e i gestori dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale assoggettati ad obblighi di servizio pubblico ai sensi del regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, circa la non sovrapposizione o interferenza con tali servizi delle relazioni di traffico intraregionali o biregionali, nonché con 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) conseguentemente, al comma 5-*septies*, sostituire le parole "a decorrere dal 31 marzo 2022" con le seguenti parole: "a decorrere dal 30 settembre 2022".»

8.43

MARGIOTTA

Ritirato

Dopo il comma 12, aggiungere il seguente:

«12-*bis*. Al fine di promuovere nel settore trasporto, accanto al biometano e ai combustibili gassosi da fonti rinnovabili di origine non biologica, l'implementazione di progetti di bioidrogeno, combustibile e carburante gassoso originato dalle biomasse, al decreto legislativo 8 novembre 2021 n. 199 sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 2 comma 1, dopo la lettera dd), è inserita la seguente: "dd-*bis*) "bioidrogeno": idrogeno appartenente alla famiglia dei biogas comunque originato dalla biomassa";

b) all'articolo 11 comma 2, dopo le parole: "possibilità di estensione del predetto incentivo tariffario" sono inserite le seguenti: "ad altri biogas, in particolare il bioidrogeno e " e dopo la parola: "combustibili" sono aggiunte le seguenti: "e carburanti";

c) all'articolo 39, comma 1, alla lettera a), la parola: "biogas" è sostituita dalle seguenti: "i biogas" e alla lettera b) la parola "biogas" è sostituita dalle seguenti: "i biogas";

d) all'articolo 39, comma 3, alla lettera a) la parola "biogas" è sostituita con le parole "i biogas" e alla lett. b) le parole "del biogas" sono sostituite con le parole "dei biogas";

e) all'articolo 39, comma 5, alla lettera a), le parole: "il biogas" sono sostituite dalle seguenti: "i biogas";

f) all'articolo 39, comma 7, le parole: "del biogas" sono sostituite dalle seguenti: "dei biogas"

8.44

FEDE

Ritirato

Dopo il comma 12, aggiungere, in fine, il seguente:

«12-bis. Al fine di garantire il dispiegamento dell'investimento 1.4.6 dedicato al *Mobility As A Service* del Piano di Ripresa e Resilienza, e lo sviluppo di servizi innovativi di trasporto pubblico locale urbano ed extraurbano, ciascun gestore di servizio di trasporto pubblico locale, ivi compreso il trasporto ferroviario regionale e nazionale, mette a disposizione degli enti territoriali competenti il predetto servizio, e con cadenza mensile, i dati relativi ai flussi di passeggeri, suddivisi per ciascuna linea e corsa.»

8.45

ASTORRE, MANCA, PITTELLA

Ritirato

Dopo il comma 12 aggiungere il seguente:

«12-bis. Al fine di garantire il dispiegamento dell'investimento 1.4.6 del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza dedicato al *Mobility As A Service*, e lo sviluppo di servizi innovativi di trasporto pubblico locale urbano ed extraurbano, ciascun gestore di servizio di trasporto pubblico locale, ivi compreso il trasporto ferroviario regionale e nazionale, deve mettere a disposizione degli enti territoriali competenti il servizio, e con cadenza mensile, i dati relativi ai flussi di passeggeri, suddivisi per ciascuna linea/corsa.»

8.46

STEGER, DURNWALDER, LANIECE

Ritirato

Aggiungere, in fine, il seguente comma:

«12-bis. Al fine di garantire il dispiegamento dell'investimento 1.4.6 dedicato al *Mobility As A Service* del Piano di Ripresa e Resilienza, e lo sviluppo di servizi innovativi di trasporto pubblico locale urbano ed extraurbano, ciascun gestore di servizio di trasporto pubblico locale, ivi compreso il trasporto ferroviario regionale e nazionale, deve mettere a disposizione degli

enti territoriali competenti il servizio, e con cadenza mensile, i dati relativi ai flussi di passeggeri, suddivisi per ciascuna linea/corsa».

8.47

RUSPANDINI, TOTARO

Ritirato

Aggiungere il seguente comma:

«12-bis. Al fine di garantire il dispiegamento dell'investimento 1.4.6 dedicato al Mobility As A Service del Piano di Ripresa e Resilienza, e lo sviluppo di servizi innovativi di trasporto pubblico locale urbano ed extraurbano, ciascun gestore di servizio di trasporto pubblico locale, ivi compreso il trasporto ferroviario regionale e nazionale, deve mettere a disposizione degli enti territoriali competenti il servizio, e con cadenza mensile, i dati relativi ai flussi di passeggeri, suddivisi per ciascuna linea/corsa».

8.48

BERUTTI

Ritirato

Aggiungere il seguente comma:

«12-bis. Al fine di garantire il dispiegamento dell'investimento 1.4.6 dedicato al Mobility As A Service del Piano di Ripresa e Resilienza, e lo sviluppo di servizi innovativi di trasporto pubblico locale urbano ed extraurbano, ciascun gestore di servizio di trasporto pubblico locale, ivi compreso il trasporto ferroviario regionale e nazionale, deve mettere a disposizione degli enti territoriali competenti il servizio, e con cadenza mensile, i dati relativi ai flussi di passeggeri, suddivisi per ciascuna linea/corsa».

8.49

RUFA, PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RIPAMONTI

Ritirato

Dopo il comma 12, aggiungere il seguente:

«12-bis. In ragione delle peculiari modalità di sostenimento del costo dell'energia elettrica da parte delle imprese ferroviarie, di cui all'articolo 3,

comma 1, lettera a), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, il contributo di cui al primo periodo del presente comma è riconosciuto, a tali imprese, con riferimento al costo del servizio di corrente di trazione, di cui all'art. 13, comma 9, lettera a), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, sostenuto nel secondo trimestre dell'anno 2022, qualora il suddetto costo, sulla base delle fatture del primo trimestre 2022, abbia subito un incremento superiore al 30 per cento del corrispondente costo fatturato nel medesimo trimestre dell'anno 2019.»

8.50

FEDE

Ritirato

Dopo il comma 12, aggiungere, in fine, il seguente:

«12-bis. All'articolo 57, comma 14, del decreto legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: "Anche al fine di accelerare l'attuazione della Missione M2C2, Investimento 4.3 del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, gli operatori che intendano investire per l'infrastrutturazione elettrica urbana e metropolitana presentano all'amministrazione comunale e alla città metropolitana, ove presente, un piano dettagliato con la mappatura delle installazioni, corredato dalle rappresentazioni digitali in formato cartografico che riportino anche le relative coordinate geolocalizzate delle colonnine."».

Conseguentemente, alla rubrica, aggiungere, in fine le seguenti parole: «, nonché in materia di mobilità urbana».

8.51

FEDE

Ritirato

Dopo il comma 12, aggiungere, in fine, il seguente:

«12-bis. All'articolo 202 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, dopo il comma 6 è inserito il seguente: "6-bis. Le risorse di cui al presente articolo possono essere impiegate per l'acquisto di licenze ovvero per la realizzazione e gestione di sistemi di monitoraggio e piattaforme informatiche dedicate alla mobilità urbana, di *mobility management* e analisi dei flussi di mobilità."»

Conseguentemente, alla rubrica, aggiungere, in fine, le seguenti parole: «nonché in materia di mobilità urbana».

8.52

L'ABBATE, FEDE

Ritirato

Dopo il comma 12, aggiungere, in fine, il seguente:

«12-bis. La dotazione del Fondo di cui all'articolo 200, comma 1, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, è incrementata di 900 milioni di euro per l'anno 2022. Agli oneri derivanti dal precedente periodo, pari a 900 milioni di euro per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione delle risorse del fondo per il finanziamento di esigenze indifferibili, di cui all'articolo 1, comma 199, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.»

8.53

FEDE

Ritirato

Dopo il comma 12, aggiungere, in fine, il seguente:

«12-bis. Al fine di favorire lo sviluppo degli investimenti e il perseguimento più rapido ed efficace degli obiettivi di rinnovo dei mezzi di trasporto destinati ai servizi di trasporto pubblico locale e regionale, all'articolo 200, comma 7, primo periodo, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito con modificazioni dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, le parole "fino al 31 dicembre 2024" sono soppresse.»

8.54

FEDE

Ritirato

Dopo il comma 12, aggiungere, in fine, il seguente:

«12-bis. All'articolo 1, comma 48, della legge 27 dicembre 2019, n. 160, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'alinea, le parole "50 per cento del", ovunque ricorrano, sono soppresse;

b) alla lettera c) sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: ", compresi gli interventi di messa in sicurezza degli itinerari ciclabili nuovi e già presenti, l'istituzione di strade a velocità ridotta e la dotazione di velostazioni e rastrelliere".»

8.55

CAMPARI, PERGREFFI, CORTI, RIPAMONTI, RUFA

Ritirato

Dopo il comma 12, aggiungere il seguente:

«12-bis. All'articolo 4, comma 3-bis, del decreto legge n. 121 del 10 settembre 2021, convertito con modificazioni dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, sono apportate le seguenti modifiche:

1. le parole "1° gennaio 2023" sono sostituite dalle seguenti: "1° gennaio 2024"

2. le parole "1° gennaio 2024" sono sostituite dalle seguenti: "1° gennaio 2025".»

8.56

BERUTTI

Ritirato

Dopo il comma 12 aggiungere il seguente:

«12-bis. All'articolo 4, comma 3-bis, del decreto legge n. 121 del 10 settembre 2021, convertito con modificazioni dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, sono apportate le seguenti modifiche:

a) le parole "1° gennaio 2023" sono sostituite dalle seguenti: "1° gennaio 2024"

b) le parole "1° gennaio 2024" sono sostituite dalle seguenti: "1° gennaio 2025".»

8.57

TIRABOSCHI

Ritirato

Dopo il comma 12 aggiungere il seguente:

«12-bis. Al comma 128 dell'articolo 1 della legge 30 dicembre 2018, n. 145 dopo la parola: "elettrificazione" aggiungere le seguenti: "ovvero di messa in sicurezza".»

8.59

MATRISCIANO, PIRRO, AIROLA

Ritirato

Dopo il comma 12, aggiungere, in fine, il seguente:

«12-bis. Al fine di valorizzare il portato storico, culturale e paesaggistico della linea ferroviaria Cuneo - Ventimiglia - Nizza, contribuendo a garantire l'implementazione, anche tramite l'acquisto di automotrici bimodali e la continuità dei relativi servizi ferroviari e potenziandone il valore artistico e di promozione turistica del territorio, con particolare riguardo all'accesso delle giovani generazioni, è autorizzata, in favore della Regione Piemonte, la spesa nel limite di 2.500.000 di euro per l'anno 2022 e di 1.000.000 di euro per l'anno 2023. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e del Ministro per le politiche giovanili, anche ai fini del rispetto del limite di spesa di cui al precedente periodo, da adottarsi entro 60 giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono disciplinati criteri e modalità per l'assegnazione delle risorse di cui al precedente periodo. Agli oneri derivanti dal presente comma, pari a 2.500.000 di euro per l'anno 2022 e a 1.000.000 di euro per l'anno 2023, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 1, comma 95, della legge 30 dicembre 2018, n. 145, a valere sulle risorse già destinate con il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, adottato ai sensi del comma 98 del medesimo articolo, per gli anni 2022 e 2023 alla riqualificazione dei luoghi connessi ad eventi storici anche di rilevanza internazionale e non utilizzate.»

8.60

RIPAMONTI, BRUZZONE, PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RUFA

Ritirato

Dopo il comma 12, aggiungere il seguente:

"12-bis. Al fine di consentire la compatibilità della stazione di Ventimiglia all'alimentazione elettrica del parco rotabile ferroviario destinato al servizio di trasporto pubblico locale di competenza della regione Liguria, nella tratta Genova-Ventimiglia, nonché di garantire la regolarità e la continuità dei relativi servizi ferroviari, è autorizzata la spesa di 3.000.000 di euro per l'anno 2022. Agli oneri derivanti dal presente comma, pari a 3.000.000 di euro per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 47, comma 10, del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50 convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, come rifinanziato dall'articolo 1, comma 1072, della legge n. 205 del 2017."

8.61

MALLEGNI

Ritirato

Dopo il comma 12, aggiungere il seguente:

«12-bis. Al fine di consentire la compatibilità della stazione di Ventimiglia all'alimentazione elettrica del parco rotabile ferroviario destinato al servizio di trasporto pubblico locale di competenza della regione Liguria, nella tratta Genova-Ventimiglia, nonché di garantire la regolarità e la continuità dei relativi servizi ferroviari, è autorizzata la spesa di 3.000.000 di euro per l'anno 2022. Agli oneri derivanti dal presente comma, pari a 3.000.000 di euro per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 47, comma 10, del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50 convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, come rifinanziato dall'articolo 1, comma 1072, della legge n. 205 del 2017.»

8.62

EVANGELISTA

Ritirato

Dopo il comma 12, aggiungere il seguente:

"12-bis. Al fine di consentire la compatibilità della stazione di Ventimiglia all'alimentazione elettrica del parco rotabile ferroviario destinato al servizio di trasporto pubblico locale di competenza della regione Liguria, nella tratta Genova-Ventimiglia, nonché di garantire la regolarità e la continuità dei relativi servizi ferroviari, è autorizzata la spesa di 3.000.000 di euro per l'anno 2022. Agli oneri derivanti dal presente comma, pari a 3.000.000 di euro per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 47, comma 10, del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50 convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, come rifinanziato dall'articolo 1, comma 1072, della legge n. 205 del 2017."

8.63

CAMPARI, SAPONARA, PERGREFFI, CORTI, RUFA, RIPAMONTI

Ritirato

Dopo il comma 12, aggiungere il seguente:

«12-bis. Per la realizzazione del progetto di fattibilità tecnica ed economica e del progetto definitivo delle opere da eseguire per la realizzazione di una stazione in linea per fermata sulla Linea Ferroviaria Alta Velocità a Parma, località Baganzola nelle vicinanze della Fiera di Parma, è autorizzata la spesa di 2 milioni di euro per l'anno 2022 e 3 milioni di euro per l'anno 2023. All'onere derivante dal presente comma, pari a euro 2 milioni per l'anno 2022 e 3 milioni per l'anno 2023, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per far fronte ad esigenze indifferibili che si manifestano nel corso della gestione di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.»

8.64

RIVOLTA, PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RUFA, RIPAMONTI

Ritirato

Dopo il comma 12, inserire il seguente:

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

ORDINE DEL GIORNO

G8.4

MARGIOTTA, MANCA

Ritirato

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione in legge del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante "Disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili" (A.S. 2646);

premesso che:

nell'ambito dei progetti del Piano nazionale di ripresa e resilienza sinora implementati, non è stato dato il giusto rilievo ad interventi riguardanti il rinnovo della flotta dei bus turistici, che rivestono un ruolo centrale nel trasporto passeggeri in ambito nazionale ed internazionale;

secondo il quadro fornito dall'*European Automobile Manufacturers' Association* (ACEA), gli autobus sono il mezzo di trasporto maggiormente diffuso in Europa. Il trasporto mediante autobus favorisce l'inclusione sociale, garantendo la possibilità di mobilità alle persone meno abbienti, alla fascia più anziana di popolazione e soprattutto alle persone che vivono in aree

rurali e suburbane mal collegate con le principali infrastrutture ferroviarie o aeroportuali;

considerato che:

le imprese esercenti il trasporto turistico di persone mediante autobus ai sensi della legge 11 agosto 2003, n. 218, oltre ai danni causati dal blocco dell'attività dovuto all'emergenza sanitaria, hanno subito negli ultimi anni l'ingentissima perdita di valore patrimoniale-economico dei beni strumentali impiegati;

la transizione ecologica deve essere perseguita anche nel settore dei bus turistici, ma nei limiti che l'attuale tecnologia consente; nell'immediato futuro in tale comparto non potranno essere acquistati autobus elettrici per la mancanza di batterie capaci di coprire il lungo raggio dei viaggi, se non mediante continue soste che renderebbero impossibile sia l'effettuazione del servizio sia il rispetto della normativa relativa ai tempi di guida e di riposo dei conducenti;

il comparto può contribuire alla transizione ecologica attraverso l'acquisizione dei modelli più efficienti di autobus dotati di motori Euro 6 classe E. Attualmente il parco mezzi in circolazione conta circa 25.150 mezzi, di cui solo 10.300 (41%) risultano avere classi di emissioni euro 5 (circa 5.000) ed euro 6 (circa 5.300);

il rinnovo del parco mezzi in chiave ecologica però non può essere sostenuto, dati gli ingenti costi, solamente dagli operatori;

considerato, inoltre che:

la politica legislativa dell'Unione europea, nel processo di revisione del sistema delle accise (proposta di direttiva del Consiglio che ristruttura il quadro dell'Unione per la tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità (COM/2021/563 final)), sta procedendo ad una progressiva penalizzazione del gasolio, non tenendo conto di quei settori, come quello del noleggio autobus con conducente, che non possono privarsene nel breve periodo; inoltre, con la riforma del sistema ETS prevede l'inclusione del settore dei trasporti nel sistema dello scambio di quote. L'insieme di queste misure potrebbe generare nell'immediato futuro un incremento considerevole dei costi per le imprese del trasporto turistico, senza che le stesse possano porvi rimedio per la mancanza di un'idonea tecnologia alternativa che non utilizzi combustili fossili;

impegna il Governo:

ad adottare nella prossima legge di bilancio, al fine di garantire l'ammodernamento delle flotte dei bus turistici e la riduzione massima delle emissioni inquinanti, adeguate misure economiche di sostegno per l'acquisto di modelli di autobus dotati di motori Euro 6 classe E, prevedendo al contempo un progressivo divieto di circolazione dei mezzi più inquinanti.

EMENDAMENTI

8.0.1

ASTORRE, MANCA, PITTELLA

Ritirato

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 8-bis

(Mobility management)

1. Al fine di garantire il migliore raggiungimento dei target previsti nel PNRR relativamente alla mobilità sostenibile e l'utilizzo efficace delle risorse impegnate nel Piano, promuovendo una progressiva riduzione dell'uso individuale del traffico veicolare privato attraverso una più efficace distribuzione degli utenti del trasporto pubblico di linea ed un più idoneo raccordo tra gli orari di inizio e termine delle attività economiche, lavorative e didattiche e gli orari dei servizi di trasporto pubblico locale, urbano ed extraurbano, è istituito presso il Ministero delle infrastrutture e la mobilità sostenibili un fondo con una dotazione annuale di euro 25 milioni per gli anni dal 2022 al 2030, di cui 15 milioni per le spese in conto capitale e 10 milioni per spese di parte corrente destinato all'erogazione di contributi in favore:

a) delle imprese e delle pubbliche amministrazioni di cui all'articolo 229, comma 4, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, che provvedano ad adottare entro il 31 dicembre dell'anno precedente, un piano degli spostamenti casa-lavoro del proprio personale redatto secondo le linee guida di cui all'articolo 3, comma 5, del decreto del Ministro della transizione ecologica di concerto con il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibile 12 maggio 2021, n. 179;

b) degli istituti scolastici di ogni ordine e grado che provvedano ad adottare entro il 31 dicembre dell'anno precedente un piano degli spostamenti casa-scuola-casa del personale scolastico e degli alunni;

c) delle amministrazioni comunali per il rafforzamento delle azioni di *mobilitymanagement*.

I contributi sono destinati al finanziamento, nei limiti delle risorse disponibili e tenuto conto di quanto disposto al punto c), delle misure di mobilità sostenibile, inserite nei piani di spostamento casa lavoro e casa scuola.

2. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da adottarsi 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 il riconoscimento dei contributi per il tramite degli enti locali, nel cui territorio sono ubicati i soggetti beneficiari.

3. Il cinque per cento delle risorse di parte corrente rimane in capo al Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili per le attività di monitoraggio dei progetti e degli obiettivi, la creazione di una rete di mobility manager, il supporto tecnico e il dispiegamento uniforme sul territorio, la comunicazione istituzionale.

4. Le risorse del fondo di cui all'articolo 51, comma 9, della legge 23 luglio 2021, n. 106, non utilizzate nel 2021 possono essere utilizzate dai Comuni beneficiari per la medesima finalità anche nel 2022 e nel 2023.

5. All'articolo 7, comma 2, del decreto interministeriale 12 maggio 2021, n. 179, sono aggiunte in fine le seguenti parole: ", compreso il personale delle strutture in house e/o delle aziende partecipate pubbliche o delle agenzie di mobilità".»

8.0.2

BERUTTI

Ritirato

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 8-bis

1. Al fine di garantire il migliore raggiungimento dei target previsti nel PNRR relativamente alla mobilità sostenibile e l'utilizzo efficace delle risorse impegnate nel Piano, promuovendo una progressiva riduzione dell'uso individuale del traffico veicolare privato attraverso una più efficace distribuzione degli utenti del trasporto pubblico di linea ed un più idoneo raccordo tra gli orari di inizio e termine delle attività economiche, lavorative e didattiche e gli orari dei servizi di trasporto pubblico locale, urbano ed extraurbano, è istituito presso il Ministero delle infrastrutture e la mobilità sostenibili un fondo con una dotazione annuale di euro 25 milioni per gli anni dal 2022 al 2030, di cui 15 milioni per le spese in conto capitale e 10 milioni per spese di parte corrente destinato all'erogazione di contributi in favore:

a) delle imprese e delle pubbliche amministrazioni di cui all'articolo 229, comma 4, del decreto - legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, che provvedano ad adottare entro il 31 dicembre dell'anno precedente, un piano degli spostamenti casa-lavoro del proprio personale redatto secondo le linee guida di cui all'art 3 , comma 5 del decreto del Ministro della transizione ecologica di concerto

con il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibile n. 179 del 12 maggio 2021;

b) degli istituti scolastici di ogni ordine e grado che provvedano ad adottare entro il 31 dicembre dell'anno precedente un piano degli spostamenti casa-scuola-casa del personale scolastico e degli alunni;

c) delle amministrazioni comunali per il rafforzamento delle azioni di mobility management.

I contributi sono destinati al finanziamento, nei limiti delle risorse disponibili e tenuto conto di quanto disposto al punto c), delle misure di mobilità sostenibile, inserite nei piani di spostamento casa lavoro e casa scuola.

2. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da adottarsi 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 il riconoscimento dei contributi per il tramite degli enti locali, nel cui territorio sono ubicati i soggetti beneficiari.

3. Il cinque per cento delle risorse di parte corrente rimane in capo al Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili per le attività di monitoraggio dei progetti e degli obiettivi, la creazione di una rete di mobility manager, il supporto tecnico e il dispiegamento uniforme sul territorio, la comunicazione istituzionale.

4. Le risorse del fondo di cui all'art. 51 comma 9 della legge 23 luglio 2021, n. 106 non utilizzate nel 2021 possono essere utilizzate dai Comuni beneficiari per la medesima finalità anche nel 2022 e nel 2023.

5. All'art. 7 comma 2 del Decreto Interministeriale n. 179/2021, alla fine del comma inserire le parole ", compreso il personale delle strutture in house e/o delle aziende partecipate pubbliche o delle agenzie di mobilità"».

8.0.3

CIOFFI, FEDE, VANIN

Ritirato

Dopo l'articolo, inserire il seguente:

«Art. 8-bis.

(Disposizioni urgenti in materia di promozione della mobilità sostenibile casa-lavoro tramite incentivi di mobility management)

1. Al fine di favorire lo sviluppo della mobilità sostenibile mediante il rafforzamento dell'efficacia delle politiche di *mobility management*, i piani di spostamento casa-lavoro adottati ai sensi dell'articolo 229, comma 4, del de-

creto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, e i piani di spostamento casa-scuola, adottati ai sensi dell'articolo 5, comma 6, della legge 28 dicembre 2015, n. 221, possono contenere, tra le misure utili a orientare i comportamenti dei dipendenti verso alternative all'uso individuale del veicolo privato a motore, anche l'erogazione di incentivi, rimborsi, buoni e contributi comunque denominati in favore del personale che sceglie forme di mobilità sostenibile per recarsi dall'abitazione alla sede di lavoro e viceversa. Per il personale dipendente delle pubbliche amministrazioni di cui all'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, alle suddette somme, nei limiti delle risorse già disponibili a legislazione vigente, non si applicano le disposizioni e limitazioni stabilite dalle norme di legge e di contratto collettivo in materia di spesa di personale, di trattamenti economici e di welfare integrativo.

2. Al fine di favorire e semplificare l'attuazione di misure utili a orientare i comportamenti dei lavoratori verso forme di mobilità sostenibile alternative all'uso individuale del veicolo privato a motore, contenute nei piani adottati dalle imprese e dalle pubbliche amministrazioni ai sensi dell'articolo 229, comma 4, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, e nei piani di spostamento casa-scuola, adottati dagli istituti scolastici ai sensi dell'articolo 5, comma 6, della legge 28 dicembre 2015, n. 221, all'articolo 51, comma 2, alla lettera *d-bis*), del testo unico delle imposte sui redditi ("TUIR"), di cui al decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917, dopo le parole: « del medesimo articolo 12 » sono aggiunte, in fine, le seguenti: ", ovvero per l'incentivazione del dipendente all'uso delle altre forme di mobilità sostenibile, in conformità alle misure contenute nei piani degli spostamenti casa-lavoro e casa-scuola del personale adottati dal datore di lavoro ai sensi della normativa vigente in materia".

3. Al fine di promuovere la mobilità sostenibile e condivisa, all'articolo 51, comma 2, del decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917, dopo la lettera *d-bis*), è aggiunta la seguente: "*d-ter*) le somme erogate o rimborsate alla generalità o a categorie di dipendenti dal datore di lavoro o le spese da quest'ultimo direttamente sostenute, volontariamente o in conformità a disposizioni di contratto, di accordo o di regolamento aziendale, non solo per abbonamenti ai mezzi pubblici regionali o interregionali, ma anche per l'acquisto, il noleggio e la fruizione condivisa in *sharing* di mezzi di trasporto quali auto, moto, scooter, e-bike in servizi aziendali (*corporate sharing*), dal dipendente e dai familiari indicati nell'articolo 12 che si trovano nelle condizioni previste dal comma 2 del medesimo articolo 12, per una somma complessivamente di importo non superiore a Euro 1000,00 nel periodo d'imposta.".

4. All'onere derivante dal presente articolo, pari a 2 milioni di euro a decorrere dall'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.»

8.0.4

L'ABBATE, CIOFFI, FEDE

Ritirato

Dopo l'articolo, inserire il seguente:

«Art. 8-bis.

(Misure urgenti per il rinnovo del parco autobus adibito ai servizi di trasporto pubblico locale e regionale)

1. Al fine di accelerare il rinnovo del parco autobus adibito ai servizi di trasporto pubblico locale e regionale e di perseguire la promozione ed il miglioramento della qualità dell'aria con tecnologie innovative a basso impatto ambientale, in attuazione degli accordi internazionali e degli obblighi derivanti dalla normativa dell'Unione europea, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili può istituire, a decorrere dal 1° settembre 2022, uno o più Fondi finalizzati all'attivazione di Strumenti Finanziari rotativi, definiti in conformità alle disposizioni dell'articolo 58 del Regolamento UE n.1060 del 24 giugno 2021.

2. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili provvede all'assegnazione della dotazione iniziale di risorse finanziarie necessarie per alimentare i Fondi di cui al comma 1 avvalendosi, nel limite massimo di 100 milioni di euro, di eventuali residui delle risorse del Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile predisposto ai sensi dell'articolo 1, commi da 613 a 615, della legge 11 dicembre 2016, n. 232, e degli ulteriori fondi nazionali destinati all'acquisto di autobus adibiti al trasporto pubblico locale. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili può avvalersi del supporto di istituzioni finanziarie nazionali e comunitarie per lo svolgimento delle attività di selezione degli istituti di credito deputati alla gestione dei Fondi.

3. Con decreto del Ministro dell'Economia e delle Finanze, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sono definite le modalità di individuazione e di utilizzo dei residui di cui al comma precedente.

4. Le risorse dei Fondi di cui al comma 1 sono cumulabili con altre forme di contribuzione statali, regionali, provinciali o di altra natura, purché

non sia superato l'ammontare massimo delle spese ammissibili, nel rispetto delle regole sottostanti anche delle altre forme di contribuzione.

5. La dotazione dei Fondi di cui al comma 1 è destinata al finanziamento di interventi a favore di soggetti privati e pubblici ed è riservata all'acquisto di autobus adibiti esclusivamente ai servizi di trasporto pubblico locale e regionale a metano, elettrici, ad idrogeno e ibridi e alla realizzazione delle relative infrastrutture di alimentazione.»

8.0.5

FARAONE, GARAVINI, EVANGELISTA

Ritirato

Dopo l'articolo, inserire il seguente:

«Art. 8-bis

(Rinnovo del parco autobus adibito ai servizi di trasporto pubblico locale e regionale)

1. Al fine di accelerare il rinnovo del parco autobus adibito ai servizi di trasporto pubblico locale e regionale e di perseguire la promozione ed il miglioramento della qualità dell'aria con tecnologie innovative a basso impatto ambientale in attuazione degli accordi internazionali e degli obblighi derivanti dalla normativa dell'Unione europea, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili può istituire, a decorrere dal 1° settembre 2022, uno o più Fondi finalizzati all'attivazione di Strumenti Finanziari rotativi, definiti in conformità alle disposizioni dell'articolo 58 del Regolamento UE n.1060 del 24 giugno 2021.

2. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili provvede all'assegnazione della dotazione iniziale di risorse finanziarie necessarie per alimentare i Fondi di cui al comma 1 avvalendosi, nel limite massimo di 100 milioni di euro, di eventuali residui delle risorse del Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile predisposto ai sensi dell'articolo 1, commi 613 - 615, della legge 11 dicembre 2016, n. 232 e degli ulteriori fondi nazionali destinati all'acquisto di autobus adibiti al trasporto pubblico locale. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili può avvalersi del supporto di istituzioni finanziarie nazionali e comunitarie per lo svolgimento delle attività di selezione degli istituti di credito deputati alla gestione dei Fondi.

3. Con decreto del Ministro dell'Economia e delle Finanze, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, previa intesa con la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28

agosto 1997, n. 281 sono definite le modalità di individuazione e di utilizzo dei residui di cui al comma precedente.

4. Le risorse dei Fondi di cui al comma 1 sono cumulabili ad altre forme di contribuzione statali, regionali, provinciali o di altra natura, purché non sia superato l'ammontare massimo delle spese ammissibili, nel rispetto delle regole sottostanti anche delle altre forme di contribuzione.

5. La dotazione dei Fondi di cui al comma 1 è destinata al finanziamento di interventi a favore di soggetti privati e pubblici ed è riservata all'acquisto di autobus adibiti esclusivamente ai servizi di trasporto pubblico locale e regionale a metano, elettrici, ad idrogeno e ibridi e alla realizzazione delle relative infrastrutture di alimentazione.

8.0.6

GALLONE, MALLEGNI, BARACHINI, VONO, TOFFANIN, FERRO

Ritirato

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 8-bis.

1. Al fine di accelerare il rinnovo del parco autobus adibito ai servizi di trasporto pubblico locale e regionale e di perseguire la promozione ed il miglioramento della qualità dell'aria con tecnologie innovative a basso impatto ambientale in attuazione degli accordi internazionali e degli obblighi derivanti dalla normativa dell'Unione europea, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili può istituire, a decorrere dal 1° settembre 2022, uno o più Fondi finalizzati all'attivazione di Strumenti Finanziari rotativi, definiti in conformità alle disposizioni dell'articolo 58 del Regolamento UE n.1060 del 24 giugno 2021.

2. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili provvede all'assegnazione della dotazione iniziale di risorse finanziarie necessarie per alimentare i Fondi di cui al comma 1 avvalendosi, nel limite massimo di 100 milioni di euro, di eventuali residui delle risorse del Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile predisposto ai sensi dell'articolo 1, commi 613 - 615, della legge 11 dicembre 2016, n. 232 e degli ulteriori fondi nazionali destinati all'acquisto di autobus adibiti al trasporto pubblico locale. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili può avvalersi del supporto di istituzioni finanziarie nazionali e comunitarie per lo svolgimento delle attività di selezione degli istituti di credito deputati alla gestione dei Fondi.

3. Con decreto del Ministro dell'Economia e delle Finanze, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, previa inte-

sa con la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sono definite le modalità di individuazione e di utilizzo dei residui di cui al comma precedente.

4. Le risorse dei Fondi di cui al comma 1 sono cumulabili ad altre forme di contribuzione statali, regionali, provinciali o di altra natura, purché non sia superato l'ammontare massimo delle spese ammissibili, nel rispetto delle regole sottostanti anche delle altre forme di contribuzione.

5. La dotazione dei Fondi di cui al comma 1 è destinata al finanziamento di interventi a favore di soggetti privati e pubblici ed è riservata all'acquisto di autobus adibiti esclusivamente ai servizi di trasporto pubblico locale e regionale a metano, elettrici, ad idrogeno e ibridi e alla realizzazione delle relative infrastrutture di alimentazione.»

8.0.7

CAMPARI, PERGREFFI, CORTI, RIPAMONTI, RUFA

Ritirato

Dopo l'articolo, inserire il seguente:

«Art. 8-bis

1. Al fine di accelerare il rinnovo del parco autobus adibito ai servizi di trasporto pubblico locale e regionale e di perseguire la promozione ed il miglioramento della qualità dell'aria con tecnologie innovative a basso impatto ambientale in attuazione degli accordi internazionali e degli obblighi derivanti dalla normativa dell'Unione europea, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili può istituire, a decorrere dal 1° settembre 2022, uno o più Fondi finalizzati all'attivazione di Strumenti Finanziari rotativi, definiti in conformità alle disposizioni dell'articolo 58 del Regolamento UE n.1060 del 24 giugno 2021.

2. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili provvede all'assegnazione della dotazione iniziale di risorse finanziarie necessarie per alimentare i Fondi di cui al comma 1 avvalendosi, nel limite massimo di 100 milioni di euro, di eventuali residui delle risorse del Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile predisposto ai sensi dell'articolo 1, commi 613 - 615, della legge 11 dicembre 2016, n. 232 e degli ulteriori fondi nazionali destinati all'acquisto di autobus adibiti al trasporto pubblico locale. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili può avvalersi del supporto di istituzioni finanziarie nazionali e comunitarie per lo svolgimento delle attività di selezione degli istituti di credito deputati alla gestione dei Fondi.

3. Con decreto del Ministro dell'Economia e delle Finanze, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, previa intesa con la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281 sono definite le modalità di individuazione e di utilizzo dei residui di cui al comma precedente.

4. Le risorse dei Fondi di cui al comma 1 sono cumulabili ad altre forme di contribuzione statali, regionali, provinciali o di altra natura, purché non sia superato l'ammontare massimo delle spese ammissibili, nel rispetto delle regole sottostanti anche delle altre forme di contribuzione.

5. La dotazione dei Fondi di cui al comma 1 è destinata al finanziamento di interventi a favore di soggetti privati e pubblici ed è riservata all'acquisto di autobus adibiti esclusivamente ai servizi di trasporto pubblico locale e regionale a metano, elettrici, ad idrogeno e ibridi e alla realizzazione delle relative infrastrutture di alimentazione.»

8.0.8

BERUTTI

Ritirato

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 8-bis.

1. Al fine di accelerare il rinnovo del parco autobus adibito ai servizi di trasporto pubblico locale e regionale e di perseguire la promozione ed il miglioramento della qualità dell'aria con tecnologie innovative a basso impatto ambientale in attuazione degli accordi internazionali e degli obblighi derivanti dalla normativa dell'Unione europea, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili può istituire, a decorrere dal 1° settembre 2022, uno o più Fondi finalizzati all'attivazione di Strumenti Finanziari rotativi, definiti in conformità alle disposizioni dell'articolo 58 del Regolamento UE n.1060 del 24 giugno 2021.

2. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili provvede all'assegnazione della dotazione iniziale di risorse finanziarie necessarie per alimentare i Fondi di cui al comma 1 avvalendosi, nel limite massimo di 100 milioni di euro, di eventuali residui delle risorse del Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile predisposto ai sensi dell'articolo 1, commi 613 - 615, della legge 11 dicembre 2016, n. 232 e degli ulteriori fondi nazionali destinati all'acquisto di autobus adibiti al trasporto pubblico locale. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili può avvalersi del suppor-

to di istituzioni finanziarie nazionali e comunitarie per lo svolgimento delle attività di selezione degli istituti di credito deputati alla gestione dei Fondi.

3. Con decreto del Ministro dell'Economia e delle Finanze, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, previa intesa con la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281 sono definite le modalità di individuazione e di utilizzo dei residui di cui al comma precedente.

4. Le risorse dei Fondi di cui al comma 1 sono cumulabili ad altre forme di contribuzione statali, regionali, provinciali o di altra natura, purché non sia superato l'ammontare massimo delle spese ammissibili, nel rispetto delle regole sottostanti anche delle altre forme di contribuzione.

5. La dotazione dei Fondi di cui al comma 1 è destinata al finanziamento di interventi a favore di soggetti privati e pubblici ed è riservata all'acquisto di autobus adibiti esclusivamente ai servizi di trasporto pubblico locale e regionale a metano, elettrici, ad idrogeno e ibridi e alla realizzazione delle relative infrastrutture di alimentazione.»

8.0.9

DI GIROLAMO

Ritirato

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 8-bis

(Quota di pneumatici ricostruiti acquistati dalla Pubblica Amministrazione)

1. All'articolo 52 della legge 28 dicembre 2001, n. 448, il comma 14 è sostituito dal seguente:

"14. Per finalità di tutela ambientale le amministrazioni dello Stato, delle regioni e degli enti locali e i gestori di servizi pubblici e di servizi di pubblica utilità, pubblici e privati, nell'acquisto di pneumatici di ricambio per le loro flotte di autovetture e di autoveicoli commerciali e industriali, riservano una quota all'acquisto di pneumatici ricostruiti, pari ad almeno il 30 per cento del totale. Se alla procedura d'acquisto di due o più pneumatici di ricambio di cui al primo periodo non è riservata una quota di pneumatici ricostruiti che rappresenti almeno il 30 per cento del numero complessivo di pneumatici da acquistare, la procedura è annullata per la parte riservata all'acquisto di pneumatici ricostruiti. I soggetti tenuti all'obbligo, qualora beneficino del rimborso trimestrale delle accise per l'acquisto di gasolio per uso autotrazione ai sensi

dell'articolo 24-ter del decreto legislativo 26 ottobre 1995, n. 504, in occasione della comunicazione per il riconoscimento del rimborso devono dichiarare se sono tenuti a ottemperare agli obblighi di legge sull'acquisto di pneumatici ricostruiti e, qualora siano tenuti, se abbiano ottemperato all'obbligo. I soggetti che non abbiano ottemperato all'obbligo sono sanzionati con una riduzione del 10% del rimborso dovuto sulle accise per l'acquisto di gasolio per uso autotrazione. I soggetti tenuti al predetto obbligo che abbiano fornito una falsa comunicazione sono sanzionati con una riduzione del 30% del rimborso dovuto sulle accise per l'acquisto di gasolio per uso autotrazione. Le disposizioni del presente comma non si applicano agli acquisti di pneumatici riguardanti i veicoli di emergenza, i veicoli in uso al Ministero della difesa e i veicoli delle Forze di polizia."»

8.0.10

BERUTTI

Ritirato

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 8-bis

(Quota di pneumatici ricostruiti acquistati dalla Pubblica Amministrazione)

1. Il comma 14 dell'articolo 52 della legge 28 dicembre 2001, n. 448, come modificato dall'articolo 35, comma 3-bis, del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, è sostituito dal seguente:

"14. Per finalità di tutela ambientale le amministrazioni dello Stato, delle regioni e degli enti locali e i gestori di servizi pubblici e di servizi di pubblica utilità, pubblici e privati, nell'acquisto di pneumatici di ricambio per le loro flotte di autovetture e di autoveicoli commerciali e industriali, riservano una quota all'acquisto di pneumatici ricostruiti, pari ad almeno il 30 per cento del totale. Se alla procedura d'acquisto di due o più pneumatici di ricambio di cui al primo periodo non è riservata una quota di pneumatici ricostruiti che rappresenti almeno il 30 per cento del numero complessivo di pneumatici da acquistare, la procedura è annullata per la parte riservata all'acquisto di pneumatici ricostruiti. I soggetti tenuti all'obbligo, qualora beneficino del rimborso trimestrale delle accise per l'acquisto di gasolio per uso autotrazione ai sensi dell'articolo 24-ter del decreto legislativo n. 504 del 1995, in occasione della comunicazione per il riconoscimento del rimborso devono dichiarare se sono tenuti a ottemperare agli obblighi di legge sull'acquisto di pneumatici ricostruiti e qualora siano tenuti se abbiano ottemperato all'obbligo. I soggetti che non abbiano ottemperato all'obbligo sono sanzionati con una riduzione del

10% del rimborso dovuto sulle accise per l'acquisto di gasolio per uso auto-trazione. I soggetti tenuti all'obbligo che abbiano fornito una falsa comunicazione sono sanzionati a termini di legge. Le disposizioni del presente comma non si applicano agli acquisti di pneumatici riguardanti i veicoli di emergenza, i veicoli in uso al Ministero della difesa e i veicoli delle Forze di polizia."»

8.0.11

DI GIROLAMO

Ritirato

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 8-bis

(Credito d'imposta acquisto gasolio commerciale per imprese di trasporto turistico di persone mediante autobus)

1. Al fine di promuovere la sostenibilità d'esercizio e di compensare parzialmente i maggiori oneri sostenuti, promuovendo altresì il processo di efficientamento energetico nel settore del trasporto turistico su strada, alle imprese aventi sede legale o stabile organizzazione in Italia, ed esercenti attività di trasporto turistico di persone mediante autobus ai sensi della legge 11 agosto 2003, n. 218 con mezzi di trasporto di ultima generazione Euro VI a bassissime emissioni inquinanti, è riconosciuto, per il periodo compreso tra il 3 agosto ed il 31 dicembre 2022, nel limite massimo di spesa di 7 milioni di euro, un contributo, sotto forma di credito d'imposta nella misura del 20 per cento delle spese sostenute, al netto dell'imposta sul valore aggiunto, per l'acquisto del gasolio commerciale utilizzato per la trazione dei predetti mezzi, comprovato mediante le relative fatture d'acquisto. Il credito d'imposta è utilizzabile esclusivamente in compensazione ai sensi dell'articolo 17 del decreto legislativo 9 luglio 1997, n. 241, senza l'applicazione dei limiti di cui all'articolo 1, comma 53, della legge 24 dicembre 2007, n. 244, e di cui all'articolo 34 della legge 23 dicembre 2000, n. 388. Il credito d'imposta non concorre alla formazione del reddito d'impresa né della base imponibile dell'imposta regionale sulle attività produttive e non rileva ai fini del rapporto di cui agli articoli 61 e 109, comma 5, del testo unico delle imposte sui redditi approvato con decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917. Il credito d'imposta è cumulabile con altre agevolazioni che abbiano ad oggetto i medesimi costi, a condizione che tale cumulo, tenuto conto anche della non concorrenza alla formazione del reddito e della base imponibile dell'imposta regionale sulle attività produttive, non porti al superamento del costo sostenuto.

2. Le disposizioni di cui al comma 1 si applicano nel rispetto della normativa europea in materia di aiuti di Stato. Ai relativi adempimenti europei provvede il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro della transizione ecologica e con il Ministro dell'economia e delle finanze, da adottare entro sessanta giorni dall'entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono definiti i criteri e le modalità di attuazione delle disposizioni di cui al comma 1, con particolare riguardo alle procedure di concessione, anche ai fini del rispetto del limite di spesa previsto, nonché alla documentazione richiesta, alle condizioni di revoca e all'effettuazione dei controlli.

3. Agli oneri derivanti dalla presente disposizione, pari a 7 milioni di euro per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.».

8.0.12

PERGREFFI, ARRIGONI, CAMPARI, CORTI, RIPAMONTI, RUFA

Ritirato

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 8-bis

(Credito d'imposta acquisto gasolio commerciale per imprese di trasporto turistico di persone mediante autobus)

1. Al fine di promuovere la sostenibilità d'esercizio e di compensare parzialmente i maggiori oneri sostenuti, promuovendo altresì il processo di efficientamento energetico nel settore del trasporto turistico su strada, alle imprese aventi sede legale o stabile organizzazione in Italia, ed esercenti attività di trasporto turistico di persone mediante autobus ai sensi della legge 11 agosto 2003, n. 218 con mezzi di trasporto di ultima generazione Euro VI a bassissime emissioni inquinanti, è riconosciuto, per il periodo compreso tra il 3 agosto ed il 31 dicembre 2022, nel limite massimo di spesa di 7 milioni di euro, un contributo, sotto forma di credito d'imposta nella misura del 20 per cento delle spese sostenute, al netto dell'imposta sul valore aggiunto, per l'acquisto del gasolio commerciale utilizzato per la trazione dei predetti mezzi, comprovato mediante le relative fatture d'acquisto. Il credito d'imposta è utilizzabile esclusivamente in compensazione ai sensi dell'articolo 17 del decreto legislativo 9 luglio 1997, n. 241, senza l'applicazione dei limiti di cui all'articolo 1, comma 53, della legge 24 dicembre 2007, n. 244, e di cui all'articolo 34 della legge 23 dicembre 2000, n. 388. Il credito d'imposta non concorre alla formazione del reddito d'impresa né della base imponibile

dell'imposta regionale sulle attività produttive e non rileva ai fini del rapporto di cui agli articoli 61 e 109, comma 5, del testo unico delle imposte sui redditi approvato con decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917. Il credito d'imposta è cumulabile con altre agevolazioni che abbiano ad oggetto i medesimi costi, a condizione che tale cumulo, tenuto conto anche della non concorrenza alla formazione del reddito e della base imponibile dell'imposta regionale sulle attività produttive, non porti al superamento del costo sostenuto.

2. Le disposizioni di cui al comma 1 si applicano nel rispetto della normativa europea in materia di aiuti di Stato. Ai relativi adempimenti europei provvede il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro della transizione ecologica e con il Ministro dell'economia e delle finanze, da adottare entro sessanta giorni dall'entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono definiti i criteri e le modalità di attuazione delle disposizioni di cui al comma 1, con particolare riguardo alle procedure di concessione, anche ai fini del rispetto del limite di spesa previsto, nonché alla documentazione richiesta, alle condizioni di revoca e all'effettuazione dei controlli.

3. Agli oneri derivanti dalla presente disposizione pari a 7 milioni di euro per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.».

8.0.13

MALLEGNI, GALLONE

Ritirato

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 8-bis

(Credito d'imposta acquisto gasolio commerciale per imprese di trasporto turistico di persone mediante autobus)

1. Al fine di promuovere la sostenibilità d'esercizio e di compensare parzialmente i maggiori oneri sostenuti, promuovendo altresì il processo di efficientamento energetico nel settore del trasporto turistico su strada, alle imprese aventi sede legale o stabile organizzazione in Italia, ed esercenti attività di trasporto turistico di persone mediante autobus ai sensi della legge 11 agosto 2003, n. 218 con mezzi di trasporto di ultima generazione Euro VI a bassissime emissioni inquinanti, è riconosciuto, per il periodo compreso tra il 3 agosto ed il 31 dicembre 2022, nel limite massimo di spesa di 7 milio-

ni di euro, un contributo, sotto forma di credito d'imposta nella misura del 20 per cento delle spese sostenute, al netto dell'imposta sul valore aggiunto, per l'acquisto del gasolio commerciale utilizzato per la trazione dei predetti mezzi, comprovato mediante le relative fatture d'acquisto. Il credito d'imposta è utilizzabile esclusivamente in compensazione ai sensi dell'articolo 17 del decreto legislativo 9 luglio 1997, n. 241, senza l'applicazione dei limiti di cui all'articolo 1, comma 53, della legge 24 dicembre 2007, n. 244, e di cui all'articolo 34 della legge 23 dicembre 2000, n. 388. Il credito d'imposta non concorre alla formazione del reddito d'impresa né della base imponibile dell'imposta regionale sulle attività produttive e non rileva ai fini del rapporto di cui agli articoli 61 e 109, comma 5, del testo unico delle imposte sui redditi approvato con decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917. Il credito d'imposta è cumulabile con altre agevolazioni che abbiano ad oggetto i medesimi costi, a condizione che tale cumulo, tenuto conto anche della non concorrenza alla formazione del reddito e della base imponibile dell'imposta regionale sulle attività produttive, non porti al superamento del costo sostenuto.

2. Le disposizioni di cui al comma 1 si applicano nel rispetto della normativa europea in materia di aiuti di Stato. Ai relativi adempimenti europei provvede il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro della transizione ecologica e con il Ministro dell'economia e delle finanze, da adottare entro sessanta giorni dall'entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono definiti i criteri e le modalità di attuazione delle disposizioni di cui al comma 1, con particolare riguardo alle procedure di concessione, anche ai fini del rispetto del limite di spesa previsto, nonché alla documentazione richiesta, alle condizioni di revoca e all'effettuazione dei controlli.

3. Agli oneri derivanti dalla presente disposizione pari a 7 milioni di euro per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.».

8.0.14

MARGIOTTA, MANCA

Ritirato

Dopo l'articolo, inserire il seguente:

«Art. 8-bis

(Credito d'imposta acquisto gasolio commerciale per imprese di trasporto turistico di persone mediante autobus)

1. Al fine di promuovere la sostenibilità d'esercizio e di compensare parzialmente i maggiori oneri sostenuti, promuovendo altresì il processo di efficientamento energetico nel settore del trasporto turistico su strada, alle imprese aventi sede legale o stabile organizzazione in Italia, ed esercenti attività di trasporto turistico di persone mediante autobus ai sensi della legge 11 agosto 2003, n. 218 con mezzi di trasporto di ultima generazione Euro VI a bassissime emissioni inquinanti, è riconosciuto, per il periodo compreso tra il 3 agosto ed il 31 dicembre 2022, nel limite massimo di spesa di 7 milioni di euro, un contributo, sotto forma di credito d'imposta nella misura del 20 per cento delle spese sostenute, al netto dell'imposta sul valore aggiunto, per l'acquisto del gasolio commerciale utilizzato per la trazione dei predetti mezzi, comprovato mediante le relative fatture d'acquisto. Il credito d'imposta è utilizzabile esclusivamente in compensazione ai sensi dell'articolo 17 del decreto legislativo 9 luglio 1997, n. 241, senza l'applicazione dei limiti di cui all'articolo 1, comma 53, della legge 24 dicembre 2007, n. 244, e di cui all'articolo 34 della legge 23 dicembre 2000, n. 388. Il credito d'imposta non concorre alla formazione del reddito d'impresa né della base imponibile dell'imposta regionale sulle attività produttive e non rileva ai fini del rapporto di cui agli articoli 61 e 109, comma 5, del testo unico delle imposte sui redditi approvato con decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917. Il credito d'imposta è cumulabile con altre agevolazioni che abbiano ad oggetto i medesimi costi, a condizione che tale cumulo, tenuto conto anche della non concorrenza alla formazione del reddito e della base imponibile dell'imposta regionale sulle attività produttive, non porti al superamento del costo sostenuto.

2. Le disposizioni di cui al comma 1 si applicano nel rispetto della normativa europea in materia di aiuti di Stato. Ai relativi adempimenti europei provvede il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro della transizione ecologica e con il Ministro dell'economia e delle finanze, da adottare entro sessanta giorni dall'entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono definiti i criteri e le modalità di attuazione delle disposizioni di cui al comma 1, con particolare riguardo alle procedure di concessione, anche ai fini del rispetto del limite di spesa

previsto, nonché alla documentazione richiesta, alle condizioni di revoca e all'effettuazione dei controlli.

3. Agli oneri derivanti dalla presente disposizione pari a 7 milioni di euro per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.»

8.0.15

CONZATTI, EVANGELISTA

Ritirato

Dopo l'articolo, inserire il seguente:

«Art. 8-bis

(Credito d'imposta per l'acquisto gasolio commerciale per imprese di trasporto turistico di persone mediante autobus)

1. Al fine di promuovere la sostenibilità d'esercizio e di compensare parzialmente i maggiori oneri sostenuti, promuovendo altresì il processo di efficientamento energetico nel settore del trasporto turistico su strada, alle imprese aventi sede legale o stabile organizzazione in Italia, ed esercenti attività di trasporto turistico di persone mediante autobus ai sensi della legge 11 agosto 2003, n. 218 con mezzi di trasporto di ultima generazione Euro VI a bassissime emissioni inquinanti, è riconosciuto, per il periodo compreso tra il 3 agosto 2022 ed il 31 dicembre 2022, nel limite massimo di spesa di 7 milioni di euro, un contributo, sotto forma di credito d'imposta nella misura del 20 per cento delle spese sostenute, al netto dell'imposta sul valore aggiunto, per l'acquisto del gasolio commerciale utilizzato per la trazione dei predetti mezzi, comprovato mediante le relative fatture d'acquisto. Il credito d'imposta è utilizzabile esclusivamente in compensazione ai sensi dell'articolo 17 del decreto legislativo 9 luglio 1997, n. 241, senza l'applicazione dei limiti di cui all'articolo 1, comma 53, della legge 24 dicembre 2007, n. 244, e di cui all'articolo 34 della legge 23 dicembre 2000, n. 388. Il credito d'imposta non concorre alla formazione del reddito d'impresa né della base imponibile dell'imposta regionale sulle attività produttive e non rileva ai fini del rapporto di cui agli articoli 61 e 109, comma 5, del testo unico delle imposte sui redditi approvato con decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917. Il credito d'imposta è cumulabile con altre agevolazioni che abbiano ad oggetto i medesimi costi, a condizione che tale cumulo, tenuto conto anche della non concorrenza alla formazione del reddito e della base imponibile dell'imposta regionale sulle attività produttive, non porti al superamento del costo sostenuto.

2. Le disposizioni di cui al comma 1 si applicano nel rispetto della normativa europea in materia di aiuti di Stato. Ai relativi adempimenti europei provvede il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro della transizione ecologica e con il Ministro dell'economia e delle finanze, da adottare entro sessanta giorni dall'entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono definiti i criteri e le modalità di attuazione delle disposizioni di cui al comma 1, con particolare riguardo alle procedure di concessione, anche ai fini del rispetto del limite di spesa previsto, nonché alla documentazione richiesta, alle condizioni di revoca e all'effettuazione dei controlli.

3. Agli oneri derivanti dalla presente disposizione pari a 7 milioni di euro per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.».

8.0.16

RUSPANDINI, TOTARO

Ritirato

Dopo l'articolo, inserire il seguente:

«Art. 8-bis

(Credito d'imposta acquisto gasolio commerciale per imprese di trasporto turistico di persone mediante autobus)

1. Al fine di promuovere la sostenibilità d'esercizio e di compensare parzialmente i maggiori oneri sostenuti, promuovendo altresì il processo di efficientamento energetico nel settore del trasporto turistico su strada, alle imprese aventi sede legale o stabile organizzazione in Italia, ed esercenti attività di trasporto turistico di persone mediante autobus ai sensi della legge 11 agosto 2003, n. 218 con mezzi di trasporto di ultima generazione Euro VI a bassissime emissioni inquinanti, è riconosciuto, per il periodo compreso tra il 3 agosto ed il 31 dicembre 2022, nel limite massimo di spesa di 7 milioni di euro, un contributo, sotto forma di credito d'imposta nella misura del 20 per cento delle spese sostenute, al netto dell'imposta sul valore aggiunto, per l'acquisto del gasolio commerciale utilizzato per la trazione dei predetti mezzi, comprovato mediante le relative fatture d'acquisto. Il credito d'imposta è utilizzabile esclusivamente in compensazione ai sensi dell'articolo 17 del decreto legislativo 9 luglio 1997, n. 241, senza l'applicazione dei limiti di cui all'articolo 1, comma 53, della legge 24 dicembre 2007, n. 244, e di cui all'articolo 34 della legge 23 dicembre 2000, n. 388. Il credito d'imposta non concorre alla formazione del reddito d'impresa né della base imponibile del-

l'imposta regionale sulle attività produttive e non rileva ai fini del rapporto di cui agli articoli 61 e 109, comma 5, del testo unico delle imposte sui redditi approvato con decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917. Il credito d'imposta è cumulabile con altre agevolazioni che abbiano ad oggetto i medesimi costi, a condizione che tale cumulo, tenuto conto anche della non concorrenza alla formazione del reddito e della base imponibile dell'imposta regionale sulle attività produttive, non porti al superamento del costo sostenuto.

2. Le disposizioni di cui al comma 1 si applicano nel rispetto della normativa europea in materia di aiuti di Stato. Ai relativi adempimenti europei provvede il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro della transizione ecologica e con il Ministro dell'economia e delle finanze, da adottare entro sessanta giorni dall'entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono definiti i criteri e le modalità di attuazione delle disposizioni di cui al comma 1, con particolare riguardo alle procedure di concessione, anche ai fini del rispetto del limite di spesa previsto, nonché alla documentazione richiesta, alle condizioni di revoca e all'effettuazione dei controlli.

3. Agli oneri derivanti dalla presente disposizione pari a 7 milioni di euro per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.».

8.0.17

CROATTI

Ritirato

Dopo l'articolo, inserire il seguente:

«Art. 8-bis.

(Disposizioni in materia di accise sul gasolio commerciale usato come carburante per le imprese di cui alla legge 11 agosto 2003, n. 218)

1. Al fine di sostenere il settore dell'autotrasporto delle persone, le imprese esercenti trasporto turistico di persone mediante autobus ai sensi della legge 11 agosto 2003, n. 218, in ambito nazionale e internazionale, per il periodo compreso tra il 3 agosto 2022 ed il 31 dicembre 2022, sono equiparate ai soggetti di cui all'articolo 24-ter, comma 2, lettera b), del decreto legislativo 26 ottobre 1995, n.504, ai fini dell'applicazione delle accise sul gasolio commerciale usato come carburante dai veicoli aventi classe di emissione "euro VI".

2. All'onere di cui al presente articolo, pari a 4,5 milioni di euro per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.».

8.0.18

RUSPANDINI, TOTARO

Ritirato

Dopo l'articolo, inserire il seguente:

«Art. 8-bis

(Disposizioni in materia di accise sul gasolio commerciale usato come carburante per le imprese di cui alla legge 11 agosto 2003, n. 218)

1. Al fine di sostenere il settore dell'autotrasporto delle persone, le imprese esercenti trasporto turistico di persone mediante autobus ai sensi della legge 11 agosto 2003, n. 218, in ambito nazionale e internazionale, per il periodo compreso tra il 3 agosto 2022 ed il 31 dicembre 2022, sono equiparate ai soggetti di cui all'articolo 24-ter, comma 2, lettera b) del decreto legislativo 26 ottobre 1995, n.504, ai fini dell'applicazione delle accise sul gasolio commerciale usato come carburante dai veicoli aventi classe di emissione "euro VI".

2. All'onere di cui al comma 1, quantificato in 4,5 milioni di euro per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.».

8.0.19

MARGIOTTA, MANCA

Ritirato

Dopo l'articolo, inserire il seguente:

«Art. 8-bis

(Disposizioni in materia di accise sul gasolio commerciale usato come carburante per le imprese di cui alla legge 11 agosto 2003, n. 218)

1. Al fine di sostenere il settore dell'autotrasporto delle persone, le imprese esercenti trasporto turistico di persone mediante autobus ai sensi della legge 11 agosto 2003, n. 218, in ambito nazionale e internazionale, per il periodo compreso tra il 3 agosto 2022 ed il 31 dicembre 2022, sono equiparate ai

soggetti di cui all'articolo 24-*ter*, comma 2, lettera b) del decreto legislativo 26 ottobre 1995, n. 504, ai fini dell'applicazione delle accise sul gasolio commerciale usato come carburante dai veicoli aventi classe di emissione "euro VI".

2. All'onere di cui al comma 1, quantificato in 4,5 milioni di euro per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.».

8.0.20

MALLEGNI, GALLONE

Ritirato

Dopo l'articolo, inserire il seguente:

«Art. 8-bis

(Disposizioni in materia di accise sul gasolio commerciale usato come carburante per le imprese di cui alla legge 11 agosto 2003, n. 218)

1. Al fine di sostenere il settore dell'autotrasporto delle persone, le imprese esercenti trasporto turistico di persone mediante autobus ai sensi della legge 11 agosto 2003, n. 218, in ambito nazionale e internazionale, per il periodo compreso tra il 3 agosto 2022 ed il 31 dicembre 2022, sono equiparate ai soggetti di cui all'articolo 24-*ter*, comma 2, lettera b) del decreto legislativo 26 ottobre 1995, n.504, ai fini dell'applicazione delle accise sul gasolio commerciale usato come carburante dai veicoli aventi classe di emissione "euro VI".

2. All'onere di cui al comma 1, quantificato in 4,5 milioni di euro per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.».

8.0.21

CONZATTI, EVANGELISTA

Ritirato

Dopo l'articolo, inserire il seguente:

«Art. 8-bis

(Disposizioni urgenti in materia di accise sul gasolio commerciale usato come carburante per le imprese di cui alla legge 11 agosto 2003, n. 218)

1. Al fine di sostenere il settore dell'autotrasporto delle persone, le imprese esercenti trasporto turistico di persone mediante autobus ai sensi della legge 11 agosto 2003, n. 218, in ambito nazionale e internazionale, per il periodo compreso tra il 3 agosto 2022 ed il 31 dicembre 2022, sono equiparate ai soggetti di cui all'articolo 24-ter, comma 2, lettera b) del decreto legislativo 26 ottobre 1995, n. 504, ai fini dell'applicazione delle accise sul gasolio commerciale usato come carburante dai veicoli aventi classe di emissione "euro VI".

2. Agli oneri di cui al comma 1, quantificati in 4,5 milioni di euro per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.».

8.0.22

BERUTTI

Ritirato

Dopo l'articolo aggiungere il seguente:

«Art 8 bis

1. All'articolo 57 del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, e modificato dall'articolo 32-ter del decreto-legge 31 maggio 2021 n. 77, alla fine del comma 14 aggiungere le seguenti parole: "Anche al fine di accelerare l'attuazione della Missione M2C2, Investimento 4.3 del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, gli operatori che intendano investire per l'infrastrutturazione elettrica urbana e metropolitana presentano all'amministrazione comunale e alla città metropolitana, laddove presente, un piano dettagliato con la mappatura delle installazioni, corredato dalle rappresentazioni digitali in formato cartografico che riportino anche le relative coordinate geolocalizzate delle colonnine".»

8.0.23

CAMPARI, PERGREFFI, CORTI, RUFA, RIPAMONTI

Ritirato

Dopo l'articolo, inserire il seguente:

«Art. 8-bis

1. Al fine di favorire lo sviluppo degli investimenti e il perseguimento più rapido ed efficace degli obiettivi di rinnovo dei mezzi di trasporto destinati ai servizi di trasporto pubblico locale e regionale, all'articolo 200, comma 7, primo periodo, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito con modificazioni dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, le parole "fino al 31 dicembre 2024" sono soppresse.»

8.0.24

BERUTTI

Ritirato

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 8-bis.

1. Al fine di favorire lo sviluppo degli investimenti e il perseguimento più rapido ed efficace degli obiettivi di rinnovo dei mezzi di trasporto destinati ai servizi di trasporto pubblico locale e regionale, all'articolo 200, comma 7, primo periodo, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito con modificazioni dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, le parole "fino al 31 dicembre 2024" sono soppresse.»

8.0.25

BERUTTI

Ritirato

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 8-bis

1. All'articolo 1, comma 48, della legge 27 dicembre 2019, n. 160, sia nel primo che nel secondo capoverso, le parole "50 per cento del" sono soppresse. Allo stesso articolo, alla fine del paragrafo aggiungere le seguenti

parole: ", compresi gli interventi di messa in sicurezza degli itinerari ciclabili nuovi e già presenti, l'istituzione di strade a velocità ridotta e la dotazione di velostazioni e rastrelliere".»

8.0.26

BERUTTI

Ritirato

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 8-bis

1. All'articolo 202 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 è aggiunto il seguente comma: "6-bis. Le risorse di cui al presente articolo possono essere impiegate per l'acquisto di licenze e/o la realizzazione e gestione di sistemi di monitoraggio e piattaforme informatiche dedicate alla mobilità urbana, di *mobility management* e analisi dei flussi di mobilità".»

8.0.27

COLTORTI

Ritirato

Dopo l'articolo, inserire il seguente:

«Art. 8-bis

(Rafforzamento della struttura organizzativa dell'Autorità di regolazione dei trasporti)

1. Ai fini del consolidamento dei poteri dell'Autorità di regolazione dei trasporti previsto nel Piano nazionale di ripresa e resilienza, all'Autorità sono assegnate, a decorrere dal 1° gennaio 2023, ulteriori trenta unità di personale di ruolo a tempo indeterminato.

2. L'Autorità provvede al reclutamento del personale di cui al comma 1 nel rispetto dell'articolo 22, comma 4, del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 90, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 114.

3. Il relativo onere grava sulle risorse proprie acquisite ai sensi dell'articolo 37, comma 6, lettera b), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, nei limiti

del contributo a carico degli operatori economici operanti nel settore del trasporto e senza ulteriori oneri a carico della finanza pubblica.»

8.0.28

MALLEGNI, BARACHINI, VONO

Ritirato

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 8-bis

(Rafforzamento della struttura organizzativa dell'Autorità di regolazione dei trasporti)

1. Ai fini del consolidamento dei poteri dell'Autorità di regolazione dei trasporti previsto nel Piano nazionale di ripresa e resilienza, all'Autorità sono assegnate, a decorrere dal 1° gennaio 2023, ulteriori trenta unità di personale di ruolo a tempo indeterminato.

2. L'Autorità provvede al reclutamento del personale di cui al comma 1 nel rispetto dell'articolo 22, comma 4, del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 90, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 114.

3. Il relativo onere grava sulle risorse proprie acquisite ai sensi dell'articolo 37, comma 6, lettera b), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, nei limiti del contributo a carico degli operatori economici operanti nel settore del trasporto e senza ulteriori oneri a carico della finanza pubblica.»

8.0.29

NASTRI, RUSPANDINI, TOTARO

Ritirato

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 8-bis.

(Sviluppo della catena di approvvigionamento dell'idrogeno)

1. Al fine di promuovere azioni per sostenere la catena di approvvigionamento dell'idrogeno, incentivando gli investimenti privati, anche in sinergia tra investitori, partner governativi, istituzionali e industriali, nello stato

di previsione del Ministero della Transizione ecologica è istituito un fondo denominato "Fondo per la promozione dell'idrogeno", con una dotazione di 100 milioni di euro per l'anno 2022 e 200 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2023 al 2026. Il fondo può essere utilizzato per finanziare progetti nel settore dell'idrogeno e tecnologie innovative che siano solidi e sostenibili dal punto di vista finanziario, infrastrutture dedicate all'idrogeno, stazioni di rifornimento di idrogeno e progetti inerenti tutta la catena di approvvigionamento. Il fondo è integrato con risorse finanziarie derivanti da altri capitoli di bilancio e da fondi europei.

2. Con decreto del Ministro della Transizione ecologica, da emanare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono stabiliti i criteri e le modalità per la presentazione dei progetti e l'assegnazione dei finanziamenti di cui al comma 1.

3. Agli oneri derivanti dal comma 1, pari a 100 milioni di euro per l'anno 2022 e 200 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2023, al 2026, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per far fronte ad esigenze indifferibili di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.»

8.0.30

ASTORRE, MANCA, PITTELLA

Ritirato

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 8-bis

(Modifiche al decreto legge 1° marzo 2022, n. 17)

1. Al decreto-legge 1° marzo 2022, n. 17, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 aprile 2022, n. 34, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 4, dopo il comma 1 è aggiunto il seguente comma: "1-bis. Tra le imprese considerate dal decreto del Ministro dello sviluppo economico 21 dicembre 2017 di cui al comma 1 sono inserite anche le aziende di trasporto pubblico locale.";

b) all'articolo 5, dopo il comma 2 è aggiunto il seguente comma: "2-bis. Tra le imprese considerate al comma 2, di cui all'allegato 1 al decreto del Ministro della transizione ecologica 21 dicembre 2021, n. 541, sono inserite anche le aziende di trasporto pubblico locale". »

8.0.31

STEGER, DURNWALDER, LANIECE

Ritirato

Dopo l'articolo, inserire il seguente:

«Art. 8-bis

1. All'articolo 4 del decreto-legge 1° marzo 2022 n. 17, convertito con modificazioni, dalla legge 27 aprile 2022, n. 34, è aggiunto il seguente comma: "1-*bis*. Tra le imprese considerate dal decreto del Ministro dello sviluppo economico 21 dicembre 2017 di cui al comma 1 sono inserite anche le aziende di trasporto pubblico locale".

2. All'articolo 5 del decreto-legge 1° marzo 2022 n. 17, convertito con modificazioni dalla legge 27 aprile 2022, n. 34, è aggiunto il seguente comma: "2-*bis*. Tra le imprese considerate al comma 2, di cui all'allegato 1 al decreto del Ministro della transizione ecologica 21 dicembre 2021, n. 541, sono inserite anche le aziende di trasporto pubblico locale".»

8.0.32

RUSPANDINI, TOTARO

Ritirato

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 8-bis.

1. All'articolo 4 del decreto-legge 1° marzo 2022 n. 17, convertito in legge 27 aprile 2022 n. 34 è aggiunto il seguente comma "1-*bis*. Tra le imprese considerate dal decreto del Ministro dello sviluppo economico 21 dicembre 2017 di cui al comma 1 sono inserite anche le aziende di trasporto pubblico locale".

2. All'articolo 5 del decreto-legge 1° marzo 2022 n. 17, convertito in legge 27 aprile 2022 n. 34 è aggiunto il seguente comma: "2-*bis*. Tra le imprese considerate al comma 2, di cui all'allegato 1 al decreto del Ministro della transizione ecologica 21 dicembre 2021, n.541, sono inserite anche le aziende di trasporto pubblico locale".»

8.0.33

GALLONE, MALLEGGNI, BARACHINI, VONO, TOFFANIN, FERRO

Ritirato

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 8-bis.

1. All'articolo 18 del decreto-legge 27 gennaio 2022, n. 4, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 marzo 2022, n.25 sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, le parole: "i numeri 4 e 14 sono soppressi" sono sostituite dalle seguenti: "il numero 14 è soppresso ed il numero 4 è soppresso a decorrere dal 1° gennaio 2027";

b) dopo il comma 1 è inserito il seguente: "1-bis. Agli oneri derivanti dall'utilizzo della misura agevolativa di cui al precedente comma, valutati in complessivi 23,65 milioni di euro per il primo trimestre 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione delle risorse del fondo per il finanziamento di esigenze indifferibili del Ministero dell'economia e delle finanze, di cui all'articolo 1, comma 199, della legge 23 dicembre 2014, n. 190."»

8.0.34

CAMPARI, PERGREFFI, CORTI, RIPAMONTI, RUFA

Ritirato

Dopo l'articolo aggiungere il seguente:

«Art. 8-bis

1. All'articolo 18 del decreto-legge 27 gennaio 2022, n. 4 sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, le parole: "i numeri 4 e 14 sono soppressi" sono sostituite dalle seguenti: "il numero 14 è soppresso ed il numero 4 è soppresso a decorrere dal 1° gennaio 2027";

b) dopo il comma 1 è inserito il seguente: "1-bis. Agli oneri derivanti dall'utilizzo della misura agevolativa di cui al precedente comma, valutati in complessivi 23,65 milioni di euro per il primo trimestre 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione delle risorse del fondo per il finan-

ziamento di esigenze indifferibili del Ministero dell'economia e delle finanze, di cui all'articolo 1, comma 199, della legge 23 dicembre 2014, n. 190."»

8.0.35

BERUTTI

Ritirato

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 8-bis

1. All'articolo 18, comma 1, del decreto-legge 27 gennaio 2022, n. 4, le parole: "i numeri 4 e 14 sono soppressi" sono sostituite dalle seguenti: "il numero 14 è soppresso ed il numero 4 è soppresso a decorrere dal 1° gennaio 2027".

2. All'articolo 18 del decreto-legge 27 gennaio 2022, n. 4 dopo il comma 1 è inserito il seguente: "1-bis: "Agli oneri derivanti dall'utilizzo della misura agevolativa di cui al precedente comma, valutati in complessivi 23,65 milioni di euro per il primo trimestre 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione delle risorse del fondo per il finanziamento di esigenze indifferibili del Ministero dell'economia e delle finanze, di cui all'articolo 1, comma 199, della legge 23 dicembre 2014, n. 190."»

8.0.36

PAPATHEU

Ritirato

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 8-bis

(Iniziative a sostegno delle stagioni festivaliere promosse dalla Fondazione Taormina Arte Sicilia)

1. Al comma 1 dell'articolo 2 della legge 20 dicembre 2012, n. 238 sono aggiunte in fine le seguenti parole: "e per ciascuno degli anni 2022, 2023 e 2024 un contributo pari a 500 mila euro in favore della Fondazione Taormina Arte Sicilia da destinare, in pari quota, per la realizzazione del Festival Internazionale del Cinema di Taormina, del Festival Internazionale TaoArte e del Festival multidisciplinare e letterario TaoBuk Festival".

2. All'onere derivante dall'attuazione del presente articolo pari 500 mila euro per ciascuno degli anni 2022, 2023 e 2024 si provvede mediante riduzione dell'autorizzazione di spesa relativa al Fondo unico per lo Spettacolo di cui all'articolo 1 della legge 30 aprile 1985, n. 163, come rideterminato dalla Tabella C della legge 28 dicembre 2015, n. 208.»

Art. 9

9.1

PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RIPAMONTI, RUFA

Ritirato

Dopo il comma 2, inserire i seguenti:

«2-bis. Tutti i soggetti concessionari di spazi demaniali in ambito portuale, anche raggruppati in consorzio, possono promuovere o aderire, quali soci, alle comunità energetiche rinnovabili costituite ai sensi del comma 2.

2-ter. Gli enti attuatori di cui all'articolo 2 del Decreto del ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili del 13 agosto 2021, possono avvalersi dei consorzi e della comunità energetica di cui al comma 2 per la realizzazione e gestione degli interventi di cui all'articolo 1, comma 3, lettera e) del Decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili del 13 agosto 2021. In tal caso la comunità energetica rimane obbligata al rispetto del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, ove applicabile.»

9.2

D'ARIENZO

Ritirato

Dopo il comma 2, inserire i seguenti:

«2-bis. All'articolo 5, del decreto legge 6 novembre 2021, n. 152, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 dicembre 2021, n. 233, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 2, dopo le parole:« lo schema di contratto di programma di cui all'articolo 15, comma 2, del medesimo decreto legislativo n. 112 del

2015 è trasmesso» sono inserite le seguenti:« alle competenti Commissioni parlamentari e»;

b) il comma 3 è abrogato.

2-ter. A decorrere dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto legge, riacquistano efficacia le disposizioni di cui all'articolo 1 della legge 14 luglio 1993, n. 238, vigenti fino alla data del 6 novembre 2021.»

9.3

SACCONI

Ritirato

Dopo il comma 2 inserire il seguente:

«2-bis. All'articolo 25, comma 2-bis, del decreto-legge 27 gennaio 2022, n. 4 convertito con modificazioni in legge 28 marzo 2022, n. 25, aggiungere infine il seguente periodo: "Il decreto di cui al secondo periodo del presente comma stabilisce altresì le modalità di erogazione a titolo di acconto di quota parte degli incentivi di cui al terzo e quarto periodo del presente comma per ogni quadrimestre dell'anno di effettuazione dei trasporti ferroviari di cui medesimi periodi e l'erogazione del saldo entro il 30 aprile dell'anno successivo a quello dell'effettuazione dei trasporti ferroviari di cui al presente comma.»

9.4 (testo 2)

MARGIOTTA

Ritirato

Dopo il comma 2 inserire il seguente:

«2-bis. All'articolo 25, comma 2-bis, del decreto-legge 27 gennaio 2022, n. 4 convertito con modificazioni in legge 28 marzo 2022, n. 25, aggiungere infine il seguente periodo: "Il decreto di cui al secondo periodo del presente comma stabilisce altresì le modalità di erogazione a titolo di acconto di quota parte degli incentivi di cui al terzo e quarto periodo del presente comma entro due mesi dalla fine di ogni quadrimestre dell'anno di effettuazione dei trasporti ferroviari di cui ai medesimi periodi e l'erogazione del saldo entro il 30 giugno dell'anno successivo a quello dell'effettuazione dei trasporti ferroviari di cui al presente comma."»

9.5

RUSPANDINI, TOTARO

Ritirato

Dopo il comma 2 inserire il seguente:

«2-bis. All'articolo 25, comma 2-bis, del decreto-legge 27 gennaio 2022, n. 4 convertito con modificazioni in legge 28 marzo 2022, n. 25, aggiungere infine il seguente periodo: "Il decreto di cui al secondo periodo del presente comma stabilisce altresì le modalità di erogazione a titolo di acconto di quota parte degli incentivi di cui al terzo e quarto periodo del presente comma per ogni quadrimestre dell'anno di effettuazione dei trasporti ferroviari di cui medesimi periodi e l'erogazione del saldo entro il 30 aprile dell'anno successivo a quello dell'effettuazione dei trasporti ferroviari di cui al presente comma.»

9.8

PARRINI

Ritirato

Dopo il comma 7, aggiungere il seguente:

«7-bis. I prezzari regionali aggiornati entro il 31 luglio 2022 in ragione della necessità di fronteggiare gli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonché dei carburanti e dei prodotti energetici, cessano di avere validità entro il 31 dicembre 2022 e possono essere transitoriamente utilizzati fino al 31 marzo 2023 per i soli progetti esecutivi la cui data di approvazione sia intervenuta entro tale data. L'aggiornamento dei prezzari regionali effettuato entro il 31 luglio 2022, non si applica, indipendentemente dalla data di svolgimento della relativa gara, ai progetti approvati prima del 18 maggio 2022.»

9.9

DE ANGELIS, CAMPARI, CORTI, RIPAMONTI, RUFA

Ritirato

Dopo il comma 7, aggiungere il seguente:

«7-bis. All'articolo 44, comma 7, lettera b), del decreto-legge 30 aprile 2019, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 giugno 2019, n.

58, le parole: "31 dicembre 2022" sono sostituite dalle seguenti: "31 dicembre 2023".»

9.10

GALLONE

Ritirato

Sostituire il comma 8 con i seguenti:

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

a) all'articolo 81:

1) il comma 1 è sostituito dal seguente: "Gli accertamenti tecnici previsti dal presente codice in materia di veicoli a motore e di quelli da essi trainati sono effettuati da dipendenti appartenenti ai ruoli del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili della qualifica funzionale o dirigenti, muniti di diploma di laurea in ingegneria o architettura, ovvero diploma di perito industriale, perito nautico, geometra o maturità scientifica.";

2) il comma 2 è soppresso;

b) all'articolo 121:

1) ai commi 3 e 4, le parole « Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici » sono sostituite dalle seguenti: « Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili » "Gli abilitati allo svolgimento delle funzioni alla data di entrata in vigore del presente Decreto Legge sono si intendono regolarmente idonei allo svolgimento delle funzioni da esaminatori";

2) al comma 5, le parole « Ministro delle infrastrutture e dei trasporti » sono sostituite dalle seguenti: « Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili »;

3) al comma 5-bis, le parole « Ministro delle infrastrutture e dei trasporti » sono sostituite dalle seguenti: « Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili » e l'ultimo periodo è sostituito dal seguente: « La Direzione generale del personale, del bilancio, degli affari generali e della gestione sostenibile del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili provvede a un controllo di qualità sul predetto personale e a una formazione periodica dello stesso, secondo modalità e programmi indicati dal Dipartimento per la mobilità sostenibile.

8-bis. Gli abilitati allo svolgimento delle funzioni, appartenenti al Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, alla data di entrata in

vigore del presente decreto-legge, si intendono regolarmente idonei allo svolgimento delle funzioni per accertamenti tecnici.»

9.11

FREGOLENT, PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RUFA, RIPAMONTI

Ritirato

Al comma 8, alla lettera a) premettere la seguente:

«0a) dopo il comma 2 è inserito il seguente: "2-bis. Il conseguimento dell'idoneità di cui al comma 1 è subordinato al rilascio di un attestato di frequenza di un corso di primo soccorso, avente ad oggetto la manovra di Heimlich e il BLS (Basic Life Support - early Defibrillation), tenuto da medici, infermieri o soccorritori che abbiano frequentato i relativi corsi professionali, al fine di diffondere la cultura e l'organizzazione del primo soccorso e della rianimazione cardiopolmonare intra ed extra ospedaliera."»

9.13

BARBONI, GALLONE, MALLEGGI, VONO

Ritirato

Dopo il comma 8 aggiungere i seguenti:

«8-bis. All'articolo 19 della legge 1° dicembre 1986, n. 870, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1 le parole: "una indennità oraria commisurata alla diaria di missione" sono sostituite dalle seguenti: "i seguenti corrispettivi onnicomprensivi:

a) euro 450 lordi per ogni giornata completa di operazioni richieste in conto privato, comprensiva di seduta antimeridiana e pomeridiana;

b) euro 225 lordi per ogni giornata di operazioni richieste in conto privato, in singola seduta antimeridiana o pomeridiana.";

b) dopo il comma 1 aggiungere il seguente:

"1-bis. Tra delle attività richieste e remunerate ai sensi del comma 1, lettera a), può essere compresa anche l'attività di esaminatore nell'ambito di prove di controllo delle cognizioni presso un'aula esterna autorizzata.";

c) i commi 2, 3 e 4 sono soppressi.

8-ter. Con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, con l'obiettivo di massimizzare il livello di servizio reso all'utenza, è stabilito il numero delle operazioni che compongono ogni giornata completa o ogni singola seduta antimeridiana o pomeridiana, di cui ai commi 1, rispettivamente lettera a) e b), e 1-bis, dell'articolo 19 della legge 1 ottobre 1986, n. 870, come modificato dal comma 8-bis del presente decreto, nonché la data a decorrere dalla quale le disposizioni di cui al predetto articolo 19, comma 8-bis, sono applicabili.»

9.15

DI GIROLAMO, FEDE, VANIN

Ritirato

Dopo il comma 8 inserire il seguente:

«8-bis. Le disposizioni di cui all'articolo 121 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificato dal comma 8 del presente articolo, si applicano anche al personale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, formato ed abilitato alle funzioni di esaminatore prima della data di entrata in vigore della presente disposizione.»

9.19

VONO

Ritirato

Dopo il comma 8 inserire il seguente:

«8-bis. Le disposizioni dell'articolo 121 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificato dal comma 8, sono applicabili anche al personale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ora delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, formato ed abilitato alle funzioni di esaminatore prima della data di entrata in vigore del presente provvedimento.»

9.22

L'ABBATE, MATRISCIANO

Ritirato

Dopo il comma 8 inserire il seguente:

«8-bis. Le province italiane sono tenute a indire esami per il ruolo di insegnante e istruttore di scuola guida entro e non oltre il 31 dicembre 2024 e a ripetere annualmente gli stessi. Entro il 31 dicembre 2024, è istituito un registro presso la motorizzazione civile contenente i nominativi dei soggetti ritenuti idonei al ruolo di insegnante e istruttore di scuola guida. Il predetto registro è aggiornato annualmente.»

9.23

PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RIPAMONTI, RUFA

Ritirato

Dopo il comma 8 inserire il seguente:

«8-bis. Al fine di far fronte alla carenza di personale abilitato allo svolgimento delle prove per il conseguimento della patente di guida, in deroga alle disposizioni di legge, le direzioni territoriali delle motorizzazioni civili sono autorizzate a indire procedure di reclutamento del suddetto personale su base regionale.»

9.24

PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RUFA, RIPAMONTI

Ritirato

Dopo il comma 8 inserire il seguente:

«8-bis. All'articolo 5 della legge 8 agosto 1991, n. 264, al comma 4, dopo le parole "quindici anni" sono aggiunte le seguenti: "e agli operatori delle agenzie delle pratiche automobilistiche che siano in servizio da almeno vent'anni.»

9.25

COLTORTI

Ritirato

Al comma 9, sostituire la lettera c) con la seguente:

«c) all'articolo 58, comma 1, sono apportate le seguenti modificazioni:

1) le parole: "venti giorni" sono sostituite dalle seguenti: "sessanta giorni";

2) è aggiunto, in fine, il seguente periodo: "Detto termine è di sette giorni per le prime iscrizioni delle unità stesse.".»

9.35

MALLEGNI, TOFFANIN, VONO, GALLONE

Ritirato

Dopo il comma 10, inserire il seguente:

«10-bis. Al fine di assicurare l'esercizio delle funzioni amministrative e di vigilanza e controllo nonché l'attuazione delle disposizioni urgenti in materia di sicurezza nel settore del trasporto marittimo di cui all'articolo 4, comma 1-bis, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, in deroga a quanto previsto dall'articolo 655 del decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66, il personale di cui all'articolo 937, comma 1, lettera a) e c), decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66, in servizio al 1.01.2007 quale vincitore di concorso di rafferma, che non risulta decaduto dal diritto di attivare la tutela giurisdizionale con riferimento al concorso bandito dal Ministero dei Trasporti con decreto pubblicato in Gazzetta Ufficiale, 4 Serie Speciale, n. 67 del 24 agosto 2007, è immesso, a domanda, da presentare entro 15 giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, con il grado di cui all'articolo 628, comma 1, lettera c), decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66, nel ruolo di cui all'articolo 812, comma 1, lettera n), decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66, ove viene iscritto nel termine di venti giorni successivi a quello di pubblicazione del medesimo concorso, fino ad un massimo di 3 unità, previo giudizio favorevole delle competenti commissioni ordinarie d'avanzamento espresso sulla base dei complessi di elementi di cui all'articolo 1058, del decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66. A tale fine è autorizzata la spesa di euro 48.570,54 per l'anno 2022 e di euro 117.263,16 annui a decorrere dall'anno 2023, cui si provvede, quanto a 46.000,00 per il 2022 e 117.263,16 annui a decorrere dall'anno 2023 mediante corrispondente riduzione del fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190, quanto a 2.570,54 per il 2022 mediante corrispondente riduzione del Fondo

per interventi strutturali di politica economica di cui all'articolo 10, comma 5, del decreto-legge n. 282 del 2004, convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 27 dicembre 2004, n. 307, nonché la spesa per l'onere derivante da ricostruzione di carriera antecedente l'anno in corso, cui si provvede mediante corrispondente riduzione delle proiezioni dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2022-2024, 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.»

9.36

BERUTTI

Ritirato

Dopo il comma 10, aggiungere il seguente:

«10-bis Al fine di assicurare l'esercizio delle funzioni amministrative e di vigilanza e controllo nonché l'attuazione delle disposizioni urgenti in materia di sicurezza nel settore del trasporto marittimo di cui all'articolo 4 comma 1-bis del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121 convertito con modificazioni dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, in deroga a quanto previsto dall'articolo 655 del decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66, il personale di cui all'articolo 937, comma 1, lettera a) e c), decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66, in servizio al 1.01.2007 quale vincitore di concorso di rafferma, che non risulta decaduto dal diritto di attivare la tutela giurisdizionale con riferimento al concorso bandito dal Ministero dei Trasporti con decreto pubblicato in Gazzetta Ufficiale, 4 Serie Speciale, n. 67 del 24 agosto 2007, è immesso, a domanda, da presentare entro 15 giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, con il grado di cui all'articolo 628, comma 1, lettera c), decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66, nel ruolo di cui all'articolo 812, comma 1, lettera n), decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66, ove viene iscritto nel termine di venti giorni successivi a quello di pubblicazione del medesimo concorso, fino ad un massimo di 3 unità, previo giudizio favorevole delle competenti commissioni ordinarie d'avanzamento espresso sulla base dei complessi di elementi di cui all'articolo 1058 decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66.

A tale fine è autorizzata la spesa di euro 48.570,54 per l'anno 2022 e di euro 117.263,16 annui a decorrere dall'anno 2023, cui si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo di cui all'articolo 1, comma 200 della legge 23 dicembre 2014, n. 190, nonché la spesa per l'onere derivante da ricostruzione di carriera antecedente l'anno in corso, cui si provvede mediante corrispondente riduzione delle proiezioni dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2022-2024, nel-

l'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.»

9.37

RAUTI, RUSPANDINI

Ritirato

Dopo il comma 10 inserire il seguente:

«10-bis. Al fine di assicurare l'esercizio delle funzioni amministrative e di vigilanza e controllo nonché l'attuazione delle disposizioni urgenti in materia di sicurezza nel settore del trasporto marittimo di cui all'articolo 4, comma 1-bis del decreto legge 10 settembre 2021, n. 121 convertito con modificazioni dalla Legge 9 novembre 2021, n. 156, in deroga a quanto previsto dall'articolo 655 del decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66, il personale di cui all'articolo 937, comma 1, lettera a) e c), decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66, in servizio al 1.01.2007 quale vincitore di concorso di rafferma, che non risulta decaduto dal diritto di attivare la tutela giurisdizionale con riferimento al concorso bandito dal Ministero dei Trasporti con decreto pubblicato in Gazzetta Ufficiale, 4 Serie Speciale, n. 67 del 24 agosto 2007, è immesso, a domanda, da presentare entro 15 giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, con il grado di cui all'articolo 628, comma 1, lettera c), decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66, nel ruolo di cui all'articolo 812, comma 1, lettera n), decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66, ove viene iscritto nel termine di venti giorni successivi a quello di pubblicazione del medesimo concorso, fino ad un massimo di 3 unità, previo giudizio favorevole delle competenti commissioni ordinarie d'avanzamento espresso sulla base dei complessi di elementi di cui all'articolo 1058 decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66.

A tale fine è autorizzata la spesa di euro 48.570,54 per l'anno 2022 e di euro 117.263,16 annui a decorrere dall'anno 2023, cui si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo di cui all'articolo 1, comma 200 della legge 23 dicembre 2014, n. 190, nonché la spesa per l'onere derivante da ricostruzione di carriera antecedente l'anno in corso, cui si provvede mediante corrispondente riduzione delle proiezioni dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2022-2024, 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.»

9.40

MARGIOTTA

Ritirato

Dopo il comma 10, aggiungere il seguente:

«10-bis. L'articolo 59 del decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2021, n. 380, è sostituito dal seguente:

"Art. 59. (*Laboratori*) - 1. Agli effetti del presente testo unico, sono considerati laboratori ufficiali per l'esecuzione e certificazione delle prove e controlli di cui al successivo comma 2:

a) i laboratori dei politecnici, degli istituti universitari e dei dipartimenti universitari pubblici di architettura, geologia e ingegneria, secondo i rispettivi ordinamenti;

b) il laboratorio di scienze delle costruzioni del centro studi ed esperienze dei servizi antincendi e di protezione civile (Roma);

b-bis) il laboratorio dell'Istituto sperimentale di rete ferroviaria italiana spa;

b-ter) il Centro sperimentale dell'Ente nazionale per le strade (ANAS) di Cesano (Roma), autorizzando lo stesso ad effettuare prove di crash test per le barriere metalliche.

2. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili autorizza, previa verifica dei requisiti in possesso del richiedente, con proprio decreto ai sensi del presente capo, altri laboratori ad effettuare e certificare:

a) prove sui materiali da costruzione;

c) prove di laboratorio su terre e rocce;

c-bis) prove e controlli in situ su strutture e costruzioni esistenti

3. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili può avvalersi, mediante stipula di apposite convenzioni, dell'Ente unico nazionale di accreditamento nell'esercizio delle proprie funzioni di controllo, verifica e vigilanza sulla sussistenza e permanenza dei requisiti previsti da specifici provvedimenti adottati dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, per il rilascio ed il rinnovo delle autorizzazioni di cui al comma 2.

4. Le attività di laboratorio finalizzate alla certificazione delle prove sui materiali da costruzione, delle prove su terre e rocce, nonché delle prove e dei controlli in situ su strutture e costruzioni esistenti, effettuate dai laboratori di cui ai commi 1 e 2 ai fini della valutazione della sicurezza delle costruzioni, è un servizio di pubblica utilità.

5. Le prove di laboratorio effettuate sui campioni di materiale prelevati in situ dalle strutture in fase di realizzazione o dalle costruzioni esistenti, potranno essere certificate dai laboratori ufficiali di cui al co. 1 oppure dai laboratori autorizzati ad effettuare e certificare le prove di cui alla lettera a)

del comma 2, a condizione che il prelievo sia stato effettuato e certificato dai laboratori ufficiali di cui al co.1 oppure dai laboratori autorizzati ad effettuare e certificare le prove di cui alle lettere a) e c-*bis*) del comma 2.»

9.41

STEFANO

Ritirato

Dopo il comma 10 aggiungere il seguente:

«10-*bis*. All'articolo 6, comma 1, del decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380, dopo la lettera b) è inserita la seguente: "b-*bis*) gli interventi di realizzazione e installazione di vetrate panoramiche amovibili e totalmente trasparenti, cosiddettevepa, dirette ad assolvere funzioni temporanee di protezione dagli agenti atmosferici, miglioramento delle prestazioni acustiche ed energetiche, riduzione delle dispersioni termiche, di parziale impermeabilizzazione dalle acque meteoriche, dei balconi aggettanti dal corpo dell'edificio o di logge rientranti all'interno dell'edificio, purché tali elementi non configurino spazi stabilmente chiusi con conseguente creazione di volumi e di superfici, come definiti dal Regolamento Edilizio Tipo, che possano generare nuova volumetria o comportare il mutamento della destinazione d'uso dell'immobile anche da superficie accessoria a superficie utile. Tali strutture devono favorire una naturale micro-aerazione che consente la circolazione di un costante flusso di arieggiamento a garanzia della salubrità dei vani interni domestici ed avere caratteristiche tecnico-costruttive e profilo estetico tali da ridurre al minimo l'impatto visivo e l'ingombro apparente e da non modificare le preesistenti linee architettoniche."»

9.43

PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RIPAMONTI, RUFA

Ritirato

Dopo il comma 10, aggiungere il seguente:

«10-*bis*. Ai fini della realizzazione della tratta tra Clusone e Ponte Nossa della strada statale 671 Valle Seriana, è autorizzata la spesa di 2 milioni di euro per lo studio di fattibilità tecnica ed economica della suddetta opera. Agli oneri derivanti dalla presente disposizione, pari 2 milioni di euro per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per far

fronte ad esigenze indifferibili che si manifestano nel corso della gestione di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.»

9.44

PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RIPAMONTI, RUFA

Ritirato

Dopo il comma 10, aggiungere il seguente:

«10-bis. Ai fini della realizzazione del secondo lotto tra Cisano e Pontida sulla strada statale 342, è autorizzata la spesa di 2 milioni di euro per l'anno 2022, per lo studio di fattibilità tecnica ed economica della suddetta opera. Agli oneri derivanti dalla presente disposizione, pari 2 milioni di euro per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per far fronte ad esigenze indifferibili che si manifestano nel corso della gestione di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.»

9.45

MARGIOTTA

Ritirato

Dopo il comma 10, aggiungere il seguente:

«10-bis. Al fine favorire la realizzazione di progetti volti a ridurre l'inquinamento ambientale nelle aree portuali, la fornitura di 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.»

9.46

CORTI, RUFA, PERGREFFI, CAMPARI, RIPAMONTI

Ritirato

Dopo il comma 10, aggiungere il seguente:

«10-bis. All'articolo 43, comma 2, 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: "Ferma restando l'autorizzazione di spesa

di cui al primo periodo, per le medesime finalità di cui al comma 1, possono altresì essere utilizzate le risorse finanziarie disponibili a legislazione vigente nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.»»

9.49

EVANGELISTA

Ritirato

Dopo il comma 10, inserire il seguente:

«10-bis. All'articolo 1, comma 48, della legge 27 dicembre 2019, n. 160, sono apportate le seguenti modificazioni:

- a) le parole "50 per cento del", ovunque ricorrono, sono abrogate;
- b) alla lettera c), inserire, infine, le seguenti parole: ", compresi gli interventi di messa in sicurezza degli itinerari ciclabili nuovi e già presenti, l'istituzione di strade a velocità ridotta e la dotazione di velostazioni e rastrelliere".»

9.0.1

RUSPANDINI, TOTARO

Ritirato

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 9-bis

1. Al fine di garantire il migliore raggiungimento dei *target* previsti nel PNRR relativamente alla mobilità sostenibile e l'utilizzo efficace delle risorse impegnate nel Piano, promuovendo una progressiva riduzione dell'uso individuale del traffico veicolare privato attraverso una più efficace distribuzione degli utenti del trasporto pubblico di linea ed un più idoneo raccordo tra gli orari di inizio e termine delle attività economiche, lavorative e didattiche e gli orari dei servizi di trasporto pubblico locale, urbano ed extraurbano, è istituito presso il Ministero delle infrastrutture e la mobilità sostenibili un fondo con una dotazione annuale di euro 25 milioni per gli anni dal

2022 al 2030, di cui 15 milioni per le spese in conto capitale e 10 milioni per spese di parte corrente destinato all'erogazione di contributi in favore:

a) delle imprese e delle pubbliche amministrazioni di cui all'articolo 229, comma 4, del decreto - legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, che provvedano ad adottare entro il 31 dicembre dell'anno precedente, un piano degli spostamenti casa-lavoro del proprio personale redatto secondo le linee guida di cui all'art 3 , comma 5 del decreto del Ministro della transizione ecologica di concerto con il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibile n. 179 del 12 maggio 2021;

b) degli istituti scolastici di ogni ordine e grado che provvedano ad adottare entro il 31 dicembre dell'anno precedente un piano degli spostamenti casa-scuola-casa del personale scolastico e degli alunni;

c) delle amministrazioni comunali per il rafforzamento delle azioni di *mobility management*.

I contributi sono destinati al finanziamento, nei limiti delle risorse disponibili e tenuto conto di quanto disposto al punto c), delle misure di mobilità sostenibile, inserite nei piani di spostamento casa lavoro e casa scuola.

2. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da adottarsi 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 il riconoscimento dei contributi per il tramite degli enti locali, nel cui territorio sono ubicati i soggetti beneficiari.

3. Il cinque per cento delle risorse di parte corrente rimane in capo al Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili per le attività di monitoraggio dei progetti e degli obiettivi, la creazione di una rete di *mobility manager*, il supporto tecnico e il dispiegamento uniforme sul territorio, la comunicazione istituzionale".

4. Le risorse del fondo di cui all'articolo 51, comma 9, della legge 23 luglio 2021, n. 106 non utilizzate nel 2021 possono essere utilizzate dai Comuni beneficiari per la medesima finalità anche nel 2022 e nel 2023.

5. All'articolo 7, comma 2, del decreto interministeriale n. 179/2021, alla fine del comma inserire le parole ", compreso il personale delle strutture in house e/o delle aziende partecipate pubbliche o delle agenzie di mobilità.»

9.0.2

DAMIANI, VONO

Ritirato

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art 9-bis

(Promozione dell'Intermodalità porto-ferrovia)

1. All'articolo 13-*bis* del decreto-legge 21 marzo 2022, n. 21, convertito, con modificazioni, dalla legge 20 maggio 2022, n. 51, sono apportate le seguenti modifiche:

a) al comma 1, le parole "può riconoscere" sono sostituite dalle parole "riconosce, fino al 31 dicembre 2025";

b) dopo il comma 1 sono aggiunti i seguenti:

"2. Con decreto direttoriale, da emanarsi entro novanta giorni dall'entrata in vigore della presente disposizione, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, sentite le autorità di sistema portuale e le associazioni di categoria maggiormente rappresentative della categoria dei Terminal Operators, fissa gli obiettivi di traffico ferroviario, anche differenziati per ciascun ambito portuale, l'entità e le modalità di determinazione dello sconto sul canone di concessione.

3. Con il medesimo decreto di cui al comma 2, viene istituito presso il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili un fondo di 2 milioni di euro avente la finalità di riequilibrare, qualora necessario, le minori risorse derivanti dal riconoscimento dell'incentivo previsto al comma 1.

4. L'articolo 47 comma 11-*quater* del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito con modificazioni dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, è abrogato. Sino all'entrata in vigore della presente disposizione restano comunque validi gli sconti concessi dalle autorità di sistema portuale in virtù della disposizione di cui al primo periodo.

5. Qualora il traffico ferroviario in origine o destinazione da un porto collocato sulla rete Core o comprehensive delle TEN-T, di cui al Regolamento 1315/2013/UE, sia diretto verso, o provenga da, un interporto, o centro smistamento merci, collocato sulla medesima rete con modalità ferroviaria, la tariffa per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e la tariffa per l'erogazione delle operazioni di sbarco e imbarco sono compensate nella misura massima del 50% dallo Stato attraverso il fondo di cui al comma 3, incrementato per una somma pari a 20 milioni di euro per ciascun anno 2023, 2024, 2025. Con Decreto direttoriale sono stabilite le modalità e i tempi di accesso al fondo da parte dei gestori delle infrastrutture ferroviari, dei gestori degli interporti e dei concessionari ex art. 18 legge n. 84/1994, anche raggruppati in consorzio.

6. I concessionari di spazi demaniali in ambito portuale ai sensi dell'articolo 18 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, beneficiano di un credito d'imposta pari al 100% per i costi relativi alla realizzazione, rimessa in pristino e manutenzione straordinaria, delle infrastrutture ferroviarie localizzate sui terminali oggetto di concessione che consentano un collegamento con la rete ferroviaria di cui al Regolamento n. 1315/2013."

7. Agli oneri derivanti dai commi 3 e 5, pari a 23 milioni di euro per ciascuno degli anni 2023, 2024 e 2025 e a quelli derivanti dal comma 6, valutati in 20 milioni di euro a decorrere dal 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190"».

9.0.3

PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RIPAMONTI, RUFA

Ritirato

Dopo l'articolo, aggiungere il seguente:

«Art. 9-bis.

1. All'articolo 13-bis del decreto-legge 21 marzo 2022, n. 21, convertito con legge 20 maggio 2022, n. 51 sono apportate le seguenti modifiche:

a) al comma 1, le parole "può riconoscere" sono sostituite dalle parole "riconosce, fino al 31 dicembre 2025";

b) dopo il comma 1, sono aggiunti i seguenti commi:

"1-bis Con decreto direttoriale, da emanarsi entro novanta giorni dall'entrata in vigore della presente disposizione, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, sentite le autorità di sistema portuale e le associazioni di categoria maggiormente rappresentative della categoria dei Terminal Operators, fissa gli obiettivi di traffico ferroviario, anche differenziati per ciascun ambito portuale, l'entità e le modalità di determinazione dello sconto sul canone di concessione.

1-ter. Con il medesimo decreto di cui al comma 2, viene istituito presso il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili un fondo di 2 milioni di euro avente la finalità di riequilibrare, qualora necessario, le minori risorse derivanti dal riconoscimento dell'incentivo previsto al comma 1.

1-quater. È abrogato l'art. 47 comma 11-quater del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito con modificazioni dalla legge 21 giugno 2017, n. 96. Sino all'entrata in vigore della presente disposizione restano comunque

validi gli sconti concessi dalle autorità di sistema portuale in virtù della disposizione di cui al primo periodo.

1-quinques. Qualora il traffico ferroviario in origine o destinazione da un porto collocato sulla rete Core o comprehensive delle TEN-T, di cui al Regolamento 1315/2013/UE, sia diretto verso, o provenga da, un interporto, o centro smistamento merci, collocato sulla medesima rete con modalità ferroviaria, la tariffa per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e la tariffa per l'erogazione delle operazioni di sbarco e imbarco sono compensate nella misura massima del 50% dallo Stato attraverso il fondo di cui al comma 3, incrementato per una somma pari a 20 milioni di euro per ciascun anno 2023, 2024, 2025. Con Decreto direttoriale sono stabilite le modalità e i tempi di accesso al fondo da parte dei gestori delle infrastrutture ferroviari, dei gestori degli interporti e dei concessionari ex art. 18 legge n. 84/1994, anche raggruppati in consorzio.

1-sexies. I concessionari di spazi demaniali in ambito portuale ai sensi dell'articolo 18 della legge 28 gennaio 1994, n. 84 beneficiano di un credito d'imposta pari al 100% per i costi relativi alla realizzazione, rimessa in pristino e manutenzione straordinaria, delle infrastrutture ferroviarie localizzate sui terminali oggetto di concessione che consentano un collegamento con la rete ferroviaria di cui al Regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013.»

9.0.4

PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RIPAMONTI, RUFA

Ritirato

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 9-bis

(Adeguamento inflazione del canone demaniale portuale)

1. La misura unitaria del canone demaniale nei porti soggetti alla legge n. 84 del 1994, come previsto dall'art. 04 del decreto-legge 5 ottobre 1993, n. 400, convertito, con modificazioni ed integrazioni, dalla legge 4 dicembre 1993, n. 494, viene adeguata al tasso d'inflazione medio annuale calcolato dall'ISTAT nell'anno precedente a quello di applicazione.

2. Al fine di garantire l'equilibrio economico finanziario dei concessionari ex art. 18 e 6 della legge n. 84 del 1994, localizzati sulle reti TEN-T, Core e Comprehensive, di cui al Regolamento 1315/2013/UE, l'incremento non è applicato qualora l'ebitda dell'impresa concessionaria, nel medesimo

periodo di cui al comma 1, non sia cresciuto in misura almeno pari al tasso di cui al comma 1.

3. Per gli anni 2022, 2023 e 2024, al fine di favorire la ripresa del traffico passeggeri a seguito della pandemia da Covid 19, del conflitto bellico in Ucraina nonché al fine di promuovere il traffico merci sulle TEN-T di cui al Regolamento 1315/2013/UE, l'incremento di cui al comma 1 non è applicato.

4. Agli oneri derivanti dal presente articolo, pari a 5 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022, 2023, 2024, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per far fronte ad esigenze indifferibili che si manifestano nel corso della gestione di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.»

9.0.5

DAMIANI, VONO

Ritirato

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art 9-bis

(Adeguamento inflazione del canone demaniale portuale)

1. La misura unitaria del canone demaniale nei porti soggetti alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, come previsto dall'art. 04 del decreto-legge 5 ottobre 1993, n. 400, convertito, con modificazioni ed integrazioni, dalla legge 4 dicembre 1993, n. 494, viene adeguata al tasso d'inflazione medio annuale calcolato dall'ISTAT nell'anno precedente a quello di applicazione.

2. Al fine di garantire l'equilibrio economico finanziario dei concessionari ex art. 18 e 6 della legge n. 84 del 1994, localizzati sulle reti TEN-T, Core e Comprehensive, di cui al Regolamento 1315/2013/UE, l'incremento non è applicato qualora l'ebitda dell'impresa concessionaria, nel medesimo periodo di cui al comma 1, non sia cresciuto in misura almeno pari al tasso di cui al comma 1.

3. Per gli anni 2022, 2023 e 2024, al fine di favorire la ripresa del traffico passeggeri a seguito della pandemia da Covid 19, del conflitto bellico in Ucraina nonché al fine di promuovere il traffico merci sulle TEN-T di cui al Regolamento 1315/2013/UE, l'incremento di cui al comma 1 non è applicato.»

9.0.6

BERUTTI

Ritirato

Dopo l'articolo, aggiungere il seguente

«Art. 9-bis

1. Al decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 199, all'articolo 31, comma 1, la lettera b) è così modificata:

"la comunità è un soggetto di diritto autonomo, in cui l'amministrazione comunale ha potere di indirizzo e pianificazione, e in cui l'esercizio dei poteri di controllo fa capo esclusivamente a persone fisiche, PMI, enti territoriali e autorità locali, ivi incluse le stesse amministrazioni comunali, gli enti di ricerca e formazione, gli enti religiosi, quelli del terzo settore e di protezione ambientale nonché le amministrazioni locali contenute nell'elenco delle amministrazioni pubbliche divulgato dall'Istituto Nazionale di Statistica (di seguito: ISTAT) secondo quanto previsto all'articolo 1, comma 3, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, che sono situate nel territorio degli stessi Comuni in cui sono ubicati gli impianti per la condivisione di cui al comma 2, lettera a)".

2. All'articolo 33 del decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 199, aggiungere il seguente comma 3: "Al fine di ottimizzare le configurazioni realizzate in attuazione del presente Capo, i gestori di servizi energetici e di gas comunicano annualmente ai Comuni i dati relativi ai consumi di energia e di gas di tutte le utenze allacciate relative al territorio di competenza di ciascuna amministrazione comunale".»

9.0.7

RUSPANDINI, TOTARO

Ritirato

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 9-bis

1. Al decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 199, all'articolo 31, comma 1, la lettera b) è così modificata:

"la comunità è un soggetto di diritto autonomo, in cui l'amministrazione comunale ha potere di indirizzo e pianificazione, e in cui l'esercizio dei poteri

di controllo fa capo esclusivamente a persone fisiche, PMI, enti territoriali e autorità locali, ivi incluse le stesse amministrazioni comunali, gli enti di ricerca e formazione, gli enti religiosi, quelli del terzo settore e di protezione ambientale nonché le amministrazioni locali contenute nell'elenco delle amministrazioni pubbliche divulgato dall'Istituto Nazionale di Statistica (di seguito: ISTAT) secondo quanto previsto all'articolo 1, comma 3, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, che sono situate nel territorio degli stessi Comuni in cui sono ubicati gli impianti per la condivisione di cui al comma 2, lettera a)".

2. All'articolo 33 del decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 199, aggiungere il seguente comma 3: "Al fine di ottimizzare le configurazioni realizzate in attuazione del presente Capo, i gestori di servizi energetici e di gas comunicano annualmente ai Comuni i dati relativi ai consumi di energia e di gas di tutte le utenze allacciate relative al territorio di competenza di ciascuna amministrazione comunale".»

9.0.8

DE LUCIA

Ritirato

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 9-bis

(Messa in sicurezza e adeguamento sismico degli edifici scolastici)

1. In considerazione delle difficoltà riscontrate dagli Enti Locali in conseguenza della situazione emergenziale derivante dalla pandemia da Covid-19, in deroga a quanto disposto dal decreto del Ministro dell'istruzione 11 novembre 2020, n. 158, gli enti locali beneficiari delle risorse relative al Fondo di cui all'articolo 1, comma 140, della legge 11 dicembre 2016, n.232, per interventi di messa in sicurezza e di adeguamento sismico degli edifici scolastici ai sensi del decreto del Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca 21 dicembre 2017, n. 1007, che si siano trovati nella necessità di richiedere una delocalizzazione dell'intervento di realizzazione, accedono ai predetti contributi e finanziamenti anche qualora la proposta di aggiudicazione degli interventi autorizzati sia stata adottata nel periodo compreso tra il 1° febbraio 2021 e il 31 ottobre 2021.»

9.0.9

RUSPANDINI, TOTARO

Ritirato

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 9-bis.

1. All'articolo 57 del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, e modificato dall'articolo 32-ter del decreto-legge 31 maggio 2021 n. 77, alla fine del comma 14 aggiungere le seguenti parole: "Anche al fine di accelerare l'attuazione della Missione M2C2, Investimento 4.3 del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, gli operatori che intendano investire per l'infrastrutturazione elettrica urbana e metropolitana presentano all'amministrazione comunale e alla città metropolitana, laddove presente, un piano dettagliato con la mappatura delle installazioni, corredato dalle rappresentazioni digitali in formato cartografico che riportino anche le relative coordinate geolocalizzate delle colonnine".»

9.0.10

RUSPANDINI, TOTARO

Ritirato

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 9-bis.

1. Al fine di favorire lo sviluppo degli investimenti e il perseguimento più rapido ed efficace degli obiettivi di rinnovo dei mezzi di trasporto destinati ai servizi di trasporto pubblico locale e regionale, all'articolo 200, comma 7, primo periodo, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito con modificazioni dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, le parole "fino al 31 dicembre 2024" sono soppresse.»

9.0.11

BAGNAI, ARRIGONI, PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RUFA, RIPAMONTI

Ritirato

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 9-bis.

(Incentivi per il settore energetico)

1. I termini per la presentazione della comunicazione di cui all'articolo 36, comma 5, del decreto-legge 26 ottobre 2019, n. 124, convertito, con modificazioni, dalla legge 19 dicembre 2019, n.157, sono riaperti dalla data in entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto fino alla data del 31 dicembre 2022.»

9.0.12

PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RUFA, RIPAMONTI

Ritirato

Dopo l'articolo, inserire il seguente:

«Art. 9-bis.

(Norma d'interpretazione autentica)

1. L'articolo 5 del decreto-legge 27 gennaio 2022, n. 4, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 marzo 2022, n. 25, si interpreta nel senso che il credito d'imposta ivi previsto per i mesi di gennaio, febbraio e marzo 2022, è cedibile a terzi sino al 31 dicembre 2022 con le modalità previste dall'articolo 122 del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77.»

9.0.13

RUSPANDINI, TOTARO

Ritirato

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 9-bis.

1. All'articolo 1, comma 48, della legge 27 dicembre 2019, n. 160, sia nel primo che nel secondo capoverso, le parole "50 per cento del" sono soppresse. Allo stesso articolo, alla fine del paragrafo aggiungere le seguenti parole: ",compresi gli interventi di messa in sicurezza degli itinerari ciclabili nuovi e già presenti, l'istituzione di strade a velocità ridotta e la dotazione di velostazioni e rastrelliere".»

Art. 10

10.1

MARGIOTTA

Ritirato

Al comma 1, dopo la lettera c) aggiungere la seguente:

«c-bis) All'articolo 53-bis, comma 6, le parole: "di cui ai commi 1 e 3" sono sostituite dalle seguenti: "di cui al comma 1".»

10.2

CIOFFI, VANIN

Ritirato

Dopo il comma 1, inserire il seguente:

«1-bis. 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, lett.

cccc), 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.»

10.3

CIOFFI, VANIN

Ritirato

Dopo il comma 1, inserire il seguente:

«1-bis. All'articolo 48, comma 3, del decreto-legge 31 maggio 2021, n.77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n.108, le parole: "alla procedura di cui all'articolo 63 del decreto legislativo n. 50 del 2016, per i settori ordinari, e di cui all'articolo 125, per i settori speciali," sono sostituite dalle seguenti: "alla procedura di cui all'articolo 62 del decreto legislativo n. 50 del 2016, per i settori ordinari, e di cui all'articolo 124, per i settori speciali,".»

10.4

Giuseppe PISANI

Ritirato

Dopo il comma 1, inserire il seguente:

«1-bis. Al fine di permettere la realizzazione degli interventi di messa in sicurezza degli edifici e del territorio, all'articolo 1, comma 148-ter, della legge 30 dicembre 2018 n. 145, è aggiunto, infine, il seguente periodo: "Non sono soggetti a revoca i contributi dell'anno 2019 le cui opere risultano affidate entro la data del 31 dicembre 2021".»

10.5

MARGIOTTA

Ritirato

Dopo il comma 3 aggiungere il seguente:

«3-bis. All'articolo 26, comma 1, del decreto-legge 17 maggio 2022, n. 50, dopo il quarto periodo aggiungere il seguente: "In ogni caso, le somme relative agli impegni contrattuali già assunti possono essere utilizzate a titolo di acconto, nelle more dell'approvazione dell'accesso ai Fondi di cui alle lettere a) e b) del comma 5."»

10.6

EVANGELISTA

Ritirato

Dopo il comma 3 aggiungere il seguente:

«3-bis. All'articolo 26, comma 1, del decreto-legge 17 maggio 2022, n. 50, dopo il quarto periodo aggiungere il seguente: "In ogni caso, le somme relative agli impegni contrattuali già assunti possono essere utilizzate a titolo di acconto, nelle more dell'approvazione dell'accesso ai Fondi di cui alle lettere a) e b) del comma 5"».

10.9

MANCA

Ritirato

Dopo il comma 4, aggiungere il seguente:

«4-bis. Al fine di realizzare celermente gli interventi infrastrutturali necessari a garantire la riqualificazione, l'ammodernamento e la messa in sicurezza dell'autodromo di Monza in occasione del suo centenario, di cui al contributo per gli investimenti previsto dall'art. 1, comma 446, della legge 30 dicembre 2021, n. 234 e dall'art. 4, comma 3 ter, del decreto legge 27 gennaio 2022, n. 4, convertito con legge 28 marzo 2022, n. 25, con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, da adottare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto legge, sono individuati gli interventi infrastrutturali caratterizzati dall'urgenza e da un elevato grado di complessità progettuale ed esecutiva, nonché da una modalità attuativa complessa anche in relazione al calendario degli impegni

dell'Autodromo stesso, per la cui realizzazione o il cui completamento si rende necessaria la nomina di un Commissario straordinario che è disposta con il medesimo decreto. Il Commissario straordinario resta in carica fino al 31 dicembre 2025 e comunque fino alla conclusione dei suddetti interventi. In ragione della natura dell'incarico e del ruolo ricoperto al Commissario straordinario non spetta alcun compenso, indennità, rimborso spese o emolumento aggiuntivo.»

10.10

FERRARI, NENCINI

Ritirato

Dopo il comma 4, aggiungere il seguente:

«4-bis. Al fine di realizzare celermente gli interventi di progettazione, affidamento e realizzazione del completamento del Ponte sul fiume Po tra i comuni di San Benedetto e Bagnolo San Vito, in provincia di Mantova, anche per il tratto di ponte in golena, con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, da adottare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto legge, sono individuati i predetti interventi caratterizzati dall'urgenza e da un elevato grado di complessità progettuale ed esecutiva, per la cui realizzazione o il cui completamento si rende necessaria la nomina di un Commissario straordinario che è disposta con il medesimo decreto. Il Commissario straordinario resta in carica fino al 31 dicembre 2025 e comunque fino alla conclusione dei suddetti interventi. In ragione della natura dell'incarico e del ruolo ricoperto al Commissario straordinario non spetta alcun compenso, indennità, rimborso spese o emolumento aggiuntivo.»

10.11

PAVANELLI, VANIN

Ritirato

Dopo il comma 4, inserire il seguente:

«4-bis. In relazione agli interventi di cui dall'Allegato 1 del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 10 maggio 2018, n. 76, sono sottoposte obbligatoriamente a dibattito pubblico le opere stradali che comportano una lunghezza del tracciato superiore a 10 chilometri o con un valore di inve-

stimento pari o superiore a 300 milioni di euro, al netto di IVA del complesso dei contratti previsti.»

10.14

MARGIOTTA

Ritirato

Dopo il comma 5, aggiungere il seguente:

«5-bis. All'articolo 27 del decreto-legge 17 maggio 2022, n. 50, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) nella rubrica, dopo la parola: "concessioni" sono aggiunte le parole: "e di affidamenti";

b) dopo il comma 2, è inserito il seguente:

"2-bis. Al fine di fronteggiare gli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonché dei carburanti e dei prodotti energetici ed in considerazione della necessità di diversificare le fonti di approvvigionamento ai fini della sicurezza energetica nazionale, anche in attuazione del Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima 2030 (PNIEC), per i contratti di appalto di lavori, sottoscritti tra il 1° gennaio 2019 ed il 31 dicembre 2021 e funzionali all'esecuzione degli interventi di realizzazione, efficientamento o ripotenziamento di impianti di energia elettrica di potenza superiore a 300 MW termici, autorizzati ai sensi del decreto-legge 7 febbraio 2002, n. 7, convertito dalla legge 9 aprile 2002 n. 55, anche strumentali alla produzione di nuova capacità di generazione elettrica di cui al decreto legislativo 19 dicembre 2003, n. 379, i committenti adeguano i prezzi dei materiali da costruzione e di produzione, riconoscendo un incremento pari alla differenza tra le risultanze dei principali indici delle materie prime rilevati da organismi di settore, o dall'Istituto Nazionale di Statistica, al momento della contabilizzazione o dell'annotazione delle lavorazioni eseguite, rispetto a quelli rilevati al momento della sottoscrizione dei relativi contratti, nei limiti del 20%. Tale adeguamento è riconosciuto in relazione alle lavorazioni eseguite e contabilizzate, a seguito dell'emissione dei relativi ordini di acquisto, alla data di entrata in vigore della presente disposizione, nonché a quelle eseguite o annotate fino al 31 dicembre 2022. Sono fatti salvi le clausole contrattuali e ogni altro atto che contenga condizioni più favorevoli. Dalla presente disposizione non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica."»

10.15

FERRERO, PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RUFA, RIPAMONTI

Ritirato

Dopo il comma 5, aggiungere, in fine, il seguente:

«5-bis. All'articolo 27 del decreto-legge 17 maggio 2022, n. 50, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) nella rubrica, dopo la parola: "concessioni" sono aggiunte le parole: "e di affidamenti";

b) dopo il comma 2, è inserito il seguente:

"2-bis. Al fine di fronteggiare gli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonché dei carburanti e dei prodotti energetici ed in considerazione della necessità di diversificare le fonti di approvvigionamento ai fini della sicurezza energetica nazionale, anche in attuazione del Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima 2030 (PNIEC), per i contratti di appalto di lavori, sottoscritti tra il 1° gennaio 2019 ed il 31 dicembre 2021 e funzionali all'esecuzione degli interventi di realizzazione, efficientamento o ripotenziamento di impianti di energia elettrica di potenza superiore a 300 MW termici, autorizzati ai sensi del decreto-legge 7 febbraio 2002, n. 7, convertito dalla legge 9 aprile 2002 n. 55, anche strumentali alla produzione di nuova capacità di generazione elettrica di cui al decreto legislativo 19 dicembre 2003, n. 379, i committenti adeguano i prezzi dei materiali da costruzione e di produzione, riconoscendo un incremento pari alla differenza tra le risultanze dei principali indici delle materie prime rilevati da organismi di settore, o dall'Istituto Nazionale di Statistica, al momento della contabilizzazione o dell'annotazione delle lavorazioni eseguite, rispetto a quelli rilevati al momento della sottoscrizione dei relativi contratti, nei limiti del 20%. Tale adeguamento è riconosciuto in relazione alle lavorazioni eseguite e contabilizzate, a seguito dell'emissione dei relativi ordini di acquisto, alla data di entrata in vigore della presente disposizione, nonché a quelle eseguite o annotate fino al 31 dicembre 2022. Sono fatti salvi le clausole contrattuali e ogni altro atto che contenga condizioni più favorevoli. Dalla presente disposizione non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica."

10.16

ARRIGONI, PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RUFA, RIPAMONTI

Ritirato

Dopo il comma 5 aggiungere il seguente:

«5-bis. Al fine di garantire l'accessibilità sostenibile in tempo utile per lo svolgimento dei Giochi olimpici invernali 2026, per le spese di progettazione degli interventi di riqualificazione Bergamo Lecco ex SS.639 dei Laghi di Pusiano e Garlate", Lotto funzionale "Lavello", è autorizzata la spesa di 1,5 milioni di euro per l'anno 2022 e per l'anno 2023.»

Conseguentemente il Fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190, è ridotto di 1,5 milioni per l'anno 2022 e 2023.

10.17

DAMIANI

Ritirato

Dopo il comma 5, aggiungere il seguente:

«5-bis. All'articolo 12, comma 3, secondo periodo, del decreto legge 10 settembre 2021 n. 121, convertito con modificazioni dall'articolo 1, legge 9 novembre 2021, n. 156, le parole "entro sei mesi dalla pubblicazione del decreto" sono sostituite dalle seguenti "entro 12 mesi dalla pubblicazione del decreto".»

ORDINI DEL GIORNO

G10.2

FLORIS, AIMI, TOFFANIN, PAPTAEU, MODENA, CRAXI

Ritirato

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante "Disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile,

nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili" (A.S. 2646),

premessi che:

il decreto-legge in esame non reca misure adeguate e mirate per la gestione dei problemi legati alle carenze infrastrutturali della Regione Sardegna;

tale Regione, da sempre nota per le innumerevoli risorse paesaggistiche e culturali, è tra le più penalizzate e deficitarie dal punto di vista logistico, sia con riferimento ai collegamenti interni, sia riguardo alla scarsità di collegamenti, sia aerei che marittimi, con il continente;

la dotazione di adeguate infrastrutture rappresenta per i territori il volano principale per favorire lo sviluppo del sistema produttivo e, in momenti di crisi economico-sociale come quello attuale, la garanzia per una più rapida ripresa e, con essa, il rilancio del turismo;

è improcrastinabile la necessità di assumere iniziative tempestive ed efficaci volte alla programmazione di investimenti a regime nei principali settori infrastrutturali della Regione Sardegna,

impegna il Governo:

a reperire adeguate risorse finanziarie finalizzate al potenziamento delle reti viarie e ferroviarie interne della Regione Sardegna, nonché i collegamenti aerei e navali della Regione con il continente, al fine di diminuire il *gap* infrastrutturale del territorio sardo.

G10.3

BOCCARDI

Ritirato

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione in legge del decreto-legge 16 giugno 2022, n.68 recante "Disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili" (A.S. 2646),

premessi che:

la S.S. 172 (c.d. "dei Trulli") è una importante via di comunicazione che unisce Taranto a Casamassima, ove si raccorda alla S.S. 100 che da Taranto conduce a Bari. Tale strada, nel suo primo tratto (Taranto-Orimini) è già stata oggetto, di lavori di adeguamento ed allargamento della sede e, attualmente, si presenta a quattro corsie; il restante percorso, invece, nonostante

l'intenso traffico che l'attraversa, soprattutto durante i mesi estivi, è tuttora a due sole corsie ed è appunto oggetto dei lavori di allargamento e messa in sicurezza finanziati con la convenzione sopra citata, lavori attualmente in fase di avanzata progettazione;

in data 21 novembre 2003 è stata sottoscritta fra la Regione Puglia e l'ANAS una convenzione che prevedeva tra l'altro due importanti interventi sulla S.S. 172, ovvero l'"Adeguamento e ammodernamento in sede ed in variante - IV corsia Orimini superiore", dell'importo di 15,494 milioni di Euro, nonché i "Lavori di costruzione della variante di Martina Franca e del tronco Casamassima-Putignano" dell'importo di 35,537 milioni di Euro, entrambi con finanziamento ad intero carico dell'ANAS;

l'intervento per la SS 172 dei Trulli - tratta Casamassima - Turi - Putignano è inserita tra le infrastrutture strategiche di interesse nazionale nonché nella convenzione stipulata tra ANAS e la regione Puglia;

l'intervento è contenuto nel Piano pluriennale ANAS 2016-2020 per un importo di 57,5 milioni di euro e allo stato risulta finanziato il primo lotto tra Casamassima e Turi per un totale di 18,2 milioni di cui:

- 7,2 a valere sulla delibera CIPE n. 29/2012;

- 11 milioni di euro a valere sulla delibera CIPE n.137/2012;

i dati statistici elaborati dall'ACI e dall'ANAS evidenziano che, in particolare nell'ultimo periodo, sul tratto Putignano-Turi-Casamassima si rileva un tasso di incidentalità e di mortalità particolarmente elevato, peraltro in aumento nel corso degli ultimi anni;

l'ammodernamento del tratto Casamassima - Putignano consente di migliorare le condizioni di sicurezza della circolazione e l'adeguamento degli svincoli e la regolarizzazione degli accessi ai fondi anche con l'introduzione di viabilità di servizio. Sull'infrastruttura in progetto è stimato un Traffico Giornaliero Medio pari a circa 21.570,

impegna il Governo:

ad assumere iniziative volte ad avviare l'opera citata in premessa atteso che da circa 10 anni ANAS dispone dei finanziamenti necessari per la realizzazione del primo lotto tra Casamassima e Turi e ad assicurare il completo finanziamento e la relativa realizzazione del lotto compreso tra Turi e Putignano.

G10.5

D'ARIENZO

Ritirato

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione del decreto legge 16 giugno 2022, n. 68, recante "Disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili" (A.S. 2646);

premesso che,

le gare d'appalto andate deserte per la realizzazione dell'alta velocità Brescia-Verona e Verona-Vicenza stanno rallentando l'esecuzione dei lavori e si rischia di non rispettare i termini imposti dal PNRR, di cui le due opere hanno ricevuto parte dei finanziamenti;

alcune gare vanno deserte per le conseguenze delle crisi delle imprese del settore dei lavori infrastrutturali che ne ha ristretto la platea in maniera significativa;

a questo, si aggiungono i rincari delle materie prime che rendono impossibile il calcolo dei costi in rapporto alla cifra a base d'asta nonché una certa sfiducia degli operatori a causa dell'eccessiva volatilità dei prezzi;

per la tratta Milano/Verona è stato condiviso l'affidamento al mercato, mediante procedure di gara, di una quota degli appalti da far eseguire a terzi pari al 70 per cento circa delle opere civili e di armamento (le infrastrutture). Il restante 30 per cento è rimasto in capo al Consorzio CEPAV 2 attraverso gli affidamenti diretti;

per la Tratta Verona/Padova, invece, è stato condiviso l'affidamento al mercato, mediante procedure di gara, di una quota degli appalti da far eseguire a terzi pari al 60 per cento circa delle opere civili e di armamento (le infrastrutture). Il restante 40 per cento è rimasto in capo al Consorzio IRICAV 2 attraverso gli affidamenti diretti;

è possibile una soluzione interpretando correttamente gli impegni assunti dal Governo italiano in sede comunitaria, anche al fine garantire l'ultimazione delle opere affidate nel rispetto delle tempistiche contrattuali senza che ciò possa essere considerata quale violazione degli impegni assunti dallo Stato italiano verso l'Europa con il PNRR;

tutto ciò premesso,

impegna il Governo

a valutare la possibilità di avviare un confronto mirato con l'UE per favorire la realizzazione delle opere in questione modificando i limiti percentuali vigenti ed in particolare proponendo che se la gara pubblica per l'individuazione delle imprese terze cui affidare il 70 per cento o il 60 per cento dei lavori dell'intera tratta, andasse deserta o comunque non è possibile aggiudi-

carla, il Contraente possa procedere con affidamenti diretti purché le condizioni iniziali dell'appalto non siano sostanzialmente modificate.

G10.6

DAMIANI

Ritirato

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione in legge del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68 recante "Disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili" (A.S. 2646),

premesso che:

il decreto-legge reca diverse disposizioni per il rafforzamento e la funzionalità di opere pubbliche relative alla mobilità;

la riqualificazione infrastrutturale del Paese passa necessariamente attraverso il completamento di molte reti ferroviarie del Sud Italia, come quella relativa alla tratta Canosa di Puglia fino a Spinazzola,

al fine di potenziare il sistema ferroviario della Regione Puglia, di ridurre l'impatto ambientale delle polveri sottili derivate dal trasporto su gomma o su rotaia con vetture a trazione biodiesel, di decongestionare il traffico veicolare che insiste nella tratta tra Barletta e Spinazzola, sarebbe opportuno procedere all'elettificazione della tratta ferroviaria Canosa di Puglia-Minervino Murge-Spinazzola in aggiunta alla tratta Barletta-Canosa di Puglia già prevista dal piano di potenziamento della linea Barletta-Spinazzola,

impegna il Governo:

a valutare l'opportunità di adottare iniziative al fine di procedere all'elettificazione della tratta ferroviaria Canosa di Puglia-Minervino Murge-Spinazzola in aggiunta alla tratta Barletta-Canosa di Puglia già prevista dal piano di potenziamento della linea Barletta-Spinazzola.

EMENDAMENTI

10.0.1

FARAONE

Ritirato

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 10-bis.

(Misure urgenti per gli interventi di particolare rilevanza statale e regionale)

1. Al fine di promuovere le difficoltà in sede di approvazione e realizzazione delle opere, promuovendo un forte impatto economico e sociale, finalizzato a consentire lo sviluppo dell'economia in tutte le sue componenti, il Presidente del Consiglio dei Ministri, d'intesa con le Regioni competenti interessate, ovvero del Presidente della Giunta regionale, d'intesa con i competenti organi statali, se necessario e con gli enti locali interessati per quelle di interesse regionale, possono dichiarare la particolare rilevanza di interventi pubblici o privati o costituenti espressioni di partenariato pubblico/privato.

2. La dichiarazione della particolare rilevanza statale o regionale dell'intervento di cui al comma viene adottata su istanza dei soggetti pubblici o privati competenti o interessati, e contiene l'illustrazione delle finalità dell'intervento, la rilevanza delle sue ricadute sotto il profilo economico e sociale, l'analisi costi/benefici, il costo di massima degli interventi e le risorse disponibili per l'immediata esecuzione dell'intervento.

3. Con il provvedimento di cui al comma 2 è nominato un commissario per l'approvazione e la realizzazione dell'opera, in possesso di adeguata esperienza e qualificazione, il cui compenso è fissato con lo stesso provvedimento di nomina a valere sui fondi destinati all'esecuzione dell'opera. Il commissario nella sua attività utilizza la struttura degli enti pubblici istituzionalmente competenti senza maggiori costi per la finanza pubblica e svolge ogni attività di coordinamento e di promozione dell'opera in tutte le fasi approvative, autorizzative e realizzative.

4. Il Commissario nominato, previo esperimento di procedura concertativa cui partecipano tutti i soggetti pubblici competenti ai vari livelli istituzionali, statale, regionale e locale, previa conferenza da svolgersi in forma sincrona e contestuale ai sensi dell'articolo 14, comma 25 della legge 7 agosto 1990, n. 241, approva il progetto definitivo dell'intervento con effetto, per quanto necessario, di dichiarazione di pubblica utilità e di variante agli strumenti territoriali, urbanistici e programmatori, in deroga alle norme ordinarie sul regime delle competenze.

5. Le procedure per la valutazione di impatto ambientale relative alle opere necessarie per gli interventi di rilevanza statale e regionale sono disciplinate dagli articoli 182, 183, 184 e 185 del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 153 nonché, per le opere gli impianti e le infrastrutture necessari alla realizzazione dei progetti strategici per la transizione energetica del Paese inclusi nel Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) e al raggiungimento degli obiettivi fissati dal Piano nazionale integrato per l'energia e il clima (PNIEC), predisposto in attuazione del Regolamento (UE) 2018/1999 e le opere ad essi connesse, dagli articoli 17 e 18 del decreto legge 31 maggio 2021, n. 77.

6. Il Commissario cessa dalla carica con l'avvenuta realizzazione dell'intervento previsto.

7. Il termine per le impugnative degli atti adottati dal Commissario sono fissati in 30 giorni e i ricorsi, anche ove contenenti richiesta di provvedimenti cautelari, devono essere decisi in Camera di Consiglio del Giudice Amministrativo competente nel termine perentorio di 60 giorni dal loro deposito.

8. Ai fini del rispetto delle disposizioni di cui al comma precedente, i termini processuali sono così fissati:

- a) giorni 5 dalla notifica per il deposito del ricorso;
- b) giorni 10 dalla notifica e/o giorni 5 dal deposito del ricorso per la costituzione delle altre parti mediante atti di costituzione motivato;
- c) giorni 20 dalla notifica e/o 15 dal deposito per la presentazione di nuovi documenti;
- d) giorni 30 dalla notifica e/o 25 dal deposito per le difese conclusive;
- e) giorni 40 dalla notifica e/o 35 dal deposito per le memorie di replica;

9. In caso di provvedimento cautelare anteriore alla Camera di Consiglio, l'efficacia dello stesso deve essere subordinata alla presentazione di idonea cauzione di ammontare determinato con riferimento al valore del presunto pregiudizio economico che ne potrebbe derivare al soggetto interessato e inappellabilmente deciso dal giudice che ha emesso il provvedimento.

10. La decisione assunta in Camera di Consiglio è depositata entro 10 giorni dall'ultimo documento depositato nei termini di cui al precedente comma 8.

11. In caso di giudizio di appello si applicano i medesimi termini di cui ai commi 7, 8 e 10 del presente articolo.

12. In caso di definitivo rigetto dell'impugnativa di cui al comma 7, i soggetti proponenti sono responsabili dei pregiudizi derivanti dai provvedimenti giudiziali adottati su loro istanza. La relativa domanda di risarcimento appartiene alla giurisdizione esclusiva del giudice amministrativo.»

10.0.2

MIRABELLI, MARGIOTTA, MANCA

Ritirato

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 10-bis

(Disposizioni urgenti per i territori colpiti da eventi sismici)

1. Al fine di favorire il completamento del processo di ricostruzione nei territori colpiti da eventi sismici, anche in relazione agli obiettivi strategici degli interventi del Piano nazionale di ripresa e resilienza e del Piano nazionale per gli investimenti complementari, al comma 1, dell'art. 20-*bis*, del decreto-legge 6 novembre 2021, n. 152, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 dicembre 2021, n. 233, dopo le parole: "e ai comuni della città metropolitana di Catania di cui all'allegato 1 annesso al decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55" sono aggiunte le seguenti: ", nonché ai comuni interessati da eventi sismici per i quali sia intervenuta la deliberazione dello stato di emergenza ai sensi dell'articolo 24 del decreto legislativo 2 gennaio 2018, n. 1, non ricompresi nei crateri sopra indicati, limitatamente agli edifici classificati alla data del 31 dicembre 2021 con esito C o E ai sensi del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 5 maggio 2011, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 113 del 17 maggio 2011, e del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 14 gennaio 2015."

2. Al comma 2 dell'articolo 11-*bis* del decreto legislativo 12 maggio 2016, n. 90, le parole: "dal 24 agosto 2016" sono sostituite dalle seguenti: "dal 6 aprile 2009" e le parole: "31 dicembre 2022" sono sostituite dalle seguenti: "31 dicembre 2026".»

10.0.3

RICCIARDI

Ritirato

Dopo l'articolo, inserire il seguente:

«Art. 10-bis

(Disposizioni in materia di recupero del patrimonio edilizio)

1. Al fine di reperire le risorse necessarie a finanziare il recupero del patrimonio edilizio dello Stato, anche in conseguenza della crisi economica generata dall'emergenza epidemiologica da Covid-19 e dall'aumento genera-

lizzato dei prezzi delle materie prime, il Ministero dell'Economia e delle Finanze è autorizzato a incrementare il volume di conio delle monete per collezionisti in euro, definite dal comma 5 dell'articolo 87 della legge 27 dicembre 2002, GIORNn. 289, che hanno corso legale solo in Italia.

2. La Banca d'Italia, entro 30 giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, previa comunicazione alla Banca Centrale Europea e al Ministero dell'economia e delle finanze, modifica il volume di conio per il 2022 per le monete da collezione pari ad almeno 400.000.000,00 di euro. Con decreto del Ministero dell'Economia e delle Finanze la gestione, realizzazione e vendita sono affidate al Dipartimento del Tesoro ed alla Zecca di Stato, nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

3. Il Dipartimento del Tesoro, di concerto con le amministrazioni pubbliche interessate, è autorizzato a definire ed emettere le monete da collezione in taglio da euro 5 - 10 - 20 - 50, e a rappresentare graficamente sulle facce delle monete, gli edifici storici del patrimonio pubblico oggetto di recupero e valorizzazione, in versione normale e fior di conio, millesimo 2022, da cedere sfuse o in appositi contenitori, ad enti, associazioni e privati italiani o stranieri.

4. Presso il Ministero dell'Economia e delle Finanze è istituito un fondo con una dotazione di 500.000 euro per l'anno 2022, alimentato con le maggiori entrate derivanti dall'attuazione del presente articolo. Con decreto del Ministro dell'Economia e delle finanze si provvede al riparto del fondo tra le istituzioni pubbliche proprietarie degli immobili o delle opere d'arte commemorate, al fine di recuperare e valorizzare il patrimonio edilizio ed artistico.»

10.0.4

CAMPAGNA

Ritirato

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 10-bis.

(Misure per favorire l'incremento dell'offerta di alloggi in locazione per uso residenziale di lunga durata)

1. Al fine di favorire l'incremento dell'offerta di alloggi in locazione per uso residenziale di lunga durata, la residenzialità nei centri storici e di tutelare il patrimonio storico-artistico e ambientale, i comuni di cui all'ar-

articolo 59, comma 1, del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126, possono:

a) integrare i propri strumenti urbanistici con specifiche disposizioni per individuare, in modo differenziato per ambiti omogenei e nel rispetto dei principi di proporzionalità, trasparenza e non discriminazione, con particolare riguardo al centro storico, i limiti massimi e i presupposti previsti per la destinazione degli immobili residenziali ad attività di locazione breve di cui all'art 4 del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito in legge 21 giugno 2017, n. 96. Le disposizioni di cui al primo periodo tengono conto della funzione di integrazione al reddito della locazione breve per i soggetti che svolgono tale attività in relazione ad una sola unità immobiliare.

b) stabilire, con specifiche disposizioni regolamentari, che lo svolgimento dell'attività di cui alla lettera a) per oltre 120 giorni, anche non consecutivi, di ogni anno solare, sia subordinato al mutamento di destinazione d'uso e categoria funzionale dell'immobile.

2. Il Regolamento di cui al comma 1 è aggiornato periodicamente in considerazione dell'andamento della popolazione residente ed adottato nel rispetto della legge regionale in materia.»

10.0.5

MARGIOTTA

Ritirato

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 10-bis

(Disposizioni urgenti in materia di ricezione del segnale televisivo satellitare)

1. Al fine di consentire ai comuni, comunità montane o ad altri enti locali o consorzi di enti locali non rientranti nella zona di coordinamento radioelettrico internazionale concordata con i Paesi radio-elettricamente confinanti, la prosecuzione della trasmissione via etere simultanea ed integrale dei programmi televisivi diffusi in ambito nazionale e locale ai sensi dell'articolo 27 del decreto legislativo n. 208 del 2021 e garantire la continuità della fruizione dei programmi televisivi della popolazione residente in aree, nelle quali gli interventi infrastrutturali necessari per la ricezione del segnale televisivo non risultano sostenibili economicamente, è autorizzata la spesa di 2.5 milioni di euro per l'anno 2022 per l'adeguamento degli impianti di trasmissione autorizzati da riattivare nelle suddette zone con un limite massimo dell'ottanta

per cento delle spese sostenute e comunque per un importo non superiore a diecimila euro.

2. Con decreto del Ministro dello Sviluppo economico, di concerto con il Ministro dell'Economia e delle finanze, da emanarsi entro 30 giorni dall'entrata in vigore della presente disposizione, sono individuate le modalità operative e le procedure per l'attuazione degli interventi di cui al comma 1.

3. In caso di acquisto di apparecchio di ricezione televisiva via satellite il contributo di cui all'art. 1, comma 1039, lettera c), della legge 27 dicembre 2017, n. 205, è innalzato fino ad un importo di euro 50.

4. Alla copertura degli interventi di cui ai commi 1 e 3 sono destinati rispettivamente 2,5 milioni e 7,5 milioni a valere sulle risorse di cui all'articolo 1, comma 1039, lettera c), della legge 27 dicembre 2017, n. 205.»

10.0.6

STEGER, DURNWALDER, LANIECE

Ritirato

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 10-bis

1. Al decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 199, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 21, comma 1, la lettera b) è sostituita dalla seguente: "b) la comunità è un soggetto di diritto autonomo, in cui l'amministrazione comunale ha potere di indirizzo e pianificazione, e in cui l'esercizio dei poteri di controllo fa capo esclusivamente a persone fisiche, PMI, enti territoriali e autorità locali, ivi incluse le stesse amministrazioni comunali, gli enti di ricerca e formazione, gli enti religiosi, quelli del terzo settore e di protezione ambientale nonché le amministrazioni locali contenute nell'elenco delle amministrazioni pubbliche divulgato dall'Istituto Nazionale di Statistica (di seguito: ISTAT) secondo quanto previsto all'articolo 1, comma 3, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, che sono situate nel territorio degli stessi Comuni in cui sono ubicati gli impianti per la condivisione di cui al comma 2, lettera a)";

b) all'articolo 33, è aggiunto il seguente comma: "3. Al fine di ottimizzare le configurazioni realizzate in attuazione del presente Capo, i gestori di servizi energetici e di gas comunicano annualmente ai Comuni i dati relativi ai consumi di energia e di gas di tutte le utenze allacciate relative al territorio di competenza di ciascuna amministrazione comunale".»

10.0.7

PEROSINO

Ritirato

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 10-bis

(Disposizioni in materia di appalti pubblici di lavori)

1. Per fronteggiare gli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonché dei carburanti e dei prodotti energetici, in relazione agli appalti pubblici di lavori, ivi compresi quelli affidati a contraente generale, aggiudicati sulla base di offerte, con termine finale di presentazione entro il 31 dicembre 2022 in deroga alle previsioni di cui all'articolo 23, comma 16, terzo periodo, del codice dei contratti pubblici di cui al decreto legislativo n. 50 del 2016, e limitatamente all'anno 2022, gli enti pubblici non tengono conto dei prezziari in uso.»

10.0.8

MIRABELLI, MARGIOTTA, MANCA

Ritirato

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 10-bis

(Disposizioni urgenti per l'affidamento di appalti pubblici nel settore della cultura)

1. All'articolo 38 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, dopo il comma 1-bis è inserito il seguente: "1-ter. A fine di ottimizzare le procedure di affidamento degli appalti pubblici per la realizzazione delle funzioni di tutela e valorizzazione del patrimonio culturale, a decorrere dal 1° settembre 2022, la società Ales S.p.A. è qualificata di diritto centrale di committenza e può svolgere attività di centralizzazione delle committenze per conto del Ministero della cultura e per conto delle amministrazioni aggiudicatrici o degli enti aggiudicatori operanti nel settore della cultura e tenuti al rispetto delle disposizioni di cui al presente codice.

2. Fino al 31 dicembre 2026, entro le soglie previste dal decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, anche gli uffici periferici del Ministero della cultura, di cui all'articolo 39, comma 1, lettere b), f), g) e h), del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 2 dicembre 2019, n. 169, possono,

sentito il Segretariato regionale competente, svolgere le funzioni di stazione appaltante per l'acquisto di forniture, servizi e lavori.".»

10.0.9

CAMPARI, PERGREFFI, CORTI, RIPAMONTI, RUFA

Ritirato

Dopo l'articolo, aggiungere il seguente:

«Art. 10-bis

1. Al fine di realizzare un'opera di manutenzione straordinaria delle caserme situate in edifici di interesse storico, il Ministro della difesa, d'intesa con le competenti Soprintendenze, può avvalersi di un fondo istituito presso il Ministero stesso, denominato " Fondo per la ristrutturazione delle caserme site in edifici di interesse storico, con una dotazione di 5 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022, 2023, 2024.

2. Agli oneri derivanti dal presente articolo, pari a 5 milioni di euro per gli anni 2022, 2023, 2024 si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per far fronte ad esigenze indifferibili che si manifestano nel corso della gestione di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.»

10.0.10

MARGIOTTA

Ritirato

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 10-bis

(Gestione del fondo salva opere)

1. All'articolo 47, comma 1-ter, del decreto-legge 30 aprile 2019, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 giugno 2019, n. 58, dopo il quinto periodo è inserito il seguente: "Nelle ipotesi in cui ai soggetti beneficiari del fondo, a seguito dell'adozione del decreto di omologazione del concordato ai sensi dell'articolo 180 del regio decreto 16 marzo 1942, n. 267, siano assegnati azioni o strumenti finanziari partecipativi, il Ministero, su richiesta del beneficiario, detiene le azioni o gli strumenti finanziari partecipativi

al medesimo assegnati in esecuzione della proposta di concordato preventivo. Tale acquisizione determina la riammissione al fondo del beneficiario e, nei limiti delle risorse disponibili, l'inserimento del beneficiario stesso nel primo piano di riparto approvato successivamente all'acquisizione delle azioni o degli strumenti finanziari partecipativi da parte del Ministero."»

10.0.11

MANCA, MARGIOTTA

Ritirato

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 10-bis.

(Misure per la realizzazione di progetti inerenti alla mobilità sostenibile)

1. Al fine di migliorare l'efficacia e l'efficienza dell'azione amministrativa e la sinergia nei processi istituzionali e digitali afferenti ad ambiti affini, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili si avvale, mediante la stipula di apposite convenzioni, dell'Automobile Club d'Italia per l'attuazione di progetti inerenti alla mobilità sostenibile previsti dal Piano nazionale di ripresa e resilienza o da altre iniziative progettuali.

2. Agli oneri derivanti dal comma 1, si provvede utilizzando le risorse finanziarie assegnate nell'ambito del sub-investimento 1.4.6 della Missione 1 - Componente 1 - Asse 1 del Piano nazionale di ripresa e resilienza, nonché di ulteriori fondi europei laddove disponibili».

10.0.12

EVANGELISTA

Ritirato

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 10-bis.

(Disposizioni urgenti relative alla realizzazione della nuova linea ferroviaria Torino-Lione)

1. L'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 208 della legge 24 dicembre 2012, n. 228, è incrementata, per l'anno 2022, di euro 66 milioni.

— 301 —

2. L'incremento dell'autorizzazione di spesa di cui al comma 1 è destinato in via esclusiva alla realizzazione dei lavori definitivi della tratta italiana della linea ferroviaria Torino-Lione.

3. Ai maggiori oneri derivanti dall'applicazione delle disposizioni contenute nel presente articolo, valutati in 66 milioni di euro per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo di cui all'articolo 1, comma 255, primo periodo della legge 30 dicembre 2018, n. 145.».

10.0.13

FERRERO, PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RIPAMONTI, RUFA

Ritirato

Dopo l'articolo, aggiungere il seguente:

«Art.10-bis

1. Il fondo di cui all'articolo 1, comma 891, della legge 30 dicembre 2018, n. 145, è incrementato di 3 milioni di euro per l'anno 2022 e 3 milioni di euro per l'anno 2023, da destinare esclusivamente alla messa in sicurezza del Ponte sul Fiume Dora Baltea di svincolo dell'Autostrada A5 del comune di Quincinetto.

2. Agli oneri derivanti dal presente articolo a 3 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022 e 2023, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per far fronte ad esigenze indifferibili che si manifestano nel corso della gestione di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.»

Art. 11

11.2

LOREFICE

Ritirato

Al comma 1, sopprimere la lettera a).

11.3

MALAN, RUSPANDINI, TOTARO

Ritirato

Al comma 1, lettera a), sopprimere il numero 1).

11.4

BOLDRINI, IORI

Ritirato

Al comma 1, apportare le seguenti modificazioni:

a) alla lettera a), sostituire le parole: « 30 settembre 2022» con le seguenti: «31 dicembre 2022»;

b) alla lettera b), sostituire le parole: « 30 settembre 2022» con le seguenti: «31 dicembre 2022».

11.0.1

CAMPARI, SAPONARA, PERGREFFI, CORTI, RIPAMONTI, RUFA

Ritirato

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 11-bis

1. Il corridoio Plurimodale Tirreno Brennero - Raccordo Autostradale A15 Fontevivo (PR) - A22 Nogarole Rocca (VR), cosiddetto Ti-Bre, è ritenuto intervento infrastrutturale strategico e prioritario per le attività economiche dell'area e per lo sviluppo infrastrutturale, industriale ed economico del Paese. Ai sensi dell'articolo 4, comma 1, del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55 con apposito decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, d'Intesa con le Regioni interessate, sentito il Ministro dell'economia e delle finanze è disposta la nomina di un Commissario straordinario per il completamento della realizzazione dell'asse autostradale Ti-bre e dei relativi raccordi. A tal fine, è autorizzata la spesa di 200 milioni di euro per l'anno 2022, 100 milioni di euro per l'anno 2023 e 150 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2024 al 2027, quale contribu-

to pubblico per la progettazione e realizzazione del secondo e terzo lotto dell'Autostrada Tirreno - Brennero - Ti-Bre, e dei relativi raccordi. All'onere derivante dal presente comma, pari a 150 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2022 al 2025, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.»

11.0.2

TESTOR, PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RIPAMONTI, RUFA

Ritirato

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 11-bis

(Finanziamento di interventi all'interno delle scuole di province e città metropolitane)

1. All'articolo 1, comma 533, della legge 30 dicembre 2021, n. 234, alla fine della lettera a) è aggiunto il seguente periodo: "Ai finanziamenti aggiuntivi disposti con il periodo precedente accedono anche le Province autonome di Trento e di Bolzano.

2. Agli oneri derivanti dal presente articolo, pari a 91,2 milioni di euro per l'anno 2022, si provvede:

a) Nel limite di 45 milioni di euro, mediante corrispondente riduzione del Fondo per far fronte ad esigenze indifferibili che si manifestano nel corso della gestione di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.

b) Nel limite di 46,2 milioni di euro, mediante corrispondente riduzione del Fondo per interventi strutturali di politica economica di cui all'articolo 10, comma 5, del decreto-legge 29 novembre 2004, n. 282, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 dicembre 2004, n. 307.»

Art. 12

12.2

EVANGELISTA, CONZATTI

Ritirato

Sostituire l'articolo con il seguente:

«Art. 12.

(Misure in materia di funzionamento della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS e della Commissione tecnica PNRR-PNIEC)

1. Le risorse di cui all'articolo 33, comma 1, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, sono destinate, nel limite di 12 milioni di euro annui a decorrere dal 2022, al corretto funzionamento della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale - VIA e VAS e della Commissione PNRR-PNIEC.

2. Dall'attuazione del presente articolo non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica e non devono derivare incrementi delle tariffe poste a carico dei soggetti che propongono di sottoporre un progetto a valutazione d'impatto ambientale.

3. All'articolo 8, comma 2, ultimo periodo e comma 5, ultimo periodo, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, la parola "provvedimento" è sostituita dalla parola "parere".».

12.3

GIROTTI, COLTORTI, LUPO, DI GIROLAMO, CIOFFI, FEDE, VANIN

Ritirato

Sostituire l'articolo con il seguente:

«Art. 12

(Misure in materia di funzionamento della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS e della Commissione tecnica PNRR-PNIEC)

1. Al fine di consentire il corretto funzionamento della Commissione tecnica VIA e Commissione PNRR-PNIEC, a valere sulle tariffe di cui all'ar-

articolo 33, comma 1, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, è autorizzata la spesa di 8 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2022.

2. All'articolo 8 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 2, ultimo periodo, la parola: "provvedimento" è sostituita dalla seguente: "parere";

b) al comma 5, secondo periodo, la parola: "provvedimento" è sostituita dalla seguente: "parere".».

12.5

RUSPANDINI

Ritirato

Sostituire l'articolo con il seguente:

«Art. 12

(Misure in materia di funzionamento della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS e della Commissione tecnica PNRR-PNIEC)

1. Al fine di consentire il corretto funzionamento della Commissione tecnica VIA e Commissione PNRR-PNIEC, a valere sulle tariffe di cui all'articolo 33, comma 1, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, è autorizzata la spesa di 8 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2022. All'articolo 8, comma 2, ultimo periodo e comma 5, ultimo periodo, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, la parola "provvedimento" è sostituita dalla parola "parere".»

12.8

MARGIOTTA

Ritirato

Dopo il comma 1 aggiungere il seguente:

«1-bis. L'articolo 8, comma 5, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, penultimo periodo, limitatamente ai compensi spettanti ai componenti della Commissione VIA VAS, si interpreta nel senso che il compenso spettante a ciascun membro della Commissione VIA VAS, corrisposto a seguito

dell'adozione del provvedimento finale, resta comunque riferito all'anno in cui è stato adottato il relativo parere.».

12.9

MARGIOTTA

Ritirato

Dopo il comma 1, aggiungere il seguente:

«1-bis. A richiesta del Ministero della transizione ecologica, gli oneri istruttori di cui all'articolo 33 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, nei limiti del 10 per cento dell'importo relativo al singolo progetto, possono essere corrisposti, da proponenti che siano società a capitale interamente pubblico, nella forma di comodato di dotazioni tecnologiche, con relativo servizio di assistenza, di documentato valore economico equivalente. Le dotazioni di cui al periodo precedente possono essere utilizzate esclusivamente dalla Commissione Via Vas, dalla Commissione Pnrr-Pniec, dai relativi uffici di supporto e dalla corrispondente direzione generale.»

12.10

GIROTTI

Ritirato

Aggiungere, in fine, il seguente comma:

«1-bis. A decorrere dal 1° gennaio 2023, per le tariffe di cui all'articolo 33, comma 1, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, si procede secondo le modalità previste dall'articolo 33, comma 3-bis, quinto e sesto periodo del medesimo decreto.»

12.11

ASTORRE

Ritirato

Dopo il comma 1, aggiungere il seguente:

«1-bis. All'articolo 242-ter, comma 1, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, dopo le parole: "possono essere realizzati i progetti del Piano nazionale di ripresa e resilienza," sono aggiunte le seguenti: "i progetti inno-

vativi non inseriti nel Piano nazionale di ripresa e resilienza con obiettivi specifici riconducibili alle misure previste in una o più missioni del Piano così come delineati nell'allegato alla Decisione di esecuzione del Consiglio Ecofin del 13 luglio 2021".»

12.13

DAMIANI

Ritirato

Dopo il comma 1 aggiungere il seguente:

«1-bis. Al fine di conseguire il perseguimento degli obiettivi del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, quali il perfezionamento delle obbligazioni giuridicamente vincolanti entro il 31 dicembre 2023, previsti dal PNRR, sono prorogati al 31 dicembre 2023 i contratti dei dirigenti generali in scadenza entro il 31 dicembre 2022, presso le sedi territoriali delle Amministrazioni attuatrici preposte alla gestione e attuazione degli interventi previsti nel PNRR.»

12.14

D'ALFONSO

Ritirato

Dopo il comma 1, aggiungere il seguente: «1-bis. Sono prorogati al 31 dicembre 2023 i contratti dei dirigenti generali, in scadenza entro il 31 Dicembre 2022, in servizio presso le sedi territoriali delle Amministrazioni attuatrici preposte alla gestione e attuazione degli interventi previsti nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza.»

12.15

MARGIOTTA

Ritirato

Dopo il comma 1, aggiungere il seguente: «1-bis. A decorrere dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto legge, anche ai fini di quanto previsto dall'articolo 1, comma 1, il numero dei componenti della Commissione Tecnica PNRR-PNIEC è elevato da 40 a 45.»

12.0.1

GALLONE, MALLEGNI

Ritirato

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 12-bis

(Disposizioni per la rimodulazione degli strumenti di programmazione e pianificazione negoziata)

1. In considerazione delle mutate esigenze economiche e sociali e tenuto conto anche delle difficoltà derivanti dall'eccezionale rincaro delle materie prime, le pubbliche amministrazioni, su richiesta dei soggetti sottoscrittori, procedono ad una verifica degli obiettivi di interesse pubblico per ridefinire gli adempimenti e gli obblighi assunti con gli accordi di programma, le convenzioni urbanistiche ovvero gli accordi similari comunque denominati dalla legislazione regionale, in corso di efficacia alla data di entrata in vigore della presente disposizione.

2. Per le finalità di cui al comma 1 e in applicazione dei principi di efficienza, efficacia ed economicità dell'azione amministrativa nonché dei principi di collaborazione e buona fede nei rapporti tra privati e pubblica amministrazione di cui all'articolo 1, comma 2-bis della Legge 7 agosto 1990, n. 241, le amministrazioni valutano la coerenza degli impegni assunti dai soggetti sottoscrittori con l'oggettiva funzione economico-sociale e la complessiva remuneratività dell'operazione per assicurare l'equilibrata attuazione del programma negoziale con riguardo sia agli interessi del privato, che della pubblica amministrazione. »

12.0.2

MARGIOTTA

Ritirato

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 12-bis

(Disposizioni per la rimodulazione degli strumenti di programmazione e pianificazione negoziata)

1. In considerazione delle mutate esigenze economiche e sociali e tenuto conto anche delle difficoltà derivanti dall'eccezionale rincaro delle materie prime, le pubbliche amministrazioni, su richiesta dei soggetti sottoscrit-

tori, procedono ad una verifica degli obiettivi di interesse pubblico per ridefinire gli adempimenti e gli obblighi assunti con gli accordi di programma, le convenzioni urbanistiche ovvero gli accordi similari comunque denominati dalla legislazione regionale, in corso di efficacia alla data di entrata in vigore della presente disposizione.

2. Per le finalità di cui al comma 1 e in applicazione dei principi di efficienza, efficacia ed economicità dell'azione amministrativa nonché dei principi di collaborazione e buona fede nei rapporti tra privati e pubblica amministrazione di cui all'articolo 1, comma 2-*bis*, della legge 7 agosto 1990, n. 241, le amministrazioni valutano la coerenza degli impegni assunti dai soggetti sottoscrittori con l'oggettiva funzione economico-sociale e la complessiva remuneratività dell'operazione per assicurare l'equilibrata attuazione del programma negoziale con riguardo sia agli interessi del privato, che della pubblica amministrazione. »

12.0.3

EVANGELISTA

Ritirato

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 12-*bis*

(Disposizioni per la rimodulazione degli strumenti di programmazione e pianificazione negoziata)

1. In considerazione delle mutate esigenze economiche e sociali e tenuto conto anche delle difficoltà derivanti dall'eccezionale rincaro delle materie prime, le pubbliche amministrazioni, su richiesta dei soggetti sottoscrittori, procedono ad una verifica degli obiettivi di interesse pubblico per ridefinire gli adempimenti e gli obblighi assunti con gli accordi di programma, le convenzioni urbanistiche ovvero gli accordi similari comunque denominati dalla legislazione regionale, in corso di efficacia alla data di entrata in vigore della presente disposizione.

2. Per le finalità di cui al comma 1 e in applicazione dei principi di efficienza, efficacia ed economicità dell'azione amministrativa nonché dei principi di collaborazione e buona fede nei rapporti tra privati e pubblica amministrazione di cui all'articolo 1, comma 2-*bis* della Legge 7 agosto 1990, n. 241, le amministrazioni valutano la coerenza degli impegni assunti dai soggetti sottoscrittori con l'oggettiva funzione economico-sociale e la complessiva remuneratività dell'operazione per assicurare l'equilibrata attuazione del

programma negoziale con riguardo sia agli interessi del privato, che della pubblica amministrazione.»

12.0.4

BERUTTI

Ritirato

Dopo l'articolo inserire il seguente articolo:

«Art. 12-bis

(Disposizioni per la rimodulazione degli strumenti di programmazione e pianificazione negoziata)

1. In considerazione delle mutate esigenze economiche e sociali e tenuto conto anche delle difficoltà derivanti dall'eccezionale rincaro delle materie prime, le pubbliche amministrazioni, su richiesta dei soggetti sottoscrittori, procedono ad una verifica degli obiettivi di interesse pubblico per ridefinire gli adempimenti e gli obblighi assunti con gli accordi di programma, le convenzioni urbanistiche ovvero gli accordi similari comunque denominati dalla legislazione regionale, in corso di efficacia alla data di entrata in vigore della presente disposizione.

2. Per le finalità di cui al comma 1 e in applicazione dei principi di efficienza, efficacia ed economicità dell'azione amministrativa nonché dei principi di collaborazione e buona fede nei rapporti tra privati e pubblica amministrazione di cui all'articolo 1, comma 2-bis della legge 7 agosto 1990, n. 241, le amministrazioni valutano la coerenza degli impegni assunti dai soggetti sottoscrittori con l'oggettiva funzione economico-sociale e la complessiva remuneratività dell'operazione per assicurare l'equilibrata attuazione del programma negoziale con riguardo sia agli interessi del privato, che della pubblica amministrazione.»

12.0.5

RUSPANDINI, TOTARO

Ritirato

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 12-bis

(Disposizioni per la rimodulazione degli strumenti di programmazione e pianificazione negoziata)

1. In considerazione delle mutate esigenze economiche e sociali e tenuto conto anche delle difficoltà derivanti dall'eccezionale rincaro delle materie prime, le pubbliche amministrazioni, su richiesta dei soggetti sottoscrittori, procedono ad una verifica degli obiettivi di interesse pubblico per ridefinire gli adempimenti e gli obblighi assunti con gli accordi di programma, le convenzioni urbanistiche ovvero gli accordi similari comunque denominati dalla legislazione regionale, in corso di efficacia alla data di entrata in vigore della presente disposizione.

2. Per le finalità di cui al comma 1 e in applicazione dei principi di efficienza, efficacia ed economicità dell'azione amministrativa nonché dei principi di collaborazione e buona fede nei rapporti tra privati e pubblica amministrazione di cui all'articolo 1, comma 2-bis della Legge 7 agosto 1990, n. 241, le amministrazioni valutano la coerenza degli impegni assunti dai soggetti sottoscrittori con l'oggettiva funzione economico-sociale e la complessiva remuneratività dell'operazione per assicurare l'equilibrata attuazione del programma negoziale con riguardo sia agli interessi del privato, che della pubblica amministrazione.»

12.0.6

RUSPANDINI, TOTARO

Ritirato

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 12-bis

(Disposizioni per agevolare la rigenerazione urbana)

1. Al testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia edilizia, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 3, comma 1, lettera d) sostituire il sesto periodo con il seguente periodo: "Rimane fermo che, con riferimento agli immobili sottoposti a tutela ai sensi del codice dei beni culturali e del paesaggio, di cui al decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, gli interventi di demolizione e ricostruzione e gli interventi di ripristino di edifici crollati o demoliti costituiscono interventi di ristrutturazione edilizia diversi da quelli previsti dall'articolo 10, comma 1, lettera c), del presente testo unico, soltanto ove siano mantenuti sagoma, prospetti, sedime e caratteristiche planivolumetriche e tipologiche dell'edificio preesistente e non siano previsti incrementi di volumetria, previa autorizzazione da parte dell'ente preposto alla tutela e nei soli casi in cui gli interventi siano consentiti dagli strumenti urbanistici comunque denominati e dalle previsioni legislative regionali o statali;"

b) all'articolo 10, comma 1, lettera c), sostituire le parole da "gli interventi di ristrutturazione edilizia" fino a "incrementi di volumetria" con le seguenti: "gli interventi di ristrutturazione edilizia che comportino la demolizione e ricostruzione o il ripristino di edifici, crollati o demoliti, sottoposti a tutela ai sensi del decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, ove non siano mantenuti sagoma, prospetti, sedime e caratteristiche planivolumetriche e tipologiche dell'edificio preesistente e siano previsti incrementi di volumetria."».

12.0.7

GALLONE, MALLEGNI

Ritirato

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 12-bis

(Disposizioni in materia di comunità energetiche rinnovabili)

1. Al decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 199, all'articolo 31, comma 1, la lettera b) è così modificata:

"b) la comunità è un soggetto di diritto autonomo, in cui l'amministrazione comunale ha potere di indirizzo e pianificazione, e in cui l'esercizio dei poteri di controllo fa capo esclusivamente a persone fisiche, PMI, enti territoriali e autorità locali, ivi incluse le stesse amministrazioni comunali, gli enti di ricerca e formazione, gli enti religiosi, quelli del terzo settore e di protezione ambientale nonché le amministrazioni locali contenute nell'elenco delle amministrazioni pubbliche divulgato dall'Istituto Nazionale di Statistica (di seguito: ISTAT) secondo quanto previsto all'articolo 1, comma 3, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, che sono situate nel territorio degli stessi Comuni in cui sono ubicati gli impianti per la condivisione di cui al comma 2, lettera a)".

2. All'articolo 33 del decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 199, aggiungere il seguente comma 3: "Al fine di ottimizzare le configurazioni realizzate in attuazione del presente Capo, i gestori di servizi energetici e di gas comunicano annualmente ai Comuni i dati relativi ai consumi di energia e di gas di tutte le utenze allacciate relative al territorio di competenza di ciascuna amministrazione comunale".»

12.0.8

ASTORRE, MANCA, PITTELLA

Ritirato

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 12-bis

(Disposizioni in materia di comunità energetiche rinnovabili)

1. Al decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 199, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 31, comma 1, la lettera b) è sostituita dalla seguente:
"b) la comunità è un soggetto di diritto autonomo, in cui l'amministrazione comunale ha potere di indirizzo e pianificazione, e in cui l'esercizio dei poteri di controllo fa capo esclusivamente a persone fisiche, PMI, enti territoriali e autorità locali, ivi incluse le stesse amministrazioni comunali, gli enti di ricerca e formazione, gli enti religiosi, quelli del terzo settore e di protezione ambientale nonché le amministrazioni locali contenute nell'elenco delle amministrazioni pubbliche divulgato dall'Istituto Nazionale di Statistica (ISTAT) secondo quanto previsto all'articolo 1, comma 3, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, che sono situate nel territorio degli stessi Comuni in cui sono ubicati gli impianti per la condivisione di cui al comma 2, lettera a)";

b) all'articolo 33, dopo il comma 2 è aggiunto il seguente: "2-bis. Al fine di ottimizzare le configurazioni realizzate in attuazione del presente Capo, i gestori di servizi energetici e di gas comunicano annualmente ai Comuni i dati relativi ai consumi di energia e di gas di tutte le utenze allacciate relative al territorio di competenza di ciascuna amministrazione comunale".»

12.0.9

IANNONE, RUSPANDINI, TOTARO

Ritirato

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 12-bis
(Comunità Energetiche)

1. Al decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 199 sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 5, comma 4, le parole: "pari o inferiore a 1 MW" sono sostituite dalle seguenti: "pari o inferiore a 3 MW";»

12.0.10

GALLONE, MALLEGNI

Ritirato

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 12-bis

1. All'articolo 4 del decreto-legge 1° marzo 2022 n. 17, convertito in legge 27 aprile 2022 n. 34 è aggiunto il seguente comma:

"1-bis. Tra le imprese considerate dal decreto del Ministro dello sviluppo economico 21 dicembre 2017 di cui al comma 1 sono inserite anche le aziende di trasporto pubblico locale".

2. All'articolo 5 del decreto-legge 1° marzo 2022 n. 17, convertito in legge 27 aprile 2022 n. 34 è aggiunto il seguente comma:

"2-bis. Tra le imprese considerate al comma 2, di cui all'allegato 1 al decreto del Ministro della transizione ecologica 21 dicembre 2021, n.541, sono inserite anche le aziende di trasporto pubblico locale".»

12.0.11

GALLONE, MALLEGNI

Ritirato

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 12-bis

1. All'articolo 57 del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, e modificato dall'articolo 32-ter del decreto-legge 31 maggio 2021 n. 77, alla fine del comma 14 aggiungere le seguenti parole: "Anche al fine di accelerare l'attuazione della Missione M2C2, Investimento 4.3 del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, gli operatori che intendano investire per l'infrastrutturazione elettrica urbana e metropolitana presentano all'amministrazione comunale e alla città metropolitana, laddove presente, un piano dettagliato con la mappatura delle installazioni, corredato dalle rappresentazioni digitali in formato cartografico che riportino anche le relative coordinate geolocalizzate delle colonnine".»

12.0.12

MALLEGNI

Ritirato

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 12-bis.

(Incentivazione all'esodo volontario di autotrasportatori monoveicolari ed alla riduzione volontaria dell'offerta di trasporto)

1. Per l'esodo volontario di autotrasportatori monoveicolari finalizzato alla razionalizzazione dell'offerta di autotrasporto ed alla riduzione della capacità di trasporto complessiva, sono concessi contributi a favore di imprenditori che rinuncino volontariamente all'attività di autotrasporto.

2. La liquidazione dei contributi è subordinata congiuntamente:

a) alla cessazione definitiva dell'attività sia direttamente che indirettamente;

b) alla cancellazione dal registro delle imprese o dall'albo delle imprese artigiane e dall'albo degli autotrasportatori. La cancellazione dall'albo degli autotrasportatori ha effetto per dieci anni e inibisce all'interessato di figurare quale socio, direttamente o indirettamente, in aziende che siano iscritte o che intendano iscriversi all'albo degli autotrasportatori.

3. Possono usufruire dei contributi gli imprenditori che si trovino nelle seguenti condizioni:

a) esercitino l'autotrasporto di cose per conto di terzi senza lavoratori dipendenti, avendo in disponibilità un solo autoveicolo, o un solo complesso veicolare, di massa complessiva superiore a 1,5 tonnellate e che risultino iscritti all'albo degli autotrasportatori da almeno dieci anni alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto;

b) nei trenta mesi successivi alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto presentino domanda di cessazione dell'attività e contestuale richiesta di cancellazione dall'albo degli autotrasportatori, con effetto dalla data di ammissione al contributo.

4. Entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, con proprio decreto direttoriale, provvede a definire le modalità operative del soggetto gestore individuato nella società RAM spa, senza che ciò importi nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, incaricata di deliberare, previa istruttoria, l'ammissione degli imprenditori agli interventi finanziari previsti dal presente articolo, nei limiti delle risorse autorizzate e tenuto altresì conto dell'età e del periodo di attività.

5. Il contributo è riconosciuto nella misura forfettaria di 5.000 euro per ciascun operatore con iscrizione all'albo degli autotrasportatori per un veicolo di massa complessiva non inferiore a 1,5 tonnellate e non superiore a 3,5 tonnellate, di 6.000 euro per ciascun operatore con iscrizione all'albo degli autotrasportatori per un veicolo di massa complessiva non inferiore a 3,5 tonnellate e non superiore a 11,5 tonnellate e di 10.000 euro per ciascun operatore con iscrizione all'albo degli autotrasportatori per un veicolo di massa complessiva non inferiore a 11,5 tonnellate. Il contributo è erogato in unica soluzione entro e non oltre centottanta giorni dalla deliberazione favorevole del Comitato di cui al comma 4. Ai fini dell'applicazione dell'imposta sul reddito delle persone fisiche, gli importi di cui al presente comma sono equiparati ai redditi indicati all'articolo 16, comma 1, lettera g), del testo unico delle imposte sui redditi, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917, e successive modificazioni.

6. Agli oneri derivanti dal presente articolo, valutati in 10 milioni di euro per l'anno 2022 e 15 milioni di euro per ciascuno degli anni 2023 e 2024, si provvede mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 405, della legge 30 dicembre 2021, n. 234.»

12.0.13

BERUTTI

Ritirato

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 12-bis.

(Incentivazione all'esodo volontario di autotrasportatori monoveicolari ed alla riduzione volontaria dell'offerta di trasporto)

1. Per l'esodo volontario di autotrasportatori monoveicolari finalizzato alla razionalizzazione dell'offerta di autotrasporto ed alla riduzione della capacità di trasporto complessiva, sono concessi contributi a favore di imprenditori che rinuncino volontariamente all'attività di autotrasporto.

2. La liquidazione dei contributi è subordinata congiuntamente:

a) alla cessazione definitiva dell'attività sia direttamente che indirettamente;

b) alla cancellazione dal registro delle imprese o dall'albo delle imprese artigiane e dall'albo degli autotrasportatori. La cancellazione dall'albo degli autotrasportatori ha effetto per dieci anni e inibisce all'interessato di figurare quale socio, direttamente o indirettamente, in aziende che siano iscritte o che intendano iscriversi all'albo degli autotrasportatori.

3. Possono usufruire dei contributi gli imprenditori che si trovino nelle seguenti condizioni:

a) esercitino l'autotrasporto di cose per conto di terzi senza lavoratori dipendenti, avendo in disponibilità un solo autoveicolo, o un solo complesso veicolare, di massa complessiva superiore a 1,5 tonnellate e che risultino iscritti all'albo degli autotrasportatori da almeno dieci anni alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto;

b) nei trenta mesi successivi alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto presentino domanda di cessazione dell'attività e contestuale richiesta di cancellazione dall'albo degli autotrasportatori, con effetto dalla data di ammissione al contributo.

4. Entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, con proprio decreto direttoriale, provvede a definire le modalità operative del soggetto gestore individuato nella società RAM spa, senza che ciò importi nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, incaricata di deliberare, previa istruttoria, l'ammissione degli imprenditori agli interventi finanziari previsti dal presente articolo, nei limiti delle risorse autorizzate e tenuto altresì conto dell'età e del periodo di attività.

5. Il contributo è riconosciuto nella misura forfettaria di 5.000 euro per ciascun operatore con iscrizione all'albo degli autotrasportatori per un veicolo di massa complessiva non inferiore a 1,5 tonnellate e non superiore a 3,5 tonnellate, di 6.000 euro per ciascun operatore con iscrizione all'albo degli autotrasportatori per un veicolo di massa complessiva non inferiore a 3,5 tonnellate e non superiore a 11,5 tonnellate e di 10.000 euro per ciascun operatore con iscrizione all'albo degli autotrasportatori per un veicolo di massa complessiva non inferiore a 11,5 tonnellate. Il contributo è erogato in unica soluzione entro e non oltre centottanta giorni dalla deliberazione favorevole del Comitato di cui al comma 4. Ai fini dell'applicazione dell'imposta sul reddito delle persone fisiche, gli importi di cui al presente comma sono equiparati ai redditi indicati all'articolo 16, comma 1, lettera g), del testo unico delle imposte sui redditi, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917, e successive modificazioni.

6. Agli oneri derivanti dal presente articolo, valutati in 10 milioni di euro per l'anno 2022 e 15 milioni di euro per ciascuno degli anni 2023 e 2024, si provvede mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 405, della legge 30 dicembre 2021, n. 234.»

12.0.14

ARRIGONI, PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RUFA, RIPAMONTI

Ritirato

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 12-bis

(Promozione del bioidrogeno per i trasporti sostenibili)

1. Al fine di promuovere nel settore trasporto, accanto al biometano e ai combustibili gassosi da fonti rinnovabili di origine non biologica, l'implementazione di progetti di bioidrogeno, combustibile e carburante gassoso originato dalle biomasse, al decreto legislativo 8 novembre 2021 n. 199 sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 2, comma 1, è inserita la seguente lettera: "dd-*bis*) "bioidrogeno": idrogeno appartenente alla famiglia dei biogas comunque originato dalla biomassa";

b) l'articolo 11, comma 2, dopo le parole "possibilità di estensione del predetto incentivo tariffario" sono inserite le parole "ad altri biogas, in particolare il bioidrogeno e" e dopo la parola "combustibili" sono aggiunte le parole "e carburanti";

c) all'articolo 39, comma 1, alla lett. a), la parola "biogas" è sostituita con le parole "i biogas" e alla lettera b) la parola "biogas" è sostituita con le parole "i biogas";

d) all'articolo 39, comma 3, alla lett. a), la parola "biogas" è sostituita con le parole "i biogas" e alla lettera b) le parole "del biogas" sono sostituite con le parole "dei biogas";

e) all'articolo 39, comma 5, alla lett. a), le parole "il biogas" sono sostituite con le parole "i biogas";

f) all'articolo 39, comma 7, le parole "del biogas" sono sostituite dalle seguenti "dei biogas".»

12.0.15

GALLONE

Ritirato

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 12-bis

(Promozione del bioidrogeno per i trasporti sostenibili)

1. Al fine di promuovere nel settore trasporto, accanto al biometano e ai combustibili gassosi da fonti rinnovabili di origine non biologica, l'implementazione di progetti di bioidrogeno, combustibile e carburante gassoso originato dalle biomasse, al decreto legislativo 8 novembre 2021 n. 199, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 2, comma 1, dopo la lettera dd), è inserita la seguente: "dd-bis) "bioidrogeno": idrogeno appartenente alla famiglia dei biogas comunque originato dalla biomassa";

b) all'articolo 11, comma 2, dopo le parole "possibilità di estensione del predetto incentivo tariffario" sono inserite le seguenti "ad altri biogas, in particolare il bioidrogeno e" e dopo la parola "combustibili" sono aggiunte le parole "e carburanti";

c) all'articolo 39:

1) comma 1, alla lettera a), la parola: "biogas" è sostituita con le seguenti "i biogas" e alla lettera b) la parola: "biogas" è sostituita con le seguenti: "i biogas";

2) al comma 3, alla lettera a), la parola: "biogas" è sostituita con le parole "i biogas" e alla lett. b) le parole: "del biogas" sono sostituite con le parole: "dei biogas";

3) al comma 5, alla lettera a), le parole: "il biogas" sono sostituite con le parole: "i biogas";

4) al comma 7, le parole: "del biogas" sono sostituite dalle seguenti: "dei biogas".»

12.0.16

RUSPANDINI, TOTARO

Ritirato

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 12-bis

1. Al fine di consentire la compatibilità della stazione di Ventimiglia all'alimentazione elettrica del parco rotabile ferroviario destinato al servizio di trasporto pubblico locale di competenza della regione Liguria, nella tratta Genova-Ventimiglia, nonché di garantire la regolarità e la continuità dei relativi servizi ferroviari, è autorizzata la spesa di 3.000.000 di euro per l'anno 2022. Agli oneri derivanti dal presente comma, pari a 3.000.000 di euro per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 47 comma 10 del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50 convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96.»

12.0.17

PERGREFFI, CORTI, CAMPARI, RUFA, RIPAMONTI

Ritirato

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 12-bis

(Misure di accelerazione degli interventi infrastrutturali in materia trasmissione televisiva)

1. Al fine di consentire ai comuni, comunità montane o ad altri enti locali o consorzi di enti locali non rientranti nella zona di coordinamento radioelettrico internazionale concordata con i Paesi radio-elettricamente confinanti, la prosecuzione della trasmissione via etere simultanea ed integrale dei programmi televisivi diffusi in ambito nazionale e locale ai sensi dell'articolo 27 del decreto legislativo n. 208 del 2021 e garantire la continuità della fruizione dei programmi televisivi della popolazione residente in aree, nelle quali gli interventi infrastrutturali necessari per la ricezione del segnale televisivo non risultano sostenibili economicamente, è autorizzata la spesa di 2.5 milio-

ni di euro per l'anno 2022 per l'adeguamento degli impianti di trasmissione autorizzati da riattivare nelle suddette zone con un limite massimo dell'ottanta per cento delle spese sostenute e comunque per un importo non superiore a diecimila euro.

2. Con decreto del Ministro dello Sviluppo economico, di concerto con il Ministro dell'Economia e delle finanze, da emanarsi entro 30 giorni dall'entrata in vigore della presente disposizione, sono individuate le modalità operative e le procedure per l'attuazione degli interventi di cui al comma 1.

3. In caso di acquisto di apparecchio di ricezione televisiva via satellite il contributo di cui all'art. 1, comma 1039, lettera c), della legge 27 dicembre 2017, n. 205, è innalzato fino ad un importo di euro 50.

4. Alla copertura degli interventi di cui ai commi 1 e 3 sono destinati rispettivamente 2,5 milioni e 7,5 milioni a valere sulle risorse di cui all'articolo 1, comma 1039, lettera c), della legge 27 dicembre 2017, n. 205.»

12.0.18

PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RUFA, RIPAMONTI

Ritirato

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 12-bis.

1. Al fine di sostenere le attività imprenditoriali del comparto turistico-ricettivo danneggiate dall'epidemia di COVID-19 e dalla grave crisi internazionale in atto in Ucraina, le disposizioni di cui all'articolo 56 del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 aprile 2020, n. 27, si applicano, dal 1° gennaio 2022 al 31 dicembre 2022, alle imprese operanti nel settore del turismo. A tal fine, le imprese di cui al primo periodo provvedono alla comunicazione, da far pervenire al soggetto finanziatore entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, secondo le medesime modalità di cui al comma 2 del citato articolo 56.

2. La misura di cui al comma 1 è disposta nei limiti e alle condizioni stabilite dalle norme dell'Unione europea in tema di aiuti di Stato.»

12.0.19

MALLEGNI

Ritirato

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 12-bis

1. Al fine di sostenere e garantire l'occupazione nel settore del turismo, i lavoratori delle imprese facenti parte della filiera turistica, percettori di una o più misure di sostegno al reddito, possono continuare a svolgere la propria attività lavorativa percependo un compenso economico ai sensi del comma 2.

2. I titolari delle imprese di cui al comma 1, corrispondono al suddetto personale un importo pari alla differenza tra la mensilità ordinaria prevista dal Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro del settore turismo e l'importo della misura di sostegno al reddito percepita.»

12.0.20

MALLEGNI

Ritirato

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 12-bis

(Riapertura dei termini per la conversione delle lire in euro)

1. In attuazione della sentenza della Corte costituzionale 5 novembre 2015, n. 216, le banconote e le monete in lire possono essere convertiti in euro per un periodo di 1 anno dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto-legge.

2. La società RAI-Radiotelevisione italiana Spa, ai sensi di quanto stabilito dall'articolo 45, comma 2, lettera b), del testo unico dei servizi di media audiovisivi e radiofonici, di cui al decreto legislativo 31 luglio 2005, n. 177, garantisce adeguata informazione sulle disposizioni del presente articolo.»

12.0.21

ARRIGONI, PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RIPAMONTI, RUFA

Ritirato

Dopo l'articolo, aggiungere il seguente:

«Art. 12-bis

1. La procedura semplificata di cui all'articolo 64-bis, comma 2, del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, in relazione ai recipienti a pressione con capacità complessiva superiore a 13 mc, può essere svolta dai soggetti abilitati ai sensi del decreto del Ministero delle Attività produttive del 17 gennaio 2005 per i recipienti di portata inferiore, a condizione che il massimale assicurativo per anno e per sinistro di cui al punto 17, dell'allegato 2, del medesimo decreto sia di importo non inferiore a cinque milioni di euro.»

12.0.22

PITTELLA

Ritirato

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 12-bis

1. All'articolo 119, comma 10-bis, del decreto legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, dopo le parole: "per i soggetti di cui al comma 9, lettera d-bis), che" sono aggiunte le seguenti: ", alla data di comunicazione di inizio lavori all'autorità competente,"»

12.0.23

RUSPANDINI, TOTARO

Ritirato

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 12-bis

1. All'articolo 202 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 è aggiunto il seguente comma: "6-*bis*. Le risorse di cui al presente articolo possono essere impiegate per l'acquisto di licenze e/o la realizzazione e gestione di sistemi di monitoraggio e piattaforme informatiche dedicate alla mobilità urbana, di mobility management e analisi dei flussi di mobilità".»

12.0.24

PEROSINO

Ritirato

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 12-bis

(Modifiche al decreto-legge 25 febbraio 2022, n. 14)

1. Al comma 1 dell'articolo 5 ter del decreto-legge 25 febbraio 2022, n. 14 convertito con modificazioni dalla legge 5 aprile 2022, n. 28 le parole "20 per cento" sono sostituite dalle seguenti "10 per cento".»

12.0.25

MANCA

Ritirato

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 12-bis

1. Le misure di incentivazione di cui al decreto del Ministero dello sviluppo economico del 16 febbraio 2016 si applicano anche alle società a

capitale interamente pubblico di cui all'articolo 113, comma 13, del decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267, ivi incluse le società *in house*.»

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. 2646
XVIII Legislatura

Conversione in legge del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
approvato con il nuovo titolo

"Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili"

Titolo breve: *d-l 68/2022 Infrastrutture e mobilità*

Trattazione in Commissione

Sedute di Commissione primaria

Seduta

8^a Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) in sede referente

[N. 276 \(ant.\)](#)

21 giugno 2022

[N. 277 \(pom.\)](#)

21 giugno 2022

[N. 157 \(ant.\)](#)

28 giugno 2022

Ufficio di Presidenza integrato dai rappresentanti dei Gruppi

[N. 158 \(pom.\)](#)

28 giugno 2022

Ufficio di Presidenza integrato dai rappresentanti dei Gruppi

[N. 278 \(pom.\)](#)

29 giugno 2022

[N. 159 \(pom.\)](#)

4 luglio 2022

Ufficio di Presidenza integrato dai rappresentanti dei Gruppi

[N. 160 \(ant.\)](#)

5 luglio 2022

Ufficio di Presidenza integrato dai rappresentanti dei Gruppi

[N. 161 \(pom.\)](#)

5 luglio 2022

Ufficio di Presidenza integrato dai rappresentanti dei Gruppi

[N. 162 \(pom.\)](#)

5 luglio 2022

Ufficio di Presidenza integrato dai rappresentanti dei Gruppi

[N. 279 \(pom.\)](#)

5 luglio 2022

[N. 280 \(ant.\)](#)

7 luglio 2022

[N. 163 \(pom.\)](#)

12 luglio 2022

Ufficio di Presidenza integrato dai rappresentanti dei Gruppi

[N. 164 \(pom.\)](#)

12 luglio 2022

Ufficio di Presidenza integrato dai rappresentanti dei Gruppi

[N. 281 \(pom.\)](#)

12 luglio 2022

[N. 165 \(ant.\)](#)

13 luglio 2022

Ufficio di Presidenza integrato dai rappresentanti dei Gruppi

[N. 166 \(ant.\)](#)

13 luglio 2022

Ufficio di Presidenza integrato dai rappresentanti dei Gruppi

[N. 282 \(ant.\)](#)

20 luglio 2022

[N. 283 \(pom.\)](#)

26 luglio 2022

[N. 284 \(ant.\)](#)

27 luglio 2022

[N. 285 \(pom.\)](#)

27 luglio 2022

[N. 286 \(nott.\)](#)

27 luglio 2022

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. 276 (ant.) del 21/06/2022

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

LAVORI PUBBLICI, COMUNICAZIONI (8ª)
MARTEDÌ 21 GIUGNO 2022
276ª Seduta (antimeridiana)

Presidenza del Presidente
COLTORTI

Interviene il vice ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili Morelli.

La seduta inizia alle ore 9,05.

SUI LAVORI DELLA COMMISSIONE

Il senatore **MARGIOTTA** (PD) stigmatizza la scelta del Presidente di designare anche sul decreto-legge in materia di infrastrutture e mobilità un relatore del MoVimento 5 Stelle, osservando che su tutti i provvedimenti più importanti trattati dalla 8ª Commissione nella legislatura in corso il Presidente ha sempre nominato relatori appartenenti al suo stesso Gruppo, ignorando le richieste del Gruppo del Partito Democratico che è rimasto costantemente escluso.

Ricorda che in altri tempi, quando si faceva realmente politica, i Presidenti delle Commissioni in sede di individuazione dei relatori penalizzavano il proprio Gruppo, che era già garantito dal fatto di esprimere la Presidenza della Commissione.

Afferma inoltre che, a fronte della sua espressa richiesta volta a far sì che un senatore del PD venisse nominato relatore sul decreto-legge, il Presidente ha risposto che altri Gruppi avevano già formulato la medesima richiesta prima di lui, ma che tale risposta è inaccettabile, perché non è così che si fa politica.

Senza nulla togliere al valore dei colleghi del MoVimento 5 Stelle nominati relatori sui vari provvedimenti, a suo avviso il metodo è sbagliato e determina una frattura tra il PD e la Presidenza della Commissione. Per tale motivo, della questione è stata informata la Presidente del Gruppo del Partito Democratico del Senato.

Il senatore **D'ARIENZO** (PD) afferma che la decisione del Presidente costituisce un atto ostile nei confronti del Gruppo del Partito Democratico, tanto più incomprensibile in quanto il PD ha sempre mantenuto un comportamento improntato alla massima correttezza.

Esprime dunque un giudizio estremamente negativo sulla mancanza di equilibrio dimostrata dalla Presidenza della Commissione, che non potrà non avere conseguenze sull'atteggiamento del PD nel prosieguo dei lavori, e auspica un ripensamento da parte del Presidente.

Il **PRESIDENTE** dichiara che, come sempre, la scelta dei relatori è avvenuta alla luce delle precedenti

assegnazioni, in modo da garantire un equilibrio tra i vari Gruppi, e ricorda che il PD ha indicato il relatore sugli importanti disegni di legge in materia di riforma della RAI.

Il senatore [MARGIOTTA](#) (PD) ribadisce che i provvedimenti più importanti assegnati negli ultimi tempi alla 8ª Commissione sono la delega al Governo in materia di contratti pubblici e il decreto-legge il cui incardinamento è previsto nella seduta in corso e che in entrambi i casi, a fronte di una espressa richiesta del PD, il Presidente ha nominato un relatore del MoVimento 5 Stelle.

Ritiene inoltre paradossale che il Presidente possa sostenere che il PD debba accontentarsi dei disegni di legge in materia di riforma della RAI, visto che lo stesso Presidente da mesi non inserisce tali provvedimenti all'ordine del giorno della Commissione. Si dice pertanto disponibile e dimettersi da relatore sui predetti disegni di legge laddove il Presidente sostituisse il relatore del MoVimento 5 Stelle sul decreto-legge in materia di infrastrutture e mobilità con un senatore del PD.

I senatori [D'ARIENZO](#) (PD) e [MARGIOTTA](#) (PD) abbandonano i lavori della Commissione.

IN SEDE REFERENTE

(2646) Conversione in legge del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili

(Esame e rinvio)

Il relatore [SANTILLO](#) (M5S) segnala, in via preliminare, che il decreto-legge in esame, coerentemente con gli obiettivi del PNRR e in continuità con le misure introdotte dal decreto-legge n. 121 del 2021, prevede l'ulteriore snellimento degli *iter* amministrativi e autorizzativi volti ad accelerare la realizzazione di opere sostenibili e resilienti. Contiene inoltre disposizioni finalizzate alla sperimentazione di nuove forme di mobilità e al potenziamento e al miglioramento della programmazione dei servizi di trasporto pubblico locale. Ulteriori obiettivi sono poi quelli di migliorare la sicurezza stradale e dei servizi di trasporto, di agevolare la realizzazione delle infrastrutture idriche e rafforzarne il relativo controllo, di facilitare gli investimenti infrastrutturali nelle città di Roma, in vista del Giubileo 2025, e di Venezia, al fine di potenziare il traffico crocieristico salvaguardando al contempo la tutela della laguna.

Esso si compone di 13 articoli.

L'articolo 1 reca misure di accelerazione per la realizzazione delle opere per la viabilità della città di Roma e il Giubileo della Chiesa cattolica del 2025.

Il comma 1 estende agli interventi inseriti nel Programma dettagliato degli interventi connessi alle celebrazioni del Giubileo, predisposto dal Commissario straordinario, le misure di accelerazione delle procedure per la valutazione di impatto ambientale già previste per gli interventi inseriti nel PNRR.

Il comma 2 riduce da sessanta a quarantacinque giorni il termine entro il quale il soprintendente può richiedere che gli interventi suddetti siano sottoposti a verifica preventiva dell'interesse archeologico.

Il comma 3 autorizza la società Giubileo 2025 a sottoscrivere apposite convenzioni con ANAS, in qualità di centrale di committenza, per l'affidamento degli interventi per la messa in sicurezza e la manutenzione straordinaria delle strade previsti dal Programma dettagliato. Agli affidamenti relativi alla realizzazione degli interventi e all'approvvigionamento dei beni e dei servizi utili ad assicurare l'accoglienza e la funzionalità del Giubileo vengono applicate le misure di semplificazione in materia di affidamento dei contratti pubblici PNRR previste dall'articolo 48 del decreto-legge "semplificazioni" del 2021.

I commi 4 e 5 autorizzano Roma Capitale e la Città metropolitana di Roma Capitale a sottoscrivere apposite convenzioni con ANAS per l'affidamento degli interventi per la messa in sicurezza e la manutenzione delle strade comunali di Roma Capitale, nonché per lo sviluppo e la riqualificazione

funzionale delle strade di penetrazione e di grande collegamento di Roma Capitale e della Città metropolitana, rimuovendo le situazioni di emergenza connesse al traffico e alla mobilità derivanti dalle condizioni delle strade in vista dei flussi di pellegrinaggio e turistici previsti in occasione del Giubileo.

Il comma 6 autorizza la Città metropolitana di Roma capitale a utilizzare le risorse relative agli interventi di sua competenza anche per l'esecuzione di interventi di viabilità comunale in continuità con quelli della medesima Città metropolitana.

L'articolo 2 reca misure urgenti in materia di costruzione, manutenzione e messa in sicurezza delle dighe, nonché di controllo sul loro esercizio.

Il comma 1 modifica la procedura di approvazione e il contenuto del regolamento per la disciplina del procedimento di approvazione dei progetti e del controllo sulla costruzione e l'esercizio delle dighe, il cui ambito viene esteso anche alla dismissione delle stesse, disponendo, tra l'altro, che il regolamento sia adottato con decreto del Ministro delle infrastrutture, previa intesa in sede di Conferenza unificata, invece che con decreto del Presidente della Repubblica.

Il comma 2 prevede stanziamenti per il riconoscimento di incentivi ai dipendenti del MIMS di livello non dirigenziale che svolgano specifiche funzioni di vigilanza tecnica sui lavori e sull'esercizio delle dighe e delle opere di derivazione, nonché di istruttoria di progetti e di valutazione della sicurezza, mentre il comma 3 individua le risorse necessarie per la copertura delle spese di missione del personale impegnato nelle suddette funzioni.

L'articolo 3 reca misure di adeguamento infrastrutturale delle Capitanerie di porto, dell'Arma dei carabinieri e della Guardia di finanza.

I commi da 1 a 4 istituiscono nello stato di previsione del MIMS un fondo con una dotazione di 65 milioni di euro per il periodo 2022-2036 per assicurare la funzionalità delle Capitanerie di porto anche attraverso la realizzazione di interventi da eseguire in un arco temporale ultradecennale per la costruzione di nuove sedi e infrastrutture, la ristrutturazione, l'ampliamento, il completamento, l'esecuzione di interventi straordinari, l'efficientamento energetico, l'acquisto dei relativi arredi e il miglioramento antisismico di quelle già esistenti, oltre che delle annesse pertinenze. All'affidamento delle opere sono applicate le disposizioni previste dal decreto-legge "semplificazioni" del 2021 per le opere inserite nel PNRR.

I commi 5 e 6 modificano la disciplina dettata dalla legge di bilancio per il 2022 per la costruzione di caserme per l'Arma dei carabinieri e la Guardia di finanza. Tra l'altro, viene eliminata la previsione di un programma ultradecennale, sostituito da un elenco di interventi, e la finalità dell'adeguamento antisismico viene sostituita da quella del miglioramento antisismico.

L'articolo 4 reca misure urgenti in materia di trasporto marittimo di passeggeri, di adeguamenti infrastrutturali portuali e per la laguna di Venezia.

Il comma 1, per garantire lo svolgimento dell'attività crocieristica 2022 nella laguna di Venezia, autorizza il Commissario straordinario per la realizzazione di approdi temporanei e di interventi complementari per la salvaguardia di Venezia e della sua laguna a realizzare un ulteriore punto di attracco temporaneo, destinato anche alle navi adibite al trasporto passeggeri di stazza lorda pari o superiore a 25.000 GT, da realizzare nell'area di Chioggia. Per tale intervento il limite di spesa è fissato a 1 milione di euro per il 2022.

Il comma 2 autorizza la spesa, nel limite complessivo di euro 675 mila per ciascuno degli anni 2022 e 2023, in favore dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Orientale per l'adeguamento funzionale e strutturale delle banchine dei porti di Monfalcone e di Trieste.

Il comma 4 modifica la disciplina dell'Autorità per la Laguna di Venezia, che viene ridenominata Autorità per la Laguna di Venezia - Nuovo Magistrato alle Acque. Tra l'altro: si elimina la previsione che attribuiva all'Autorità l'alta sorveglianza sugli interventi di salvaguardia dell'ambito lagunare; si rende facoltativo lo svolgimento dell'attività tecnica di vigilanza e supporto ad amministrazioni, enti ed organismi in relazione alla realizzazione di opere pubbliche nell'ambito lagunare; si chiarisce che il compito di riscossione delle sanzioni amministrative derivanti dalle infrazioni in ambito lagunare è circoscritto alle attività di propria competenza; si precisa il riparto di competenze tra l'Autorità e il

comune di Venezia in materia di acque reflue e scarichi civili e industriali; si stabilisce che il decreto ministeriale di nomina del Presidente sia adottato d'intesa con il sindaco della Città metropolitana, invece che sentiti la regione Veneto e il Comune di Venezia; si chiarisce che il Presidente deve sottoporre le scelte strategiche aziendali e le nomine dei dirigenti responsabili delle strutture di vertice alla valutazione preventiva del Comitato di gestione; si stabilisce che i componenti del Comitato consultivo non debbano essere necessariamente esperti in materia idraulica e di morfodinamica lagunare e di gestione e conservazione dell'ambiente; si prevede che, in sede di prima applicazione, lo statuto dell'Autorità è adottato sentiti il Presidente della regione Veneto e il Sindaco della città metropolitana di Venezia; si rende obbligatorio il ricorso al patrocinio dell'Avvocatura dello Stato; si riduce il termine per l'espressione dei pareri che la Commissione tecnico-consultiva esprime sulle richieste di autorizzazione alla movimentazione dei sedimenti risultanti dall'escavo dei fondali del conterminare lagunare.

Il comma 5 demanda al Comitato istituzionale per la salvaguardia di Venezia e della sua laguna l'approvazione dell'eventuale rimodulazione delle risorse ripartite per gli interventi nell'ambito della laguna.

L'articolo 5 reca disposizioni urgenti per la funzionalità dell'impianto funiviario di Savona.

Il comma 1 prevede che, in caso di cessazione dell'attuale concessione entro il 31 dicembre 2022 e nelle more dell'individuazione di un nuovo concessionario, il Presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale provvede, per un periodo massimo di ventiquattro mesi, ad eseguire gli interventi necessari per il recupero della piena funzionalità tecnica della funivia nonché all'individuazione di un nuovo concessionario. Nelle more dell'individuazione del nuovo concessionario il presidente dell'Autorità di sistema portuale provvede alla gestione diretta dell'impianto funiviario. Qualora al termine della procedura non sia stato possibile individuare un nuovo concessionario, la regione Liguria subentrerà allo Stato quale titolare e concedente dell'impianto funiviario.

Il comma 2 estende dal 31 agosto al 31 dicembre 2022 la corresponsione dell'indennità pari al trattamento straordinario di integrazione salariale prevista dall'articolo 16 del decreto-legge n. 121 del 2021 a favore dei lavoratori dipendenti da imprese del territorio di Savona impossibilitati a prestare attività lavorativa, in tutto o in parte, a seguito della frana verificatasi lungo l'impianto funiviario in conseguenza degli eccezionali eventi atmosferici del mese di novembre 2019.

L'articolo 6 interviene sul settore del trasporto aereo, con disposizioni volte ad accelerare lo sviluppo del Sistema nazionale integrato dei trasporti (SNIT), aumentare l'accesso ferroviario agli aeroporti nonché incrementare la rilevanza strategica e lo sviluppo degli aeroporti intercontinentali. In particolare, i commi 1 e 2 prevedono che per le opere inserite nei piani di sviluppo aeroportuale, ivi inclusi gli interventi di mitigazione e miglioramento ambientale, le procedure per la valutazione di impatto ambientale e il dibattito pubblico siano svolti nei tempi previsti per gli interventi inclusi nel PNRR, rispettivamente dall'articolo 8, comma 2-*bis*, del decreto legislativo n. 152 del 2006 e dall'articolo 46 del decreto-legge "semplificazioni" del 2021. Per le medesime opere sono inoltre dimezzati i termini per l'accertamento di conformità alle prescrizioni delle norme e dei piani urbanistici ed edilizi e si prevede che, qualora comportino un miglioramento dell'impatto ambientale sulle aree antropizzate, esse siano recepite in via prioritaria all'interno degli strumenti di pianificazione urbanistica, naturalistica e paesaggistica vigenti.

Il comma 3 estende talune delle suddette semplificazioni anche ai piani di sviluppo aeroportuale degli altri aeroporti di interesse nazionale.

Il relatore [PAROLI](#) (*FIBP-UDC*) illustra quindi l'articolo 7, che introduce, al comma 1, una serie di modifiche al codice della strada, complessivamente volte a ridurre gli oneri amministrativi a carico degli utenti, a favorire lo sviluppo della mobilità sostenibile e ad incrementare la sicurezza della circolazione stradale.

In particolare: viene novellato l'articolo 24, relativo alle pertinenze delle strade, al fine di attribuire una qualificazione giuridica alle infrastrutture per la ricarica dei veicoli elettrici; vengono riformulate le

definizioni di talune categorie di veicoli a motore, di cui all'articolo 47 del codice, relative ai veicoli a due o tre ruote, assicurando un inquadramento più chiaro dei velocipedi elettrici; viene integrato l'articolo 50, che definisce i velocipedi, per includervi il riferimento ai velocipedi adibiti al trasporto di merci e per disporre che i velocipedi a pedalata assistita che non rispettino le caratteristiche o le prescrizioni indicate sono considerati ciclomotori, con il conseguente assoggettamento agli obblighi previsti dall'articolo 97 del codice per tale categoria (targa, certificato di circolazione). Vengono inoltre introdotte sanzioni amministrative pecuniarie per chi fabbrica, produce, pone in commercio o vende velocipedi a pedalata assistita che sviluppino una velocità superiore a quella prevista dallo stesso codice della strada e per chi effettua sui velocipedi a pedalata assistita modifiche idonee ad aumentare la potenza nominale continua massima del motore ausiliario elettrico o la velocità oltre i limiti previsti; con una integrazione all'articolo 97, si prevede che il trasferimento della residenza delle persone fisiche o giuridiche intestatarie di certificati di circolazione venga annotato in modo automatico nell'Archivio nazionale dei veicoli; viene modificato l'articolo 116, al fine di consentire ai titolari di patente B la guida di veicoli senza rimorchio adibiti al trasporto merci, alimentati con combustibili alternativi di massa fino a 4,25 tonnellate, a condizione che l'aumento di massa sia dovuta esclusivamente all'eccesso di massa del sistema di propulsione e non determini un aumento della capacità di carico; viene integrato l'articolo 117, in materia di limitazioni alla guida, per specificare che, per il primo anno di guida dopo il conseguimento della patente, il limite per le autovetture elettriche o ibride *plug-in* è fissato a 65kW/t compreso il peso della batteria; viene integrato l'articolo 120, che disciplina i requisiti morali per ottenere il rilascio della patente, per prevedere la possibilità che, nei confronti dei soggetti che non possono conseguire la patente o ai quali essa è revocata, il giudice o il prefetto possano applicare l'ulteriore misura dell'interdizione dalla conduzione dei velocipedi a pedalata assistita; con una novella all'articolo 126, viene stabilito che, nel caso di rinnovo di patenti scadute da più di cinque anni, il titolare deve superare positivamente una nuova prova pratica di guida, finalizzata ad accertare il permanere dell'idoneità alla guida. In caso di mancata partecipazione alla prova pratica la patente viene revocata; una integrazione all'articolo 190 consente alle macchine per uso di persone con disabilità di circolare sui percorsi ciclabili e sugli itinerari ciclopedonali, nonché, se dotate di motore, sulle piste ciclabili, sulle corsie ciclabili, sulle corsie ciclabili per doppio senso ciclabile e sulle strade urbane ciclabili.

Il comma 2 rinvia ad un successivo decreto la definizione delle modalità di annotazione sul documento unico dell'eccesso di massa connesso al sistema di propulsione installato, nonché di aggiornamento del documento unico già rilasciato.

Il comma 3 proroga di ulteriori dodici mesi il termine di conclusione della sperimentazione della circolazione su strada di veicoli per la mobilità personale a propulsione prevalentemente elettrica, quali *segway*, *hoverboard* e monopattini.

Il comma 4, al fine di contenere gli oneri finanziari a carico dell'utenza, dispone la sospensione dell'incremento delle tariffe di pedaggio delle autostrade A24 e A25 dal 1° luglio 2022 al 31 dicembre 2022 e comunque non oltre la conclusione della verifica della sussistenza delle condizioni per la prosecuzione dell'attuale rapporto concessorio delle due autostrade, ove tale conclusione sia anteriore alla data del 31 dicembre 2022. Per la durata del periodo di sospensione si applicano le tariffe di pedaggio vigenti alla data del 31 dicembre 2017.

L'articolo 8 reca interventi in materia di trasporto pubblico locale e regionale.

Il comma 1, al fine di migliorare la programmazione dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale nonché della mobilità locale nelle sue diverse modalità, trasforma l'Osservatorio nazionale del trasporto pubblico locale in "Osservatorio nazionale per il supporto alla programmazione e per il monitoraggio della mobilità locale sostenibile".

I commi da 2 a 5 definiscono nel dettaglio i nuovi compiti affidati all'Osservatorio, anche in relazione all'attività dei *mobility manager* d'area, aziendali e scolastici, nonché gli strumenti e le risorse dei quali esso si può avvalere.

Il comma 6 demanda ad un decreto del Ministro delle infrastrutture l'individuazione di specifici progetti attinenti alla sperimentazione di servizi di *sharing mobility* che saranno finanziati con una

percentuale del Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale.

Il comma 7 definisce nuovi criteri per l'utilizzazione del Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, in particolare prevedendo che, per il 2022: 4,9 miliardi di euro vengano ripartiti sulla base dei criteri finora utilizzati, senza l'applicazione di penalità e, come stabilito dal comma 8, erogando l'anticipazione prevista dall'articolo 27 del decreto-legge n. 50 del 2017 in un'unica soluzione entro il 31 luglio 2022; 75,3 milioni di euro vengano ripartiti secondo modalità e criteri che tengano conto dei costi *standard* e dei livelli adeguati dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale, che saranno definiti con un decreto ministeriale da adottare entro il prossimo 31 ottobre; 14,9 milioni di euro vengano dedicati al finanziamento dei progetti per la sperimentazione di servizi di *sharing mobility*, di cui al comma 6; 5,2 milioni di euro siano destinati alla copertura dei costi per il funzionamento dell'Osservatorio nazionale per il supporto alla programmazione e per il monitoraggio della mobilità locale sostenibile.

Il comma 9 è finalizzato a rafforzare i controlli sui lavori di manutenzione dei gestori dei servizi di trasporto pubblico locale a impianti fissi. In particolare, si prevede che: entro il 30 settembre 2022, e successivamente a cadenza mensile, le aziende esercenti tali servizi e le aziende che gestiscono le relative infrastrutture trasmettano all'Osservatorio nazionale per il supporto alla programmazione e per il monitoraggio della mobilità locale sostenibile i dati delle manutenzioni programmate, nonché le date di prevista effettuazione dell'attività manutentiva; in caso di mancata o ritardata effettuazione degli interventi manutentivi comunicati, l'ente concedente ovvero affidante il servizio di trasporto pubblico provvede ad effettuare gli interventi manutentivi in danno dell'azienda inadempiente, che subirà una sanzione amministrativa di importo complessivo non inferiore a 10.000 euro e non superiore a 500.000 euro; entro il 31 luglio 2022, con decreto del Ministro delle infrastrutture, verranno individuati i sottosistemi e i livelli manutentivi per i quali è obbligatoria la trasmissione dei dati, la modulistica uniforme per la comunicazione dei dati, le modalità di contestazione degli inadempimenti e i criteri di qualificazione delle sanzioni; nelle more dell'effettuazione degli interventi manutentivi programmati e durante il loro svolgimento, al fine di evitare interruzioni o limitazioni nell'erogazione dei servizi di trasporto in ambito metropolitano, l'ente concedente o committente, sulla base delle indicazioni fornite da una Commissione tecnica indipendente dallo stesso appositamente costituita, può autorizzare l'esercizio del sistema di trasporto, prescrivendo le necessarie misure di mitigazione, nonché le modalità di controllo e delle verifiche periodiche di sicurezza. Tale autorizzazione non può comunque superare il periodo di sei mesi, prorogabile per una sola volta e per non più di altri sei mesi. Per consentire la realizzazione degli interventi immediatamente cantierabili previsti dal programma di ammodernamento delle ferrovie regionali, nonché l'acquisto di materiale rotabile, il comma 12 autorizza la spesa di 40 milioni di euro per ciascuno degli anni 2023-2024 e di 70 milioni di euro per l'anno 2025.

L'articolo 9 riguarda una serie di interventi urgenti per la funzionalità del MIMS.

Il comma 1 rimodula le risorse previste dall'articolo 1, commi 393-395, della legge di bilancio per il 2022 per la realizzazione di taluni investimenti di competenza del Ministero. Nello specifico si tratta: delle risorse per promuovere la sostenibilità della mobilità urbana, anche mediante l'estensione della rete metropolitana e del trasporto rapido di massa, nelle città di Genova, Milano, Napoli, Roma e Torino; delle risorse per la realizzazione degli interventi per l'alta velocità e alta capacità sulla linea ferroviaria adriatica; delle risorse per il finanziamento del contratto di programma, parte investimenti, 2022-2026 con RFI.

Il comma 2 dispone ulteriori variazioni in relazione alle autorizzazioni di spesa indicate nell'Allegato I al decreto-legge in esame. La relazione tecnica chiarisce che l'intervento è finalizzato "ad assicurare la necessaria disponibilità di risorse da destinare al Porto di Palermo (opera commissariata) ed agli interventi in materia trasporto rapido di massa, già a decorrere dall'anno 2022, per consentire, nel primo caso (porto di Palermo) l'immediato avvio di lavori relativi ad opere già cantierabili e nel secondo caso (trasporto rapido di massa) la coerenza con gli interventi previsti dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, da concludersi entro il 2026".

Il comma 3 riguarda poi il Centro per l'innovazione e la sostenibilità in materia di infrastrutture e mobilità (CISMI), cioè la struttura istituita presso il MIMS dal decreto-legge n. 121 del 2021 per il supporto nella realizzazione degli interventi del Ministero inclusi nel PNRR e per la promozione di attività di ricerca e sviluppo nel settore della sostenibilità delle infrastrutture e della mobilità. Le integrazioni riguardano il conferimento dell'incarico di coordinatore del CISMI e le relative indennità. Il comma 4 abroga l'articolo 5-*quinquies* del decreto-legge n. 32 del 2019, con il quale, allo scopo di assicurare la celere cantierizzazione delle opere pubbliche, era stata istituita una società per azioni, denominata "Italia Infrastrutture Spa", per il supporto tecnico amministrativo alle Direzioni generali del MIMS in materia di programmi di spesa.

I commi 5 e 6 riguardano la rimodulazione dei limiti degli importi derivanti dall'incremento delle tariffe applicabili alle operazioni in materia di motorizzazione da riassegnare al MIMS ai sensi dell'articolo 1, comma 238, della legge n. 311 del 2004.

Al fine poi di accelerare la realizzazione degli interventi manutentivi sugli immobili utilizzati dalle Amministrazioni dello Stato, il comma 7 integra l'articolo 12, comma 5, del decreto-legge n. 98 del 2011 per prevedere che, qualora l'importo dei lavori risulti inferiore a 100.000 euro, l'esecuzione degli interventi di manutenzione ordinaria o straordinaria possa essere curata direttamente dalle Amministrazioni utilizzatrici degli immobili, invece che dall'Agenzia del demanio.

Il comma 8 modifica l'articolo 121 del codice della strada per estendere a tutti i dipendenti del MIMS la possibilità di effettuare gli esami per il rilascio della patente di guida, delle abilitazioni professionali e del certificato di idoneità professionale, finora riservati al solo personale dell'ex Dipartimento per i trasporti, la navigazione e i sistemi informativi e statistici.

Al fine di semplificare le procedure per la digitalizzazione e la pubblicità degli atti mediante trascrizione nell'Archivio telematico centrale delle unità da diporto, il comma 9 modifica alcuni dei termini previsti agli articoli 17, 24 e 58 del codice della nautica da diporto.

Il comma 10 dispone infine l'inserimento del porto di Termoli tra i porti rientranti nell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico meridionale.

L'articolo 10 reca disposizioni in materia di opere pubbliche di particolare complessità o di rilevante impatto, nonché per la funzionalità del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Il comma 1 integra l'articolo 44 del decreto-legge "semplificazioni" del 2021, con il quale è stata definita una procedura speciale in relazione ad alcune opere pubbliche di particolare complessità o di rilevante impatto, specificamente indicate nell'Allegato IV al citato provvedimento.

Le disposizioni ora introdotte precisano che le procedure di VIA semplificate, previste per le opere inserite nel PNRR, si applicano a tutti gli interventi dell'Allegato IV. Stabiliscono inoltre che, in relazione agli interventi dell'Allegato IV per la cui realizzazione è nominato un Commissario straordinario ai sensi dell'articolo 4 del decreto-legge "sblocca cantieri", viene applicata, compatibilmente con i vincoli inderogabili derivanti dall'appartenenza all'Unione europea, anche la riduzione dei termini prevista nel suddetto articolo 4, comma 2, secondo periodo. Sempre all'articolo 44, in relazione alla procedura per l'approvazione dei progetti da parte della conferenza di servizi, nonché all'articolo 46 del medesimo decreto-legge, in relazione alla procedura per il dibattito pubblico, prevedono infine che si debba tenere conto delle preminenti esigenze di appaltabilità dell'opera e della sua realizzazione entro i termini previsti dal PNRR ovvero, in relazione agli interventi finanziati con le risorse del PNC, dal decreto-legge n. 59 del 2021.

Il comma 2, in considerazione degli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonché dei carburanti e dei prodotti energetici, prevede che, in relazione ai progetti di fattibilità tecnica ed economica di lavori pubblici di competenza statale, o comunque finanziati per almeno il 50 per cento dallo Stato, di importo pari o superiore ai 100 milioni di euro da sottoporre obbligatoriamente al parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, non si applichi, per gli anni 2022 e 2023, il versamento a carico del soggetto committente della somma pari allo 0,5 per mille del valore delle opere da realizzare, che dovrebbe essere destinato, in base a quanto stabilito dall'articolo 1, comma 5, del decreto-legge n. 245 del 2005, al finanziamento delle esigenze connesse allo svolgimento della procedura di valutazione e consulenza. Al contempo, per assicurare la funzionalità del medesimo

Consiglio superiore dei lavori pubblici, è autorizzata la spesa di 1,6 milioni di euro il 2022 e di 3,2 milioni per il 2023.

Il comma 3 precisa che l'esonero dal versamento del contributo si applica esclusivamente ai progetti sottoposti al parere obbligatorio del Consiglio superiore successivamente all'entrata in vigore del decreto-legge in esame e che non si procede al rimborso delle somme già versate.

Il comma 4 autorizza una spesa di 150.000 euro per il 2022 e di 300.000 euro per il 2023 per il finanziamento delle attività della Commissione nazionale per il dibattito pubblico.

Il comma 5 reca la copertura finanziaria delle disposizioni introdotte.

L'articolo 11 contiene disposizioni urgenti sull'utilizzo di dispositivi di protezione delle vie respiratorie.

Il comma 1 proroga al 30 settembre 2022 l'obbligo dell'uso delle mascherine FFP2 su tutti i mezzi di trasporto elencati all'articolo 10-*quater*, comma 1, del decreto-legge n. 52 del 2021- fatta eccezione per gli aeromobili adibiti a servizi commerciali di trasporto di persone di trasporto - nonché per l'accesso alle strutture sanitarie, socio-sanitarie e socio-assistenziali.

Il comma 2 sopprime l'uso delle mascherine per lo svolgimento degli esami di Stato conclusivi del primo e del secondo ciclo di istruzione, nonché degli esami conclusivi dei percorsi degli istituti tecnici superiori, per l'anno scolastico 2021-2022.

L'articolo 12, al fine di consentire il corretto funzionamento della Commissione tecnica VIA e della Commissione PNRR-PNIEC, autorizza la spesa di 1,5 milioni di euro annui a decorrere dal 2022.

L'articolo 13 disciplina l'entrata in vigore del provvedimento.

Il seguito dell'esame è rinviato.

La seduta termina alle ore 9,30.

1.3.2.1.2. 8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) - Seduta n. 277 (pom.) del 21/06/2022

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

LAVORI PUBBLICI, COMUNICAZIONI (8ª)
MARTEDÌ 21 GIUGNO 2022
277ª Seduta (pomeridiana)

Presidenza del Presidente
[COLTORTI](#)

Interviene il vice ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili Morelli.

La seduta inizia alle ore 14,10.

IN SEDE REFERENTE

(2646) Conversione in legge del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili

(Seguito dell'esame e rinvio)

Prosegue l'esame, sospeso nella seduta antimeridiana di oggi.

Il [PRESIDENTE](#) propone di fissare a giovedì 23 giugno, alle ore 10, il termine per la presentazione, da parte dei Gruppi, dei nominativi di eventuali soggetti da audire, in maniera tale che le audizioni possano svolgersi nel corso della prossima settimana.

Propone altresì di fissare a lunedì 4 luglio, alle ore 15, il termine per la presentazione di eventuali emendamenti e ordini del giorno.

Il relatore [PAROLI](#) (FIBP-UDC) chiede di valutare la possibilità di suddividere le audizioni in due giornate, martedì 28 giugno e martedì 5 luglio, con conseguente fissazione del termine emendamenti nella serata di martedì 5 luglio.

Auspica poi che vi sia la disponibilità del Governo a valutare con la massima apertura tutti i temi che i senatori vorranno porre in discussione per il tramite degli emendamenti.

Il senatore [CAMPARI](#) (L-SP-PSd'Az) sottolinea l'importanza di non far slittare eccessivamente il termine per la presentazione degli emendamenti, in maniera tale che il lasso di tempo a disposizione della Commissione tra la presentazione degli emendamenti e l'inizio dell'esame in Aula sia sufficientemente lungo da consentire l'opportuno approfondimento dei temi oggetto delle proposte emendative.

Così facendo, i Ministeri avranno tutto il tempo necessario per predisporre e trasmettere al Ministero dell'economia e delle finanze le relazioni tecniche sugli emendamenti parlamentari e si eviteranno auspicabilmente i pareri contrari ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione resi dalla Commissione bilancio per assenza della relazione tecnica.

Il vice ministro MORELLI, premesso che le valutazioni in merito ai tempi di esame del provvedimento rientrano nelle prerogative del Parlamento, osserva che la tempistica dipenderà dal numero di audizioni richieste e da quello degli emendamenti presentati e suggerisce di valutare l'opportunità di concentrare l'esame parlamentare su un certo numero di questioni, evitando eccessive dispersioni.

Non essendovi altre richieste di intervento, il [PRESIDENTE](#), alla luce del dibattito, propone di fissare a giovedì 23 giugno, alle ore 10, il termine per la presentazione, da parte dei Gruppi, dei nominativi di eventuali soggetti da audire e a martedì 5 luglio, alle ore 19, il termine per la presentazione di eventuali emendamenti e ordini del giorno.

La Commissione conviene.

Il seguito dell'esame è rinviato.

AFFARI ASSEGNATI

Documento: "Dieci anni per trasformare l'Italia - Strategie per infrastrutture, mobilità e logistica sostenibili e resilienti" (Doc. LVII, n. 5 - Allegato V) ([n. 1204](#))

(Esame, ai sensi dell'articolo 34, comma 1, primo periodo, e per gli effetti di cui all'articolo 50, comma 2, del Regolamento e rinvio)

La relatrice [PERGREFFI](#) (*L-SP-PSd'Az*), anche a nome del relatore [STEGER](#) (*Aut (SVP-PATT, UV)*), illustra il contenuto del documento in esame, finalizzato ad illustrare la politica del Governo in materia di infrastrutture e mobilità e a individuare le infrastrutture prioritarie per lo sviluppo del Paese nelle more della redazione del Piano generale dei trasporti e della logistica (PGTL) e del Documento pluriennale di pianificazione (DPP), cioè degli strumenti di pianificazione e programmazione previsti dall'articolo 201 del codice dei contratti pubblici del 2016 ma non ancora adottati.

Nel porsi in continuità ideale con il documento elaborato lo scorso anno, l'Allegato Infrastrutture 2022 illustra dunque l'insieme delle riforme e degli investimenti programmati per i prossimi dieci anni, finalizzati a sviluppare infrastrutture e sistemi di mobilità sostenibili, che facilitino il processo di transizione ecologica e digitale, stimolino la modernizzazione del Paese e ne aumentino la competitività internazionale, riducano le disuguaglianze sociali e territoriali, contribuiscano al benessere e alla qualità di vita dei cittadini, anche mediante interventi per la riqualificazione del patrimonio residenziale pubblico e la rigenerazione urbana.

La prima sezione del Documento, oltre ad esporre le linee programmatiche dell'azione del Governo nel campo delle infrastrutture e della mobilità, descrive nel dettaglio il processo di pianificazione, programmazione e progettazione degli interventi adottato dal MIMS, basato sul concetto innovativo di "Piano processo".

In sintesi, tale approccio parte dal recepimento degli obiettivi e delle strategie contenute nei vari programmi elaborati a livello internazionale ed europeo (tra gli altri, l'Agenda ONU 2030, la Strategia per una mobilità sostenibile e intelligente, i programmi *Next generation EU* e *Fit for 55*), che devono essere integrati con le indicazioni fornite dai Documenti strategici settoriali - taluni già predisposti, altri in corso di definizione - riferiti ai vari settori di competenza del MIMS, alla cui descrizione è dedicata la seconda sezione del Documento in esame.

Tale visione d'insieme costituisce il quadro unitario entro il quale dovrà essere redatto il Piano

generale dei trasporti e della logistica, i cui lavori di preparazione sono da poco stati avviati. Il PGTL, come previsto dalla normativa vigente, dovrà definire gli obiettivi e le strategie generali da perseguire, mentre la programmazione e la selezione delle opere da realizzare in coerenza con il PGTL sarà affidata al Documento pluriennale di pianificazione (DPP).

Il Documento in esame evidenzia quindi come "l'Allegato Infrastrutture, definendo anno per anno, a partire dal 2016, la politica del Governo in materia di infrastrutture e trasporti, rappresenti il documento programmatico che sta alimentando questo processo, secondo un approccio di tipo *rolling* (aggiornamenti/approfondimenti in passi successivi), anticipando molte azioni del PGTL e del previsto DPP".

Oltre alla descrizione del processo di pianificazione, la prima sezione del Documento si sofferma sulla descrizione degli assi strategici multimodali previsti nell'ambito della rete transeuropea Ten-T, ricordando le novità contenute nella proposta di revisione della rete Ten-T presentata dalla Commissione europea nello scorso dicembre nonché gli interventi previsti negli altri programmi europei e le risorse finanziarie da essi stanziare.

Delinea quindi nel dettaglio la struttura del Sistema nazionale integrato dei trasporti (SNIT), quale insieme di infrastrutture, puntuali e a rete, di interesse nazionale e internazionale che costituisce la struttura portante del sistema nazionale per il trasporto di passeggeri e merci.

Dà poi conto degli esiti della ricognizione del numero e della classificazione funzionale delle infrastrutture statali del settore idrico, dell'istruzione, della sanità e dei trasporti effettuata dal MIMS nell'ambito della procedura per il superamento del divario infrastrutturale tra le diverse aree geografiche del territorio nazionale, che, in base a quanto previsto dall'articolo 15 del decreto-legge n. 121 del 2021, consentirà il finanziamento di interventi per la perequazione infrastrutturale per un totale di 4.600 milioni di euro negli anni dal 2022 al 2033 a valere sul fondo appositamente istituito.

Contiene infine un'analisi della domanda di mobilità sia dei passeggeri che delle merci, che mette in luce l'andamento, le criticità e le opportunità di sviluppo di ciascuna modalità di trasporto.

La seconda sezione del Documento è dedicata ad aggiornare, sempre nelle more della predisposizione del PGTL, il quadro dei principali strumenti di pianificazione tenuti in considerazione per la definizione degli interventi prioritari di sviluppo delle infrastrutture.

In particolare, oltre a ricordare gli impegni contenuti nel PNRR e nel Piano di ripartizione del Fondo sviluppo e coesione, il Documento si sofferma sui singoli Piani settoriali, relativi ai diversi assi tematici di competenza del MIMS, descrivendone gli obiettivi e lo stato di elaborazione. Fa quindi il punto sul Documento strategico della mobilità ferroviaria; sui Piani e gli investimenti per la sicurezza stradale; sul Piano strategico nazionale della portualità e della logistica e sul Piano nazionale del *cold ironing*; sul Piano per l'ammodernamento dei mezzi strumentali del Corpo delle Capitanerie di porto-Guardia costiera, sul Programma nazionale della sicurezza marittima e sui Piani di gestione dello spazio marittimo; sul Piano nazionale degli aeroporti; sui Piani urbani della mobilità sostenibile; sul Piano generale della mobilità ciclistica e i Bicipan; sui Programmi per l'abitare sostenibile; sul Piano per la tutela delle risorse idriche; sulle misure per l'accelerazione degli interventi infrastrutturali mediante la nomina dei commissari straordinari.

La terza sezione del Documento individua gli investimenti prioritari per lo sviluppo del Paese.

Il Documento avvisa che i valori economici degli investimenti individuati non tengono conto degli incrementi dovuti all'eccezionale aumento dei prezzi di alcuni materiali da costruzione più significativi. Chiarisce inoltre che gli investimenti sono suddivisi in interventi prioritari, rappresentati dalle singole infrastrutture ritenute prioritarie per lo sviluppo del Paese, e in programmi di intervento, costituiti da insiemi di interventi diffusi sul territorio e coerenti tra loro nel perseguire le finalità di sviluppo sostenibile definite nelle linee programmatiche. Per ciascun programma e intervento le tabelle individuano inoltre il costo dell'investimento, le risorse disponibili e già ripartite con la relativa fonte di finanziamento, il fabbisogno residuo. Le tabelle comprendono anche gli interventi per i quali è emersa la necessità di avviare e/o completare la redazione di un progetto di fattibilità, pur se in assenza di finanziamenti dedicati alla loro realizzazione, mentre riportano separatamente gli interventi in fase di *project review* non avanzata, per i quali potrebbe esserci, ad esempio, un ridimensionamento del

costo, ovvero quelli in progettazione di fattibilità con un livello progettuale poco maturo, i cui costi non sono quindi riportati nel calcolo complessivo degli investimenti.

Complessivamente, il valore economico degli investimenti prioritari per il settore delle infrastrutture per la mobilità e la logistica ammonta a 279,4 miliardi di euro. Di questi, 209 miliardi sono già assegnati, mentre il fabbisogno residuo di risorse è quantificato in 70,4 miliardi.

La parte più consistente degli investimenti è concentrata sul settore ferroviario, per il quale si prevedono interventi del valore complessivo di 147,4 miliardi, suddivisi in 48,7 miliardi per programmi prioritari, 13,6 miliardi per interventi prioritari riferiti ai nodi e 85,1 miliardi per interventi prioritari sulle direttrici. Le risorse disponibili complessivamente ammontano a 104 miliardi e comprendono i finanziamenti stanziati dall'aggiornamento 2020-2021 del Contratto di programma con RFI 2017-2021, nonché le risorse del Fondo sviluppo e coesione anticipate dalla delibera del Cipess del febbraio scorso.

Il Documento evidenzia che non sono state prese in considerazione le risorse per il finanziamento del Contratto di programma 2022-2026 - parte Investimenti, provenienti dalla legge di bilancio 2022, pari a 5,750 miliardi di euro, in quanto ancora non ripartite tra programmi ed investimenti specifici, ad eccezione delle risorse già destinate, in base all'articolo 1, comma 394, della stessa legge, alla "promozione del trasporto con caratteristiche di alta velocità e alta capacità (AV/AC) sulla linea ferroviaria adriatica, anche al fine dell'inserimento nella rete centrale (*Core Network*) della Rete transeuropea di trasporto (TEN-T)".

Complessivamente gli interventi, di cui il Documento dà conto nel dettaglio, sono finalizzati al potenziamento dei servizi passeggeri a lunga percorrenza, all'integrazione e al potenziamento delle linee dedicate al trasporto ferroviario regionale, allo sviluppo del trasporto delle merci su ferro.

Per quanto riguarda la rete stradale e autostradale, gli investimenti - finalizzati alla manutenzione e alla messa in sicurezza delle infrastrutture, con particolare riguardo per le tratte a rischio sismico o che collegano le aree interne; al potenziamento tecnologico e alla digitalizzazione della rete; al decongestionamento delle tratte metropolitane e autostradali - ammontano complessivamente a 83,5 miliardi di euro, 63,2 dei quali disponibili, con un fabbisogno residuo di 20,3 miliardi. Anche in questo caso non si è tenuto conto delle risorse stanziare dalla legge di bilancio 2022 per il contratto di programma con ANAS S.p.A., ancora non perfezionato (circa 4,5 miliardi di euro).

La suddivisione delle risorse prevede di destinare 52,7 miliardi di euro (40,8 dei quali già disponibili) ad investimenti per la realizzazione di programmi prioritari, mentre il costo degli interventi prioritari è quantificato in 30,8 miliardi di euro, 22,4 dei quali disponibili. Tra i programmi e gli interventi da realizzare, il Documento, in particolare segnala l'adeguamento della statale 106 Jonica, l'adeguamento funzionale delle strade di accesso e di collegamento alle aree dei crateri sismici 2009 e 2016, a partire dalla SS4 Salaria, e il completamento dell'itinerario nazionale E78, in particolare nelle aree interne.

Per il settore della portualità e della logistica si prevedono 10,1 miliardi di investimenti, quasi interamente disponibili (9,2 miliardi) e suddivisi in programmi finalizzati alla manutenzione del patrimonio pubblico demaniale (318,3 milioni di euro); alla digitalizzazione della logistica e ICT (268,2 milioni); all'ultimo miglio ferroviario (889,5 milioni) e stradale (877,4 milioni); agli interventi per l'accessibilità marittima (2,7 miliardi di euro), per la resilienza delle infrastrutture ai cambiamenti climatici (643,7 milioni) e per l'efficientamento energetico ed ambientale (863,9 milioni); ad interventi per *waterfront* e servizi crocieristici a passeggeri (126,7 milioni) e per l'attività industriale nei porti (1,1 miliardo di euro) e per l'aumento selettivo della capacità portuale (2,3 miliardi).

Per il settore aeroportuale gli investimenti previsti ammontano a 3,2 miliardi, finanziati nell'ambito dei contratti di programma stipulati con i gestori aeroportuali. I programmi prioritari, basati sulle previsioni e sui contenuti del Piano nazionale degli aeroporti attualmente vigente, riguardano l'accessibilità su ferro, lo sviluppo del settore cargo, l'ottimizzazione dell'uso della capacità *air side*, l'innovazione digitale dei sistemi aeroportuali e gli investimenti per la *security* e a supporto dei passeggeri. Il Documento evidenzia che le strategie di sviluppo del settore aeroportuale verranno attualizzate dopo la conclusione del processo di revisione del Piano nazionale degli aeroporti, attualmente in corso e verranno recepite nelle prossime annualità dell'Allegato Infrastrutture.

Per gli interventi relativi ai sistemi di trasporto rapido di massa nelle città metropolitane sono previsti investimenti per 32,6 miliardi di euro, 28,8 dei quali già disponibili. Le tabelle riportate nel Documento segnalano gli interventi prioritari relativi a ciascuna delle 14 città metropolitane, con l'indicazione del costo dell'intervento, dei finanziamenti disponibili e della relativa fonte, nonché del fabbisogno residuo.

L'ultimo ambito di investimenti relativi al settore delle infrastrutture di trasporto analizzato dal Documento riguarda le ciclovie nazionali, con un costo complessivo di 2,6 miliardi di euro, 0,6 dei quali disponibili e il resto da reperire. Anche in questo caso, per ciascuna ciclovie sono indicati il costo complessivo, le risorse già assegnate e il fabbisogno residuo.

Gli ulteriori settori di investimento descritti nel Documento riguardano le infrastrutture per l'edilizia pubblica sostenibile e il settore idrico.

In particolare, per l'edilizia sostenibile sono previsti 6,7 miliardi di investimenti, 5,3 dei quali già disponibili. La maggior parte degli interventi (per un costo stimato di 4,3 miliardi di euro) riguarda la realizzazione del Programma innovativo nazionale per la qualità dell'abitare (PINQUA), finalizzato alla costruzione e riqualificazione delle unità abitative nonché a progetti di rigenerazione degli spazi pubblici e il Programma "Sicuro, verde e sociale" per la riqualificazione dell'edilizia residenziale pubblica (2 miliardi di investimenti previsti).

Per quanto riguarda le infrastrutture idriche, gli investimenti sono finalizzati ad aumentare la sicurezza dell'approvvigionamento, rendendo le infrastrutture idriche più efficienti e resilienti, mediante interventi straordinari di manutenzione e per il completamento dei sistemi idrici ancora incompiuti, con particolare riferimento al Mezzogiorno. Il costo complessivo degli investimenti previsti ammonta a 12,4 miliardi di euro, dei quali 4,6 sono disponibili e 7,8 da reperire.

In conclusione, sottolinea l'importanza del Documento e del fatto che la Commissione possa esprimersi su di esso. Tale possibilità compensa, almeno parzialmente, il fatto che recentemente - con una decisione che ha sollevato le critiche di tutti i Gruppi presenti in Commissione e che auspica possa essere presto ribaltata - un decreto-legge ha sottratto al parere parlamentare i contratti di programma tra Rete ferroviaria italiana e il Ministero delle infrastrutture.

Invita quindi i colleghi a farle pervenire le loro valutazioni al fine dell'inserimento in un'eventuale bozza di risoluzione che potrà essere presentata al termine dell'esame dell'affare assegnato.

Il seguito dell'esame è rinviato.

La seduta termina alle ore 14,35.

1.3.2.1.3. 8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) - Seduta n. 157 (ant.) del 28/06/2022

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

LAVORI PUBBLICI, COMUNICAZIONI (8ª)

Ufficio di Presidenza integrato dai rappresentanti dei Gruppi parlamentari

Riunione n. 157

MARTEDÌ 28 GIUGNO 2022

Presidenza del Presidente

[COLTORTI](#)

Orario: dalle ore 9 alle ore 11,45

AUDIZIONI INFORMALI DI RAPPRESENTANTI DI FMI - FEDERAZIONE MOTOCICLISTICA ITALIANA, AN.BTI, CLIA, ASSO.CAR., ASSITERMINAL, ASSARMATORI, UNASCA, CONFARCA, ANVU E ANCUPM, INTERVENUTI IN VIDEOCONFERENZA, NELL'AMBITO DELL'ESAME DEL DISEGNO DI LEGGE N. [2646](#) (CONVERSIONE IN LEGGE DEL DECRETO-LEGGE 16 GIUGNO 2022, N. 68, RECANTE DISPOSIZIONI URGENTI PER LA SICUREZZA E LO SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE, DEI TRASPORTI E DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE, NONCHE' IN MATERIA DI GRANDI EVENTI E PER LA FUNZIONALITA' DEL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DELLA MOBILITA' SOSTENIBILI)

1.3.2.1.4. 8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) - Seduta n. 158 (pom.) del 28/06/2022

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

LAVORI PUBBLICI, COMUNICAZIONI (8ª)

Ufficio di Presidenza integrato dai rappresentanti dei Gruppi parlamentari

Riunione n. 158

MARTEDÌ 28 GIUGNO 2022

Presidenza del Presidente

COLTORTI

Orario: dalle ore 13,50 alle ore 15,40

AUDIZIONI INFORMALI DI RAPPRESENTANTI DI ACI, ASSTRA, CNA, CONFTRASPORTO, ANCI, ANPCI E UNCEM, INTERVENUTI IN VIDEOCONFERENZA, NELL'AMBITO DELL'ESAME DEL DISEGNO DI LEGGE N. [2646](#) (CONVERSIONE IN LEGGE DEL DECRETO-LEGGE 16 GIUGNO 2022, N. 68, RECANTE DISPOSIZIONI URGENTI PER LA SICUREZZA E LO SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE, DEI TRASPORTI E DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE, NONCHE' IN MATERIA DI GRANDI EVENTI E PER LA FUNZIONALITA' DEL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DELLA MOBILITA' SOSTENIBILI)

1.3.2.1.5. 8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) - Seduta n. 278 (pom.) del 29/06/2022

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

LAVORI PUBBLICI, COMUNICAZIONI (8ª)
MERCLEDÌ 29 GIUGNO 2022
278ª Seduta

Presidenza del Presidente
[COLTORTI](#)

La seduta inizia alle ore 15,10.

IN SEDE REFERENTE

(2646) Conversione in legge del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili

(Seguito dell'esame e rinvio)

Prosegue l'esame, sospeso nella seduta pomeridiana del 21 giugno.

Il [PRESIDENTE](#) comunica che la documentazione acquisita nel corso delle audizioni informali che hanno avuto inizio ieri e che si concluderanno la prossima settimana sarà resa disponibile per la pubblica consultazione sulla pagina *web* della Commissione.

La Commissione prende atto.

Il [PRESIDENTE](#) dichiara aperta la discussione generale.

Non essendovi richieste di intervento, il seguito dell'esame è rinviato.

AFFARI ASSEGNATI

Documento: "Dieci anni per trasformare l'Italia - Strategie per infrastrutture, mobilità e logistica sostenibili e resilienti" (Doc. LVII, n. 5 - Allegato V) ([n. 1204](#))

(Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 34, comma 1, primo periodo, e per gli effetti di cui all'articolo 50, comma 2, del Regolamento e rinvio)

Prosegue l'esame, sospeso nella seduta pomeridiana del 21 giugno.

La relatrice [PERGREFFI](#) (*L-SP-PSd'Az*), d'intesa con il relatore Steger, propone di fissare un termine per l'indicazione, da parte dei Gruppi, dei nominativi di eventuali soggetti da audire.

Il [PRESIDENTE](#) propone di fissare il termine a martedì, 5 luglio, alle ore 12.

La Commissione conviene.

Non essendovi richieste di intervento, il seguito dell'esame è rinviato.

La seduta termina alle ore 15,15.

1.3.2.1.6. 8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) - Seduta n. 159 (pom.) del 04/07/2022

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

LAVORI PUBBLICI, COMUNICAZIONI (8ª)

Ufficio di Presidenza integrato dai rappresentanti dei Gruppi parlamentari

Riunione n. 159

LUNEDÌ 4 LUGLIO 2022

Presidenza del Presidente

COLTORTI

Orario: dalle ore 14,50 alle ore 18,05

(sospensioni dalle ore 15,30 alle ore 16 e dalle ore 17,10 alle ore 17,20)

AUDIZIONI INFORMALI DI RAPPRESENTANTI DI ANAS, DEL PRESIDENTE DELLA COMMISSIONE TECNICA TRANVIE E SISTEMI FERROVIARI ISTITUITA PRESSO L'ORDINE DEGLI INGEGNERI DELLA PROVINCIA DI ROMA, DI RAPPRESENTANTI DI ANSFISA E ANCAI, DEL DIRETTORE DEL SERVIZIO POLIZIA STRADALE, DI RAPPRESENTANTI DI ANPAS E CONFINDUSTRIA NAUTICA, DELL'ASSESSORE ALLO SVILUPPO ECONOMICO, INDUSTRIA, COMMERCIO, ARTIGIANATO, PORTI E LOGISTICA DELLA REGIONE LIGURIA, DEL PRESIDENTE DELLA PROVINCIA DI SAVONA E DI RAPPRESENTANTI DI PRIMA TRAS, INTERVENUTI IN VIDEOCONFERENZA, NELL'AMBITO DELL'ESAME DEL DISEGNO DI LEGGE N. [2646](#) (CONVERSIONE IN LEGGE DEL DECRETO-LEGGE 16 GIUGNO 2022, N. 68, RECANTE DISPOSIZIONI URGENTI PER LA SICUREZZA E LO SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE, DEI TRASPORTI E DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE, NONCHE' IN MATERIA DI GRANDI EVENTI E PER LA FUNZIONALITA' DEL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE)

1.3.2.1.7. 8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) - Seduta n. 160 (ant.) del 05/07/2022

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

LAVORI PUBBLICI, COMUNICAZIONI (8ª)

Ufficio di Presidenza integrato dai rappresentanti dei Gruppi parlamentari

Riunione n. 160

MARTEDÌ 5 LUGLIO 2022

Presidenza del Presidente

COLTORTI

Orario: dalle ore 9 alle ore 12,05

(sospensione: dalle ore 9,45 alle ore 9,55)

AUDIZIONI INFORMALI DEL PRESIDENTE DELL'AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO SETTENTRIONALE, DEL SINDACO DI VENEZIA, DELL'ASSESSORE AI LAVORI PUBBLICI, INFRASTRUTTURE E TRASPORTI DELLA REGIONE VENETO, DEL COMMISSARIO STRAORDINARIO PER IL RIPRISTINO DELLA FUNZIONALITA' DELL'IMPIANTO FUNIVIARIO DI SAVONA IN CONCESSIONE ALLA SOCIETA' FUNIVIE SPA, DEL PRESIDENTE DELL'AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR LIGURE OCCIDENTALE E DI RAPPRESENTANTI DI CONFINDUSTRIA SAVONA, FEDERAGENTI E DELLE ORGANIZZAZIONI SINDACALI, INTERVENUTI IN VIDEOCONFERENZA, NELL'AMBITO DELL'ESAME DEL DISEGNO DI LEGGE N. 2646 (CONVERSIONE IN LEGGE DEL DECRETO-LEGGE 16 GIUGNO 2022, N. 68, RECANTE DISPOSIZIONI URGENTI PER LA SICUREZZA E LO SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE, DEI TRASPORTI E DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE, NONCHE' IN MATERIA DI GRANDI EVENTI E PER LA FUNZIONALITA' DEL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DELLA MOBILITA' SOSTENIBILI)

1.3.2.1.8. 8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) - Seduta n. 161 (pom.) del 05/07/2022

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

LAVORI PUBBLICI, COMUNICAZIONI (8ª)

Ufficio di Presidenza integrato dai rappresentanti dei Gruppi parlamentari

Riunione n. 161

MARTEDÌ 5 LUGLIO 2022

Presidenza del Presidente

[COLTORTI](#)

Orario: dalle ore 13,30 alle ore 14,50

(sospensione: dalle ore 13,50 alle ore 14)

AUDIZIONI INFORMALI DI RAPPRESENTANTI DI ASSAEROPORTI, DEL CONSIGLIO SUPERIORE DEI LAVORI PUBBLICI, DI ENAC, AEROPORTI 2030 E ANCE, INTERVENUTI IN VIDEOCONFERENZA, NELL'AMBITO DELL'ESAME DEL DISEGNO DI LEGGE N. [2646](#) (CONVERSIONE IN LEGGE DEL DECRETO-LEGGE 16 GIUGNO 2022, N. 68, RECANTE DISPOSIZIONI URGENTI PER LA SICUREZZA E LO SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE, DEI TRASPORTI E DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE, NONCHE' IN MATERIA DI GRANDI EVENTI E PER LA FUNZIONALITA' DEL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DELLA MOBILITA' SOSTENIBILI)

1.3.2.1.9. 8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) - Seduta n. 162 (pom.) del 05/07/2022

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

LAVORI PUBBLICI, COMUNICAZIONI (8ª)

Ufficio di Presidenza integrato dai rappresentanti dei Gruppi parlamentari

Riunione n. 162

MARTEDÌ 5 LUGLIO 2022

Presidenza del Presidente

[COLTORTI](#)

Orario: dalle ore 15,15 alle ore 16,25

AUDIZIONE INFORMALE DEL MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DELLA MOBILITA' SOSTENIBILI NELL'AMBITO DELL'ESAME DEL DISEGNO DI LEGGE N. [2646](#) (CONVERSIONE IN LEGGE DEL DECRETO-LEGGE 16 GIUGNO 2022, N. 68, RECANTE DISPOSIZIONI URGENTI PER LA SICUREZZA E LO SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE, DEI TRASPORTI E DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE, NONCHE' IN MATERIA DI GRANDI EVENTI E PER LA FUNZIONALITA' DEL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DELLA MOBILITA' SOSTENIBILI)

1.3.2.1.10. 8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) - Seduta n. 279 (pom.) del 05/07/2022

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

LAVORI PUBBLICI, COMUNICAZIONI (8ª)

MARTEDÌ 5 LUGLIO 2022

279ª Seduta

Presidenza del Presidente

[COLTORTI](#)

La seduta inizia alle ore 16,25.

IN SEDE REFERENTE

[\(2646\)](#) Conversione in legge del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili

(Seguito dell'esame e rinvio)

Prosegue l'esame, sospeso nella seduta del 29 giugno.

Il [PRESIDENTE](#) ricorda che si è concluso il ciclo di audizioni e che il termine per la presentazione di emendamenti e ordini del giorno, come già convenuto dalla Commissione, scadrà alle ore 19 di oggi. Considerato l'imminente inizio dei lavori d'Aula, il seguito dell'esame è rinviato.

La seduta termina alle ore 16,30.

1.3.2.1.11. 8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) - Seduta n. 280 (ant.) del 07/07/2022

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

LAVORI PUBBLICI, COMUNICAZIONI (8ª)
GIOVEDÌ 7 LUGLIO 2022
280ª Seduta

Presidenza del Presidente
COLTORTI

La seduta inizia alle ore 9,05.

IN SEDE REFERENTE

(2646) Conversione in legge del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili

(Seguito dell'esame e rinvio)

Prosegue l'esame, sospeso nella seduta del 5 luglio.

Il **PRESIDENTE** comunica che sono stati presentati 536 emendamenti e 22 ordini del giorno, pubblicati in allegato.

Non essendoci richieste di intervento in discussione generale, il **PRESIDENTE** propone di considerare conclusa tale fase procedurale e di rinviare l'esame alla prossima settimana, specificando che nella seduta di martedì pomeriggio avrà luogo l'illustrazione degli emendamenti, mentre le votazioni avranno inizio quando saranno pervenuti i prescritti pareri.

Il senatore **MARGIOTTA** (PD) esprime fin d'ora l'indisponibilità del suo Gruppo a valutare qualsiasi ipotesi di limitare l'esame in Commissione ad un gruppo di emendamenti segnalati, ricordando che tale modalità può avere una sua utilità su provvedimenti particolarmente complessi come la legge di bilancio, ma non certo quando, come nel caso, il numero degli emendamenti presentati è assolutamente ragionevole e gestibile.

Il senatore **CAMPARI** (L-SP-PSd'Az) concorda con il senatore Margiotta, ricordando di avere già segnalato in una precedente seduta la necessità che gli uffici del Governo, a partire dalla Ragioneria generale dello Stato, compiano i dovuti approfondimenti su tutti gli emendamenti presentati, per evitare che vengano formulati pareri contrari basati non su valutazioni concrete ma sul fatto che non

sono stati acquisiti tutti gli elementi necessari.

Non essendovi altre richieste d'intervento sul punto, così resta convenuto.

Il senatore [MARGIOTTA](#) (PD) chiede che il Presidente pronunci l'improponibilità degli emendamenti in apertura della seduta prevista per l'illustrazione.

Il relatore [PAROLI](#) (FIBP-UDC) ritiene che sarebbe invece opportuno procedere prima all'illustrazione, in quanto da essa potrebbero emergere elementi utili alla valutazione del Presidente.

Il [PRESIDENTE](#) si riserva di individuare il momento più opportuno per la dichiarazione di improponibilità degli emendamenti.

Il seguito dell'esame è rinviato.

La seduta termina alle ore 9,20.

ORDINI DEL GIORNO ED EMENDAMENTI AL DISEGNO DI LEGGE (AL TESTO DEL
DECRETO-LEGGE)
N. [2646](#)

G/2646/1/8

[Montevecchi](#), [Vanin](#)

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante "Disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili" (A.S. 2646),

premessi che:

il provvedimento in esame, all'articolo 1, comma 2, nell'ambito della realizzazione dei lavori e delle opere funzionali alle celebrazioni del Giubileo della Chiesa cattolica per il 2025 nella città di Roma, dispone, per i progetti di tali opere e lavori, la riduzione da 60 a 45 giorni del termine previsto dall'art. 25, comma 3, del decreto legislativo n. 50 del 2016 della richiesta per la procedura di verifica preventiva dell'interesse archeologico;

considerato che:

sono note le problematiche relative agli esigui numeri del personale assunto dal Ministero della Cultura, in particolare per le carenze legate alla figura dell'archeologo;

il problema della carenza di personale non è legato ad una particolare emergenza, ma è piuttosto radicato a causa della mancanza di una strategia pluriennale per l'assunzione e la valorizzazione delle competenze legate alla cura e protezione dei beni culturali. Una problematica strutturale tamponata con rimedi temporanei e palliativi come il ricorso all'esternalizzazione dei servizi e al volontariato;

anche il Consiglio Superiore dei beni culturali, a fronte di una crescita delle posizioni apicali, ha denunciato l'aumentare della carenza di personale nelle soprintendenze del 10 % rispetto a cinque anni fa;

considerato inoltre che:

la medesima situazione si riscontra a Roma, la cui carenza e gravità della situazione è amplificata dalla particolarità del territorio in cui le testimonianze storiche e archeologiche sono facilmente rinvenibili in tutto il territorio comunale;

con l'aumentare dei cantieri, il personale, già insufficiente, non riuscirà probabilmente a gestire

le valutazioni di tutti i progetti stante anche la riduzione dei termini previsti nei provvedimenti che si sono succeduti negli ultimi due anni,

impegna il Governo:

a adottare ogni opportuna iniziativa finalizzata a dotare la Soprintendenza di Roma di personale stabile e qualificato, in particolare di archeologi, per le attività di verifica preventiva dell'interesse archeologico;

a intraprendere ogni iniziativa utile volta a dotare il ministero e i suoi uffici periferici di una dotazione organica numericamente adeguata a far fronte alle necessarie attività di tutela e conservazione del patrimonio.

G/2646/2/8

[Bernini](#), [Gallone](#), [Caligiuri](#), [Alfredo Messina](#), [Papatheu](#), [De Bonis](#), [Mangialavori](#), [Mallegni](#), [Barachini](#), [Vono](#), [Galliani](#), [Giammanco](#), [Rizzotti](#), [Ronzulli](#), [Aimi](#), [Alderisi](#), [Barboni](#), [Berardi](#), [Binetti](#), [Boccardi](#), [Caliendo](#), [Cangini](#), [Cesaro](#), [Craxi](#), [Dal Mas](#), [Damiani](#), [De Poli](#), [De Siano](#), [Fazzone](#), [Ferro](#), [Floris](#), [Gasparri](#), [Ghedini](#), [Giro](#), [Modena](#), [Pagano](#), [Perosino](#), [Saccone](#), [Schifani](#), [Sciascia](#), [Serafini](#), [Siclari](#), [Stabile](#), [Tiraboschi](#), [Toffanin](#), [Vitali](#)

Il Senato,

in sede di discussione del disegno di legge di conversione del decreto-legge 16 giugno 2022, n.68, recante "Disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili" (A.S. 2646),

premessi che:

l'ONU, con risoluzione dell'Assemblea Generale del 28 luglio 2010, GA/10967, dichiara il diritto all'acqua un diritto umano universale e fondamentale e tale risoluzione sottolinea ripetutamente che l'acqua potabile e per uso igienico, oltre ad essere un diritto di ogni uomo, concerne la dignità della persona, è essenziale al pieno godimento della vita, ed è fondamentale per tutti gli altri diritti umani e raccomanda agli Stati di attuare iniziative per garantire a tutti un'acqua potabile di qualità, accessibile, a prezzi economici;

il numero di donne e uomini privi di accesso sostenibile ad una fonte sicura di acqua potabile per qualsiasi ragione, da molti anni supera in tutto il mondo il miliardo;

l'art. 144 (tutela e uso delle risorse idriche) del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante "Norme in materia ambientale" (Codice dell'ambiente), ai commi 1 e 2, stabilisce rispettivamente che "Tutte le acque superficiali e sotterranee, ancorché non estratte dal sottosuolo, appartengono al demanio dello Stato. Le acque costituiscono una risorsa che va tutelata ed utilizzata secondo criteri di solidarietà; qualsiasi loro uso è effettuato salvaguardando le aspettative ed i diritti delle generazioni future a fruire di un integro patrimonio ambientale";

il comma 3 dello stesso articolo reca la disciplina degli usi delle acque finalizzata alla loro razionalizzazione, allo scopo di evitare gli sprechi e di favorire il rinnovo delle risorse;

in Italia un terzo dell'acqua viene sprecata nelle reti di distribuzione e solo il 50% dell'erogazione idrica arriva nelle case dei cittadini. Secondo l'ultimo report di Istat sulle infrastrutture idriche in Italia per il periodo 2019-2021, elaborato in occasione della Giornata mondiale dell'acqua del 22 marzo u.s., nelle reti di distribuzione dell'acqua potabile dei comuni capoluogo di provincia e di città metropolitana, dove si convoglia circa il 33% dell'acqua complessivamente movimentata in Italia, nel 2020 a fronte dei 2,4 miliardi di metri cubi di acqua (370 litri per abitante al giorno) ne sono stati erogati agli utenti finali soltanto 1,5 miliardi di metri cubi (236 per gli usi autorizzati (fatturati o ad uso gratuito), con una perdita totale in distribuzione di 0,9 miliardi di metri cubi, pari al 36,2% dell'acqua immessa in rete (erano del 37,3% nel 2018);

secondo l'ultimo rapporto ISTAT sui cambiamenti climatici, nelle reti dei capoluoghi si disperdono giornalmente circa 2,4 milioni di metri cubi, pari a 41 metri cubi per chilometro di rete (44 nel 2018). Un volume cospicuo che riuscirebbe a soddisfare le esigenze idriche di circa 10 milioni di persone;

le cause principali sono da ricondurre alla vetustà degli impianti di distribuzione (circa il 60 per cento delle infrastrutture della rete idrica italiana ha più di 30 anni), a problemi di misurazione e agli allacci abusivi;

secondo i dati della Community Value Acqua per l'Italia di The European House - Ambrosetti, che in occasione della Giornata mondiale dell'acqua ha pubblicato la terza edizione del Libro Bianco "Valore acqua per l'Italia", con 46 euro per abitante all'anno (36 euro in meno per abitante rispetto alla media europea), il nostro Paese è in fondo alla classifica europea per investimenti nel settore idrico, davanti solo a Malta e Romania, della metà di Germania (92 euro per abitante) e Francia (90 euro per abitante);

secondo i dati di Community Value Acqua per l'Italia, l'Italia è il Paese più idrovoro in Europa con 152 metri cubi di acqua prelevata per uso potabile per ogni abitante all'anno (2° Paese dell'Unione Europea, dopo la Grecia);

l'evoluzione demografica, la crescente urbanizzazione e i cambiamenti climatici sono fattori che concorrono a sottoporre la risorsa idrica a uno *stress* senza precedenti, nel mondo, in Europa e in Italia. L'intervento su tali problematiche è tanto più urgente in quanto il periodo di eccezionalità impone di considerare l'acqua quale vera e propria risorsa strategica per il mondo, ma anche e soprattutto in ambito nazionale;

i temi relativi al territorio, ambiente, difesa del suolo, cultura dell'acqua e progettazione paesistica impongono un confronto anche con la complessità dell'elemento "acqua" e la necessità di affrontare la questione della sostenibilità in termini ecologico-ambientali, economici ed etici al fine di perseguire l'obiettivo di un cambiamento culturale capace di incidere sulla modalità di consumo e di vita dei cittadini allineandoci alla visione europea e mondiale dell'acqua come risorsa sempre più da valorizzare;

come dimostrato dalle analisi della Community Value Acqua per l'Italia, oggi più che mai, una filiera dell'acqua efficiente e sostenibile è una questione vitale per il sistema economico e produttivo nazionale, con ricadute sullo sviluppo del Paese e sulla quotidianità di cittadini e imprese. È fondamentale avere una visione e una strategia capace di mettere a sistema i contributi di tutti gli attori della filiera estesa dell'acqua,

impegna il Governo:

1) a varare una strategia nazionale per la gestione efficiente e sostenibile della risorsa acqua e l'utilizzo responsabile, finalizzata a:

1.a) dare un indirizzo di medio-lungo termine, condividendone gli obiettivi con gli *stakeholders* interessati (*industry*, Istituzioni, consumatori);

1.b) attivare le competenze interdisciplinari (normative, tecnologiche, eccetera) necessarie a governare la transizione verso modelli di produzione e consumo sostenibili;

1.c) dare inizio come obiettivo primario per la pubblica amministrazione, ai fini della tutela e risanamento idrogeologico del territorio, all'azione di prevenzione della fonte idrica in termini qualitativi e quantitativi;

2) a rilanciare gli investimenti per lo sviluppo della filiera estesa dell'acqua in Italia attraverso:

2.a) l'adeguamento dell'attuale livello tariffario, per continuare a garantire una costante crescita degli investimenti nel settore idrico;

2.b) il detassamento degli utili reinvestiti a carico della fiscalità generale;

2.c) la semplificazione normativa del codice degli appalti per scongiurare ulteriori ritardi e giungere a un assestamento della disciplina;

2.d) la semplificazione da parte degli enti preposti in materia al rilascio delle autorizzazioni di concessione idrica per scongiurare ulteriori ritardi e giungere a un assestamento della disciplina e unificare ad un solo e unico ente preposto alla gestione del ciclo integrato delle acque;

2.e) il lancio di uno strumento finanziario con l'obiettivo di sviluppare a livello territoriale l'implementazione di *best practice* tecnologiche legate al mondo dell'acqua lungo tutta la filiera e valutarne l'impatto socio-economico (ad esempio "Water Bond");

2.f) la promozione di meccanismi di collaborazione virtuosa tra grandi e piccole imprese

all'avanguardia nel settore;

2.g) l'assestamento di investimenti di *Corporate Venture Capital* volti al finanziamento e alla conseguente crescita di *start-up* nazionali all'avanguardia nel settore delle tecnologie a supporto della filiera estesa dell'acqua (ad esempio monitoraggio delle perdite, salvaguardia dei pozzi perdenti e dispersione nel sottosuolo, efficientamento nell'utilizzo, irrigazione a goccia, protezione dalla corrosione interna delle tubazioni di acqua potabili e impianti anticorrosivi, mappature di carte geotermiche, idrogeologiche e idrogeochimiche, eccetera);

2.h) il rilancio a livello nazionale delle aree termali a livello pubblico (acque minerali pregiate, termali, turismo, divulgazione scientifica della storia delle acque, eccetera);

2.i) l'aggiornamento del citato decreto legislativo n. 152 del 2006 riguardo il "ciclo integrato delle acque" al fine di colmare, attraverso un sistema integrato, il divario nell'efficientamento delle risorse idriche tra il sud Italia ed il resto del Paese;

3) ad incentivare la circolarità lungo tutta la filiera estesa dell'acqua in Italia attraverso:

3.a) l'ammodernamento delle infrastrutture di raccolta e distribuzione della risorsa e la valorizzazione dei fanghi di depurazione come fonte di energia primaria e secondaria;

3.b) la creazione di un sistema di incentivi fiscali per l'installazione di bacini di raccolta dell'acqua piovana per usi non domestici e negli stabilimenti produttivi delle aziende manifatturiere;

3.c) la creazione di un sistema di incentivi fiscali per l'installazione di sistemi di recupero delle acque da reflue industriali ad uso potabile mediante certificazione dell'Ente ASL o ATS nelle aziende manifatturiere (filiera alimentare);

3.d) l'istituzione di un sistema di sicurezza degli impianti con l'applicazione di un sistema integrato tra la combinazione di più tecnologie e digitalizzazione dell'azienda che permetta al personale, agli impianti ed ai sistemi informativi di interagire e dialogare tra di loro per migliorare gli *standard* dei servizi e la qualità della vita dei cittadini;

3.e) l'istituzione di un sistema di monitoraggio della qualità dell'acqua una volta depurata e re-immessa in circolo nelle fonti naturali, al fine di tutelare quegli operatori che prelevano direttamente la risorsa per le proprie attività produttive (ad esempio agricoltori per attività di irrigazione) e se ne assumono quindi la responsabilità;

3.f) la creazione di un sistema di incentivi per innovare le *partnership* tra società di ricerca tra pubblico e privato e incentivo agli studenti per approfondire i propri studi presso società organizzate e certificate (tirocini durante gli anni scolastici presso aziende);

3.g) la promozione della cultura dell'acqua all'interno delle istituzioni scolastiche;

3.h) un programma di prevenzione e di governo dei processi di degrado del territorio, badando alla relazione tra sistema acqua e presenza antropica;

3.i) l'introduzione attenta e dettagliata di un piano di manutenzione informatizzata delle infrastrutture del "Ciclo Integrato delle Acque", gestita in parte anche dall'utente medesimo che ha fatto richiesta al fine di sgravare un costo alla pubblica amministrazione, potendo al tempo stesso avvalersi di tecnologie innovative ed efficaci per l'esecuzione delle opere e la manutenzione, ma capaci al contempo di mitigare l'impatto ambientale, implementando anche norme tecniche, codici per la progettazione e gli interventi, metodologie per la verifica, linee guida e tipologiche delle opere, revisione dei prezziari, formazione, percorsi progettuali ed esecutivi premianti e validati;

3.l) l'impegno a certificare i bacini idrici, insediamenti produttivi, enti gestori della risorsa acqua, ciclo integrato delle acque secondo uno *standard* credibile e riconosciuto per la sostenibilità idrica, per comprendere il loro uso e impatto sull'acqua e per lavorare in modo collaborativo e trasparente per la gestione sostenibile delle risorse idriche all'interno di un contesto di raccolta attraverso 4 fondamentali principi: bilancio idrico sostenibile; buona qualità dell'acqua; aree sane importanti legate all'acqua (siti e valori); buon governo dell'acqua;

4) a favorire la riqualificazione degli edifici anche dal punto di vista idrico attraverso:

4.a) l'incentivazione alla sostituzione e/o all'ammodernamento degli impianti idraulici;

4.b) la creazione di sistemi di incentivazione fiscale per la costruzione di "tetti verdi", ovvero soluzioni rientranti nella categoria di sistemi di drenaggio sostenibile (SUDS), per ridurre fino al 90

- per cento la dispersione idrica delle piogge, calmierando il loro potenziale impatto nei luoghi altamente urbanizzati, e per contenere gli sbalzi termici e le emissioni inquinanti dell'edificio;
- 4.c) la formazione di pompe di calore con estrazione e restituzione completa delle acque nel sottosuolo al fine di creare energia nell'edificio;
- 5) favorire il dragaggio dei laghi e sbarramenti fluviali idroelettrici che risultano interriti attraverso:
- 5.a) la trasformazione delle cave dismesse in bacini di accumulo;
- 5.b) le trasformazioni dei sistemi irrigazione da scorrimento a pluvirrigazione e goccia;
- 5.c) la riduzione delle perdite d'alveo sulle principali rogge derivatorie.

G/2646/3/8

[Di Girolamo](#)

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione in legge del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante "Disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili" (A.S. 2646),

premessi che:

l'articolo 6 del provvedimento in esame reca misure di semplificazione e di accelerazione per la realizzazione degli interventi inseriti nei piani di sviluppo aeroportuale;

considerato che:

come noto, il Piano Nazionale degli Aeroporti, approvato con D.P.R. del 17 settembre 2015 n. 201, auspica la creazione di sistemi aeroportuali di rango regionale. In particolare, per la Regione Campania, il Piano qualifica l'Aeroporto Internazionale di Napoli - Capodichino tra quelli di rilevanza strategica e lo scalo di Salerno - Pontecagnano, all'interno dello stesso bacino, tra quelli di interesse nazionale, purché si realizzino le condizioni di specializzazione dello scalo e del raggiungimento dell'equilibrio economico-finanziario, anche tendenziale, in un arco temporale ragionevole e di adeguati indici di solvibilità patrimoniali;

il citato Piano prevede che il bacino di traffico della Campania generi una domanda di circa 12,0 milioni di passeggeri/anno con un orizzonte temporale del 2030. Tale domanda non verrebbe soddisfatta con la strategia di sviluppo attualmente prevista nel Piano Nazionale: infatti, lo strumento di pianificazione sopra citato prevede per il bacino della Campania al 2030, nello scenario massimo, un volume di passeggeri pari a 8,8 di cui 7,0 sullo scalo di Napoli e 1,8 sull'aeroporto di Salerno;

il sistema campano degli aeroporti di Napoli e Salerno, la cui gestione unitaria è di recente costituzione, soffre della saturazione di Capodichino il cui traffico passeggeri nel 2019 è stato pari a 10,8 ml pax/anno e la crescita registrata nel triennio è stata + 26,6% (nel 2017), +15,8% (nel 2018), +9,3% (nel 2019); mentre per l'aeroporto di Salerno, nella sua massima configurazione, la capacità di servizio è stimata in circa 1,5 - 2,0 ml di pax/anno, che costituisce il 15 - 20% del traffico 2019 di Capodichino;

al fine di individuare una soluzione alle esigenze di sviluppo del trasporto aereo della Regione Campania, era stata sviluppata una serie di attività ed atti programmatici del Governo, finalizzati alla realizzazione di un nuovo aeroporto Civile localizzato a Grazzanise in provincia di Caserta, ove è presente un aeroporto militare. Tra gli atti programmatici la rilevanza della realizzazione del nuovo scalo di Grazzanise era stata ribadita nello "Studio Strategico per lo sviluppo del sistema aeroportuale nazionale" elaborato dall'ENAC nel 2009 ed approvato dal Ministro dei Trasporti pro tempore. Tale studio aveva trovato poi attuazione nella proposta al Ministro di Piano Nazionale degli Aeroporti elaborato dall'Enac nel 2012;

rilevato che:

lo scalo di Grazzanise è uno scalo militare non strategico per le forze armate in quanto non rientra

tra quelli classificati M.O.B. (Main Operating Base) dal Decreto del Ministero della Difesa del 25/01/2008. L'aeroporto, dotato di una pista di volo di lunghezza pari a 3000 metri, è ubicato in un'area agricola, pianeggiante e scarsamente urbanizzata. Nelle preliminari ipotesi di sviluppo, che avrebbero poi dovuto trovare conferma in un apposito Master Plan aeroportuale, erano stati ipotizzati scenari alternativi sia con l'utilizzo dell'attuale infrastruttura di volo che con la realizzazione di una nuova pista. Il nuovo aeroporto di Grazzanise era stata programmato anche valutando una serie di opere infrastrutturali di complemento sulle altre modalità di trasporto che avrebbero migliorato la sua connessione con il territorio;

la procedura attualmente in corso di aggiornamento e revisione del vigente Piano Nazionale potrebbe essere l'occasione per riconsiderare l'integrazione dello scalo di Grazzanise all'interno del sistema aeroportuale campano,

impegna il Governo:

al fine di soddisfare le esigenze di sviluppo del trasporto aereo della Regione Campania, a riconsiderare, nell'ambito dell'aggiornamento e della revisione del Piano nazionale aeroporti, la destinazione per usi civili e per il trasporto merci dell'aeroporto militare di Grazzanise.

G/2646/4/8

[Di Girolamo](#), [Fede](#), [Vanin](#)

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante "Disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili" (A.S. 2646),

premessi che:

il provvedimento in esame, all'articolo 7, reca disposizioni urgenti in materia di sicurezza e circolazione stradale;

rilevato che:

con il Piano nazionale di sicurezza stradale 2030 è stato fissato l'obiettivo di ridurre almeno del 50 per cento il numero di morti e feriti per incidenti stradali e sono state definite le linee strategiche specifiche per le categorie a rischio;

appare quanto mai necessario porre particolare attenzione verso gli utenti più vulnerabili, quali pedoni, bambini, anziani, ciclisti e motociclisti;

considerato inoltre che:

al fine di verificare la corretta attuazione del predetto Piano sarebbe auspicabile la realizzazione di un sistema per il monitoraggio in tempo reale dei dati sugli incidenti stradali,

impegna il Governo:

a valutare l'opportunità di prevedere un generale inasprimento delle sanzioni previste dal codice della strada nei casi in cui le violazioni dello stesso vedano coinvolti i soggetti più vulnerabili quali pedoni, bambini, anziani, ciclisti e motociclisti;

a valutare l'opportunità di promuovere la realizzazione e la rapida attuazione di una banca dati unica per la registrazione in tempo reale di tutti i dati e le informazioni relative agli incidenti stradali.

G/2646/5/8

[Di Girolamo](#), [Vanin](#)

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione in legge del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante "Disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili" (A.S. 2646),

premessi che:

il decreto-legge in conversione è stato emanato «con la primaria finalità di ridurre l'inquinamento e di promuovere una mobilità sostenibile, anche nell'ottica di perseguire la decarbonizzazione dei trasporti e di migliorare la sicurezza della circolazione»;

in particolare l'articolo 7 apporta una nutrita serie di modifiche al codice della strada, anche al fine di favorire lo sviluppo della mobilità sostenibile;

considerato che:

la riduzione dell'impatto ambientale negli ambienti urbani dipende anche dalla sostenibilità delle attività di cantiere per le quali si fa largo impiego, oltre che di veicoli circolanti, anche di macchine ed attrezzature da costruzione;

i motori installati sulle macchine per costruzioni, al pari di quanto avviene nel settore del trasporto, devono rispettare rigidi parametri in materia di emissioni per essere immessi sul mercato europeo, secondo quanto previsto dalle rispettive normative comunitarie;

la sola introduzione nel mercato di macchine con motori di nuova generazione non è stata tuttavia sufficiente a innescare meccanismi virtuosi poiché - a differenza di quanto accade in relazione ai veicoli per il trasporto, per cui tramite le fasi dei motori le amministrazioni comunali hanno disciplinato l'uso alle categorie di veicoli più obsoleti - le macchine per costruzioni possono comunque lavorare a prescindere dalla fase di motore installato, e quindi senza tenere conto del livello di emissioni prodotto;

le amministrazioni locali svolgono un ruolo di primo piano nell'implementazione della normativa europea in materia di qualità dell'aria, sia per quanto attiene alle misure preventive, sia quando si rendano necessari provvedimenti correttivi;

la principale azione preventiva per mantenere i livelli di inquinanti nell'aria al di sotto delle soglie di rischio è l'istituzione di aree che prevedano limitazioni o interdizioni al traffico veicolare, denominate Ztl;

lo scopo di garantire livelli di emissioni sostenibili negli ambienti urbani potrebbe essere raggiunto anche attraverso l'incremento di pratiche funzionali all'abbattimento degli inquinanti dei motori affiancando, dunque, alle Ztl e alle ordinanze di limitazione alla circolazione dei veicoli più inquinanti, zone a basse emissioni specifiche per le attività di cantiere, disciplinate così come viene disciplinato il traffico veicolare,

impegna il Governo:

a valutare, anche sentita l'Associazione Nazionale dei Comuni Italiani, l'opportunità di prossimi interventi legislativi finalizzati ad introdurre misure per l'istituzione a livello locale di zone a basse emissioni per le attività di lavoro delle macchine operatrici e da cantiere disciplinate sulla base delle fasi dei motori.

G/2646/6/8

[Fede, Vanin](#)

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante "Disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili" (A.S. 2646),

premessi che:

l'articolo 8 del provvedimento in esame reca disposizioni urgenti in materia di trasporto pubblico locale e regionale;

considerato che:

il decreto-legge 1º marzo 2022, n. 17, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 aprile 2022, n. 34, ha previsto, all'articolo 4, un contributo straordinario, sotto forma di credito d'imposta, a favore

delle imprese energivore a parziale compensazione dei maggiori oneri sostenuti per la componente energetica acquistata ed effettivamente utilizzata nel secondo trimestre 2022;

il decreto-legge citato ha previsto inoltre, all'articolo 5, un contributo straordinario, sotto forma di credito d'imposta, anche a favore delle imprese a forte consumo di gas naturale a parziale compensazione dei maggiori oneri sostenuti per l'acquisto del gas naturale;

rilevato che:

il caro energia, comprensivo della componente carburanti, sta avendo un impatto deflagrante sulla filiera dei trasporti in generale e anche sul trasporto urbano pubblico locale;

parimenti la componente fossile, tra cui anche il metano, pesa inesorabilmente sul comparto, che ha iniziato ad investire sulla transizione ecologica dei mezzi, ma che ha innanzi uno scenario complesso di infrastrutturazione e di aumento dei costi di gestione,

impegna il Governo:

a valutare l'opportunità di prevedere contributi, sotto forma di credito di imposta, finalizzati a compensare i maggiori costi sostenuti anche da un comparto strategico per la mobilità urbana e la sostenibilità, quale il comparto del trasporto pubblico locale.

G/2646/7/8

[Croatti](#), [Fede](#), [Vanin](#)

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione in legge del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante "Disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili" (AS 2646),

premessi che:

l'articolo 8 del provvedimento in esame reca disposizioni urgenti in materia di trasporto pubblico locale e regionale;

considerato che:

nel provvedimento in esame, così come nell'ambito dei progetti del Piano nazionale di ripresa e resilienza sinora implementati, non è stato dato il giusto rilievo ad interventi riguardanti il rinnovo della flotta dei bus turistici, che rivestono un ruolo centrale nel trasporto passeggeri in ambito nazionale ed internazionale;

secondo il quadro fornito *dall'European Automobile Manufacturers' Association (ACEA)*, gli autobus sono il mezzo di trasporto maggiormente diffuso in Europa. Il trasporto mediante autobus favorisce l'inclusione sociale, garantendo la possibilità di mobilità alle persone meno abbienti, alla fascia più anziana di popolazione e soprattutto alle persone che vivono in aree rurali e suburbane mal collegate con le principali infrastrutture ferroviarie o aeroportuali;

considerato inoltre che:

le imprese esercenti il trasporto turistico di persone mediante autobus ai sensi della legge 11 agosto 2003, n. 218, oltre ai danni causati dal blocco dell'attività dovuto all'emergenza sanitaria, hanno subito negli ultimi anni l'ingentissima perdita di valore patrimoniale-economico dei beni strumentali impiegati;

la transizione ecologica deve essere perseguita anche nel settore dei bus turistici, ma nei limiti che l'attuale tecnologia consente; nell'immediato futuro in tale comparto non potranno essere acquistati autobus elettrici per la mancanza di batterie capaci di coprire il lungo raggio dei viaggi, se non mediante continue soste che renderebbero impossibile sia l'effettuazione del servizio sia il rispetto della normativa relativa ai tempi di guida e di riposo dei conducenti;

il comparto può contribuire alla transizione ecologica attraverso l'acquisizione dei modelli più efficienti di autobus dotati di motori Euro 6 classe E. Attualmente il parco mezzi in circolazione conta circa 25.150 mezzi, di cui solo 10.300 (41%) risultano avere classi di emissioni euro 5 (circa 5.000) ed

euro 6 (circa 5.300);

Il rinnovo del parco mezzi in chiave ecologica però non può essere sostenuto, dati gli ingenti costi, solamente dagli operatori;

rilevato, in fine, che:

la politica legislativa dell'Unione europea, nel processo di revisione del sistema delle accise (proposta di direttiva del Consiglio che ristruttura il quadro dell'Unione per la tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità (COM/2021/563 final)), sta procedendo ad una progressiva penalizzazione del gasolio, non tenendo conto di quei settori, come quello del noleggio autobus con conducente, che non possono privarsene nel breve periodo; inoltre, con la riforma del sistema ETS prevede l'inclusione del settore dei trasporti nel sistema dello scambio di quote. L'insieme di queste misure potrebbe generare nell'immediato futuro un incremento considerevole dei costi per le imprese del trasporto turistico, senza che le stesse possano porvi rimedio per la mancanza di un'idonea tecnologia alternativa che non utilizzi combustili fossili,

impegna il Governo

al fine di garantire l'ammodernamento delle flotte dei bus turistici e la riduzione massima delle emissioni inquinanti, ad adottare nella prossima legge di bilancio adeguate misure economiche di sostegno per l'acquisto di modelli di autobus dotati di motori Euro 6 classe E, prevedendo al contempo un progressivo divieto di circolazione dei mezzi più inquinanti.

G/2646/8/8

[Mallegni](#), [Gallone](#)

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione in legge del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante "Disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili" (AS 2646);

premessi che:

nell'ambito dei progetti del Piano nazionale di ripresa e resilienza sinora implementati, non è stato dato il giusto rilievo ad interventi riguardanti il rinnovo della flotta dei bus turistici, che rivestono un ruolo centrale nel trasporto passeggeri in ambito nazionale ed internazionale;

secondo il quadro fornito dall'*European Automobile Manufacturers' Association* (ACEA), gli autobus sono il mezzo di trasporto maggiormente diffuso in Europa. Il trasporto mediante autobus favorisce l'inclusione sociale, garantendo la possibilità di mobilità alle persone meno abbienti, alla fascia più anziana di popolazione e soprattutto alle persone che vivono in aree rurali e suburbane mal collegate con le principali infrastrutture ferroviarie o aeroportuali;

considerato che:

le imprese esercenti il trasporto turistico di persone mediante autobus ai sensi della legge 11 agosto 2003, n. 218, oltre ai danni causati dal blocco dell'attività dovuto all'emergenza sanitaria, hanno subito negli ultimi anni l'ingentissima perdita di valore patrimoniale-economico dei beni strumentali impiegati;

la transizione ecologica deve essere perseguita anche nel settore dei bus turistici, ma nei limiti che l'attuale tecnologia consente; nell'immediato futuro in tale comparto non potranno essere acquistati autobus elettrici per la mancanza di batterie capaci di coprire il lungo raggio dei viaggi, se non mediante continue soste che renderebbero impossibile sia l'effettuazione del servizio sia il rispetto della normativa relativa ai tempi di guida e di riposo dei conducenti;

il comparto può contribuire alla transizione ecologica attraverso l'acquisizione dei modelli più efficienti di autobus dotati di motori Euro 6 classe E. Attualmente il parco mezzi in circolazione conta circa 25.150 mezzi, di cui solo 10.300 (41%) risultano avere classi di emissioni euro 5 (circa 5.000) ed euro 6 (circa 5.300);

il rinnovo del parco mezzi in chiave ecologica però non può essere sostenuto, dati gli ingenti costi, solamente dagli operatori;

considerato, inoltre che:

la politica legislativa dell'Unione europea, nel processo di revisione del sistema delle accise (proposta di direttiva del Consiglio che ristruttura il quadro dell'Unione per la tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità (COM/2021/563 final)), sta procedendo ad una progressiva penalizzazione del gasolio, non tenendo conto di quei settori, come quello del noleggio autobus con conducente, che non possono privarsene nel breve periodo; inoltre, con la riforma del sistema ETS prevede l'inclusione del settore dei trasporti nel sistema dello scambio di quote. L'insieme di queste misure potrebbe generare nell'immediato futuro un incremento considerevole dei costi per le imprese del trasporto turistico, senza che le stesse possano porvi rimedio per la mancanza di un'ideale tecnologia alternativa che non utilizzi combustibili fossili,

impegna il Governo

al fine di garantire l'ammodernamento delle flotte dei bus turistici e la riduzione massima delle emissioni inquinanti, ad adottare nella prossima legge di bilancio delle adeguate misure economiche di sostegno per l'acquisto di modelli di autobus dotati di motori Euro 6 classe E, prevedendo al contempo un progressivo divieto di circolazione dei mezzi più inquinanti.

G/2646/9/8

[Margiotta](#), [Manca](#)

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione in legge del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante "Disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili" (A.S. 2646);

premesso che:

nell'ambito dei progetti del Piano nazionale di ripresa e resilienza sinora implementati, non è stato dato il giusto rilievo ad interventi riguardanti il rinnovo della flotta dei bus turistici, che rivestono un ruolo centrale nel trasporto passeggeri in ambito nazionale ed internazionale;

secondo il quadro fornito dall'*European Automobile Manufacturers' Association* (ACEA), gli autobus sono il mezzo di trasporto maggiormente diffuso in Europa. Il trasporto mediante autobus favorisce l'inclusione sociale, garantendo la possibilità di mobilità alle persone meno abbienti, alla fascia più anziana di popolazione e soprattutto alle persone che vivono in aree rurali e suburbane mal collegate con le principali infrastrutture ferroviarie o aeroportuali;

considerato che:

le imprese esercenti il trasporto turistico di persone mediante autobus ai sensi della legge 11 agosto 2003, n. 218, oltre ai danni causati dal blocco dell'attività dovuto all'emergenza sanitaria, hanno subito negli ultimi anni l'ingentissima perdita di valore patrimoniale-economico dei beni strumentali impiegati;

la transizione ecologica deve essere perseguita anche nel settore dei bus turistici, ma nei limiti che l'attuale tecnologia consente; nell'immediato futuro in tale comparto non potranno essere acquistati autobus elettrici per la mancanza di batterie capaci di coprire il lungo raggio dei viaggi, se non mediante continue soste che renderebbero impossibile sia l'effettuazione del servizio sia il rispetto della normativa relativa ai tempi di guida e di riposo dei conducenti;

il comparto può contribuire alla transizione ecologica attraverso l'acquisizione dei modelli più efficienti di autobus dotati di motori Euro 6 classe E. Attualmente il parco mezzi in circolazione conta circa 25.150 mezzi, di cui solo 10.300 (41%) risultano avere classi di emissioni euro 5 (circa 5.000) ed euro 6 (circa 5.300);

il rinnovo del parco mezzi in chiave ecologica però non può essere sostenuto, dati gli ingenti

costi, solamente dagli operatori;

considerato, inoltre che:

la politica legislativa dell'Unione europea, nel processo di revisione del sistema delle accise (proposta di direttiva del Consiglio che ristruttura il quadro dell'Unione per la tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità (COM/2021/563 final)), sta procedendo ad una progressiva penalizzazione del gasolio, non tenendo conto di quei settori, come quello del noleggio autobus con conducente, che non possono privarsene nel breve periodo; inoltre, con la riforma del sistema ETS prevede l'inclusione del settore dei trasporti nel sistema dello scambio di quote. L'insieme di queste misure potrebbe generare nell'immediato futuro un incremento considerevole dei costi per le imprese del trasporto turistico, senza che le stesse possano porvi rimedio per la mancanza di un'idonea tecnologia alternativa che non utilizzi combustili fossili,

impegna il Governo:

ad adottare nella prossima legge di bilancio, al fine di garantire l'ammodernamento delle flotte dei bus turistici e la riduzione massima delle emissioni inquinanti, adeguate misure economiche di sostegno per l'acquisto di modelli di autobus dotati di motori Euro 6 classe E, prevedendo al contempo un progressivo divieto di circolazione dei mezzi più inquinanti.

G/2646/10/8

[Ruspanini](#), [Totaro](#)

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione in legge del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante "Disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili" (AS 2646);

premessi che:

nell'ambito dei progetti del Piano nazionale di ripresa e resilienza sinora implementati, non è stato dato il giusto rilievo ad interventi riguardanti il rinnovo della flotta dei bus turistici, che rivestono un ruolo centrale nel trasporto passeggeri in ambito nazionale ed internazionale;

secondo il quadro fornito dall'*European Automobile Manufacturers' Association* (ACEA), gli autobus sono il mezzo di trasporto maggiormente diffuso in Europa. Il trasporto mediante autobus favorisce l'inclusione sociale, garantendo la possibilità di mobilità alle persone meno abbienti, alla fascia più anziana di popolazione e soprattutto alle persone che vivono in aree rurali e suburbane mal collegate con le principali infrastrutture ferroviarie o aeroportuali;

considerato che:

le imprese esercenti il trasporto turistico di persone mediante autobus ai sensi della legge 11 agosto 2003, n. 218, oltre ai danni causati dal blocco dell'attività dovuto all'emergenza sanitaria, hanno subito negli ultimi anni l'ingentissima perdita di valore patrimoniale-economico dei beni strumentali impiegati;

la transizione ecologica deve essere perseguita anche nel settore dei bus turistici, ma nei limiti che l'attuale tecnologia consente; nell'immediato futuro in tale comparto non potranno essere acquistati autobus elettrici per la mancanza di batterie capaci di coprire il lungo raggio dei viaggi, se non mediante continue soste che renderebbero impossibile sia l'effettuazione del servizio sia il rispetto della normativa relativa ai tempi di guida e di riposo dei conducenti;

il comparto può contribuire alla transizione ecologica attraverso l'acquisizione dei modelli più efficienti di autobus dotati di motori Euro 6 classe E. Attualmente il parco mezzi in circolazione conta circa 25.150 mezzi, di cui solo 10.300 (41%) risultano avere classi di emissioni euro 5 (circa 5.000) ed euro 6 (circa 5.300);

il rinnovo del parco mezzi in chiave ecologica però non può essere sostenuto, dati gli ingenti costi, solamente dagli operatori;

considerato, inoltre che:

la politica legislativa dell'Unione europea, nel processo di revisione del sistema delle accise (proposta di direttiva del Consiglio che ristruttura il quadro dell'Unione per la tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità (COM/2021/563 final)), sta procedendo ad una progressiva penalizzazione del gasolio, non tenendo conto di quei settori, come quello del noleggio autobus con conducente, che non possono privarsene nel breve periodo; inoltre, con la riforma del sistema ETS prevede l'inclusione del settore dei trasporti nel sistema dello scambio di quote. L'insieme di queste misure potrebbe generare nell'immediato futuro un incremento considerevole dei costi per le imprese del trasporto turistico, senza che le stesse possano porvi rimedio per la mancanza di un'ideale tecnologia alternativa che non utilizzi combustibili fossili,

impegna il Governo

al fine di garantire l'ammodernamento delle flotte dei bus turistici e la riduzione massima delle emissioni inquinanti, ad adottare nella prossima legge di bilancio delle adeguate misure economiche di sostegno per l'acquisto di modelli di autobus dotati di motori Euro 6 classe E, prevedendo al contempo un progressivo divieto di circolazione dei mezzi più inquinanti.

G/2646/11/8

[Pergreffi](#), [Arrigoni](#), [Campari](#), [Corti](#), [Rufa](#), [Ripamonti](#)

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione in legge del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante "Disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili" (AS 2646);

premesso che:

nell'ambito dei progetti del Piano nazionale di ripresa e resilienza sinora implementati, non è stato dato il giusto rilievo ad interventi riguardanti il rinnovo della flotta dei bus turistici, che rivestono un ruolo centrale nel trasporto passeggeri in ambito nazionale ed internazionale;

secondo il quadro fornito dall'*European Automobile Manufacturers' Association* (ACEA), gli autobus sono il mezzo di trasporto maggiormente diffuso in Europa. Il trasporto mediante autobus favorisce l'inclusione sociale, garantendo la possibilità di mobilità alle persone meno abbienti, alla fascia più anziana di popolazione e soprattutto alle persone che vivono in aree rurali e suburbane mal collegate con le principali infrastrutture ferroviarie o aeroportuali;

considerato che:

le imprese esercenti il trasporto turistico di persone mediante autobus ai sensi della legge 11 agosto 2003, n. 218, oltre ai danni causati dal blocco dell'attività dovuto all'emergenza sanitaria, hanno subito negli ultimi anni l'ingentissima perdita di valore patrimoniale-economico dei beni strumentali impiegati;

la transizione ecologica deve essere perseguita anche nel settore dei bus turistici, ma nei limiti che l'attuale tecnologia consente; nell'immediato futuro in tale comparto non potranno essere acquistati autobus elettrici per la mancanza di batterie capaci di coprire il lungo raggio dei viaggi, se non mediante continue soste che renderebbero impossibile sia l'effettuazione del servizio sia il rispetto della normativa relativa ai tempi di guida e di riposo dei conducenti;

il comparto può contribuire alla transizione ecologica attraverso l'acquisizione dei modelli più efficienti di autobus dotati di motori Euro 6 classe E. Attualmente il parco mezzi in circolazione conta circa 25.150 mezzi, di cui solo 10.300 (41%) risultano avere classi di emissioni euro 5 (circa 5.000) ed euro 6 (circa 5.300);

il rinnovo del parco mezzi in chiave ecologica però non può essere sostenuto, dati gli ingenti costi, solamente dagli operatori;

considerato, inoltre che:

la politica legislativa dell'Unione europea, nel processo di revisione del sistema delle accise (proposta di direttiva del Consiglio che ristruttura il quadro dell'Unione per la tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità (COM/2021/563 final)), sta procedendo ad una progressiva penalizzazione del gasolio, non tenendo conto di quei settori, come quello del noleggio autobus con conducente, che non possono privarsene nel breve periodo; inoltre, con la riforma del sistema ETS prevede l'inclusione del settore dei trasporti nel sistema dello scambio di quote. L'insieme di queste misure potrebbe generare nell'immediato futuro un incremento considerevole dei costi per le imprese del trasporto turistico, senza che le stesse possano porvi rimedio per la mancanza di un'idonea tecnologia alternativa che non utilizzi combustili fossili,

impegna il Governo

al fine di garantire l'ammodernamento delle flotte dei bus turistici e la riduzione massima delle emissioni inquinanti, ad adottare nella prossima legge di bilancio delle adeguate misure economiche di sostegno per l'acquisto di modelli di autobus dotati di motori Euro 6 classe E.

G/2646/12/8

[Romano](#), [Fede](#), [Vanin](#)

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante "Disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili" (A.S. 2646),

premessi che:

il provvedimento in esame, coerentemente con gli obiettivi del PNRR e in continuità con le misure introdotte dal decreto-legge n. 121 del 2021, prevede l'ulteriore snellimento degli *iter* amministrativi e autorizzativi volti ad accelerare la realizzazione di opere sostenibili e resilienti;

valutato che:

la crisi economica a livello globale ha portato ad un vertiginoso aumento dei prezzi di gas e carburante;

oltre a generare un danno immediato per cittadini ed imprese, l'aumento dei costi rischia concretamente di frenare la ripresa post-pandemica e rallentare l'attuazione delle riforme del PNRR;

il decreto-legge 21 marzo 2022, n. 21 è tempestivamente intervenuto riducendo l'accisa sui carburanti per il periodo dal 22 marzo al 21 aprile 2022;

appare tuttavia evidente, alla luce del protrarsi del caro materiali e in particolare dei carburanti, la necessità di fare di più, ampliando l'arco temporale di vigenza delle riduzioni delle accise;

esponenti di Governo hanno già e più volte anticipato l'adozione da parte del Governo di misure per calmierare i prezzi dei carburanti, di cui si attende l'emanazione,

impegna il Governo:

nell'ottica del sostegno alle imprese e al tessuto economico del nostro Paese anche alla luce degli investimenti per l'attuazione del PNRR, ad intervenire nel prossimo provvedimento utile, compatibilmente con le risorse finanziarie disponibili e nel rispetto dei vincoli di bilancio, al fine di prorogare la riduzione delle accise fino al 30 settembre 2022 e prevedere un tetto massimo temporaneo per il prezzo del carburante.

G/2646/13/8

[Bergesio](#), [Pergreffi](#), [Campari](#), [Corti](#), [Rufa](#), [Ripamonti](#)

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione in legge del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante "Disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del

Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili" (AS 2646);

premessi che:

in data 26 novembre 2021 è stato firmato il «Trattato per una cooperazione bilaterale rafforzata» tra Italia e Francia. Tra i vari punti, aspetto preminente della cooperazione frontaliere sarà lo sviluppo sempre più integrato di una rete di trasporti ferroviari, stradali e marittimi, con particolare riguardo, in ragione degli aspetti ambientali, alla mobilità ferroviaria transalpina. Speciale rilievo rivestiranno in quest'ambito le Conferenze intergovernative settoriali;

l'articolo 10 del Trattato sulla Cooperazione transfrontaliera prevede di strutturare la politica transfrontaliera italo-francese attraverso l'istituzione di un Comitato di cooperazione frontaliere; il territorio di frontiera delle «Alpi del mare» è stato oggetto di significative progettazioni volte ad efficientare i collegamenti, ma soprattutto a valorizzare la naturale vocazione turistica dell'area attraverso la linea ferroviaria (più di 100 chilometri su rotaie);

la linea Cuneo - Ventimiglia - Nizza, è da sempre considerato un gioiello di ingegneria ferroviaria: per attraversare le Alpi Marittime sono stati realizzati arditi ponti che attraversano da un lato all'altro le strette valli Roya e Vermentina e numerose gallerie scavate nella montagna;

la riattivazione completa della Cuneo-Nizza, dopo le lunghe e costose riparazioni post-belliche, nel 1979, è già stata simbolo della rinata amicizia tra italiani e francesi;

il Programma di lavoro italo - francese, collegato al Trattato, al punto 10 prevede di approvare la nuova Convenzione intergovernativa che inquadri le modalità di manutenzione corrente e di sfruttamento della linea Cuneo-Breil-Ventimiglia e intraprendere azioni comuni per un rapido ripristino dell'infrastruttura di questa linea e per il suo adeguamento ai fini del ritorno a livelli di servizi commerciali adeguati,

impegna il Governo

ad adottare le opportune iniziative volte a realizzare un'opera di manutenzione ordinaria e straordinaria che coinvolga le nostre infrastrutture marittime, stradali e ferroviarie e a potenziare e garantire adeguati servizi di trasporto transfrontalieri di merci e persone.

G/2646/14/8

[Floris](#), [Aimi](#), [Toffanin](#), [Papatheu](#), [Modena](#), [Craxi](#)

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante "Disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili" (A.S. 2646),

premessi che:

il decreto-legge in esame non reca misure adeguate e mirate per la gestione dei problemi legati alle carenze infrastrutturali della Regione Sardegna;

tale Regione, da sempre nota per le innumerevoli risorse paesaggistiche e culturali, è tra le più penalizzate e deficitarie dal punto di vista logistico, sia con riferimento ai collegamenti interni, sia riguardo alla scarsità di collegamenti, sia aerei che marittimi, con il continente;

la dotazione di adeguate infrastrutture rappresenta per i territori il volano principale per favorire lo sviluppo del sistema produttivo e, in momenti di crisi economico-sociale come quello attuale, la garanzia per una più rapida ripresa e, con essa, il rilancio del turismo;

è improcrastinabile la necessità di assumere iniziative tempestive ed efficaci volte alla programmazione di investimenti a regime nei principali settori infrastrutturali della Regione Sardegna,

impegna il Governo:

a reperire adeguate risorse finanziarie finalizzate al potenziamento delle reti viarie e ferroviarie interne della Regione Sardegna, nonché i collegamenti aerei e navali della Regione con il continente, al fine di diminuire il gap infrastrutturale del territorio sardo.

G/2646/15/8

[Boccardi](#)

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione in legge del decreto-legge 16 giugno 2022, n.68 recante "Disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili" (A.S. 2646),

premessi che:

la S.S. 172 (c.d. "dei Trulli") è una importante via di comunicazione che unisce Taranto a Casamassima, ove si raccorda alla S.S. 100 che da Taranto conduce a Bari. Tale strada, nel suo primo tratto (Taranto-Orimini) è già stata oggetto, di lavori di adeguamento ed allargamento della sede e, attualmente, si presenta a quattro corsie; il restante percorso, invece, nonostante l'intenso traffico che l'attraversa, soprattutto durante i mesi estivi, è tuttora a due sole corsie ed è appunto oggetto dei lavori di allargamento e messa in sicurezza finanziati con la convenzione sopra citata, lavori attualmente in fase di avanzata progettazione;

in data 21 novembre 2003 è stata sottoscritta fra la Regione Puglia e l'ANAS una convenzione che prevedeva tra l'altro due importanti interventi sulla S.S. 172, ovvero l'"Adeguamento e ammodernamento in sede ed in variante - IV corsia Orimini superiore", dell'importo di 15,494 milioni di Euro, nonché i "Lavori di costruzione della variante di Martina Franca e del tronco Casamassima-Putignano" dell'importo di 35,537 milioni di Euro, entrambi con finanziamento ad intero carico dell'ANAS;

l'intervento per la SS 172 dei Trulli - tratta Casamassima - Turi - Putignano è inserita tra le infrastrutture strategiche di interesse nazionale nonché nella convenzione stipulata tra ANAS e la regione Puglia;

l'intervento è contenuto nel Piano pluriennale ANAS 2016-2020 per un importo di 57,5 milioni di euro e allo stato risulta finanziato il primo lotto tra Casamassima e Turi per un totale di 18,2 milioni di cui:

- 7,2 a valere sulla delibera CIPE n. 29/2012;
- 11 milioni di euro a valere sulla delibera CIPE n.137/2012;

i dati statistici elaborati dall'ACI e dall'ANAS evidenziano che, in particolare nell'ultimo periodo, sul tratto Putignano-Turi-Casamassima si rileva un tasso di incidentalità e di mortalità particolarmente elevato, peraltro in aumento nel corso degli ultimi anni;

l'ammodernamento del tratto Casamassima - Putignano consente di migliorare le condizioni di sicurezza della circolazione e l'adeguamento degli svincoli e la regolarizzazione degli accessi ai fondi anche con l'introduzione di viabilità di servizio. Sull'infrastruttura in progetto è stimato un Traffico Giornaliero Medio pari a circa 21.570,

impegna il Governo:

ad assumere iniziative volte ad avviare l'opera citata in premessa atteso che da circa 10 anni ANAS dispone dei finanziamenti necessari per la realizzazione del primo lotto tra Casamassima e Turi e ad assicurare il completo finanziamento e la relativa realizzazione del lotto compreso tra Turi e Putignano.

G/2646/16/8

[Campari](#), [Pergreffi](#), [Corti](#), [Rufa](#), [Ripamonti](#)

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione in legge del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante "Disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili" (A.S. 2646),

premessi che:

nel bacino del Po esistono alcuni ponti che, per la necessità di continue manutenzioni, chiudono periodicamente per mesi o che, a causa della vetustà delle strutture, addirittura chiudono a scopo precauzionale durante le forti precipitazioni, interrompendo collegamenti importanti sul territorio e sottoponendo i cittadini a non pochi disagi, deviazioni, tragitti allungati e code di traffico insostenibili sui pochi ponti restanti aperti; Si tratta di situazioni critiche situazioni critiche che possono essere risolte definitivamente solo attraverso di costruzione di nuovi ponti;

il nuovo ponte tra Colorno (PR) e Casalmaggiore (CR) è da anni atteso sul territorio, soprattutto dopo la lunga chiusura per manutenzione straordinaria dal settembre 2017 al giugno 2019 che ha imposto a pendolari e trasportatori lunghe deviazioni e gravi disagi; il ponte insiste sulla ex SS 343 Asolana che è stata trasferita alla competenza di ANAS dall'aprile 2021 e viene chiuso ogni 2 o 3 mesi per manutenzioni, segno della vetustà del manufatto che, si dice, abbia una vita limitata e pertanto debba essere sostituito entro il 2029;

l'attuale ponte è stato costruito tra il 1955 e il 1957, ed aperto alla viabilità nel 1958; con la sua lunghezza di 1206 metri, era il ponte più lungo d'Italia, e fin da subito assunse un'importanza che andava ben al di là del collegamento tra le tre province di Parma, Cremona e Mantova ma permetteva una più veloce connessione, soprattutto per i mezzi pesanti, tra il Tirreno (collegato a Parma con l'autocamionale della Cisa) e il Brennero, accorciando notevolmente i collegamenti verso Mantova, Verona e Bolzano; attualmente, l'attuale ponte è monitorato con sensori e permette il transito ai soli mezzi di portata inferiore a 44 tonnellate;

il nuovo ponte della Becca, sulla ex SS 617 trasferita alla competenza dell'ANAS dall'aprile 2021, è da anni atteso sul territorio; infatti, nella provincia di Pavia, il ponte della Becca, è diventato il simbolo della provincia; il vecchio ponte, costruito il 1912 sulla confluenza tra i fiumi Ticino e Po, presenta annualmente problematiche importanti e imprevedibili che obbligano la chiusura del transito per settimane ai fini della manutenzione straordinaria, creando ripetuti disagi alle comunicazioni e dispendio significativo di risorse per la messa in sicurezza;

nel mese di maggio 2019 sono stati conclusi i lavori di completamento e restauro conservativo ma il ponte non è percorribile dai mezzi pesanti e ciò mette in crisi la logistica delle aziende e i trasportatori che obbligatoriamente devono trovare strade alternative di comunicazione; nel 2020 la Regione Lombardia ha finanziato con 800 mila euro la redazione di un documento di fattibilità per la realizzazione del nuovo ponte ritenuto improcrastinabile;

il decreto interministeriale MIT - MEF del 3 gennaio 2020, di ripartizione del Fondo istituito con la legge di bilancio per il 2019 (Legge 145 del 2018, articolo 1, comma 891), per la messa in sicurezza dei ponti esistenti e per la realizzazione di nuovi ponti in sostituzione di quelli esistenti con problemi strutturali di sicurezza sul bacino del Po, ha previsto più che altro piccoli interventi urgenti di messa in sicurezza dei ponti esistenti ma ha anche previsto il finanziamento dei progetti di fattibilità tecnica ed economica del nuovo ponte della Becca e del nuovo ponte di Casalmaggiore, rimandando al Contratto di programma ANAS 2016-2020 il finanziamento della progettazione definitiva e dell'esecuzione delle opere e inserendo tali opere nell'elenco nella Sezione A.1.1, ossia nell'Elenco degli interventi per i quali vengono finalizzate prioritariamente le risorse destinate ad attività di progettazione per investimenti da inserire nei successivi aggiornamenti contrattuali ovvero nel prossimo Contratto di programma ANAS;

in particolare, il DM 3 gennaio 2020, ha assegnato alla Provincia di Parma, allora ente gestore dell'infrastruttura, risorse pari a 1.500.000 di euro per la predisposizione del progetto di fattibilità tecnica ed economica del nuovo ponte di Casalmaggiore e alla Provincia di Pavia allora ente gestore dell'infrastruttura, risorse pari a ? 1.500.000 per la predisposizione del progetto di fattibilità tecnica ed economica del nuovo Ponte della Becca. Attualmente sono in corso le progettazioni;

il comma 397 della legge di bilancio per il 2022, n. autorizza la spesa complessiva di 4,55 miliardi di euro per il finanziamento del contratto di programma 2021-2025 tra il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e ANAS Spa,

impegna il Governo

ad adottare le opportune iniziative affinché nel prossimo contratto di programma 2021-2025 tra il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e ANAS Spa sia assegnata la massima priorità alla progettazione e realizzazione indifferibile e urgente del nuovo ponte tra Colorno e Casalmaggiore e del nuovo ponte della Becca.

G/2646/17/8

[D'Arienzo](#)

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione in legge del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante "Disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili" (A.S. 2646);

premesso che,

le gare d'appalto andate deserte per la realizzazione dell'alta velocità Brescia-Verona e Verona-Vicenza stanno rallentando l'esecuzione dei lavori e si rischia di non rispettare i termini imposti dal PNRR, di cui le due opere hanno ricevuto parte dei finanziamenti;

alcune gare vanno deserte per le conseguenze delle crisi delle imprese del settore dei lavori infrastrutturali che ne ha ristretto la platea in maniera significativa;

a questo, si aggiungono i rincari delle materie prime che rendono impossibile il calcolo dei costi in rapporto alla cifra a base d'asta nonché una certa sfiducia degli operatori a causa dell'eccessiva volatilità dei prezzi;

per la tratta Milano/Verona è stato condiviso l'affidamento al mercato, mediante procedure di gara, di una quota degli appalti da far eseguire a terzi pari al 70 per cento circa delle opere civili e di armamento (le infrastrutture). Il restante 30 per cento è rimasto in capo al Consorzio CEPAV 2 attraverso gli affidamenti diretti;

per la Tratta Verona/Padova, invece, è stato condiviso l'affidamento al mercato, mediante procedure di gara, di una quota degli appalti da far eseguire a terzi pari al 60 per cento circa delle opere civili e di armamento (le infrastrutture). Il restante 40 per cento è rimasto in capo al Consorzio IRICAV 2 attraverso gli affidamenti diretti;

è possibile una soluzione interpretando correttamente gli impegni assunti dal Governo italiano in sede comunitaria, anche al fine garantire l'ultimazione delle opere affidate nel rispetto delle tempistiche contrattuali senza che ciò possa essere considerata quale violazione degli impegni assunti dallo Stato italiano verso l'Europa con il PNRR;

tutto ciò premesso,

impegna il Governo

a valutare la possibilità di avviare un confronto mirato con l'UE per favorire la realizzazione delle opere in questione modificando i limiti percentuali vigenti ed in particolare proponendo che se la gara pubblica per l'individuazione delle imprese terze cui affidare il 70 per cento o il 60 per cento dei lavori dell'intera tratta, andasse deserta o comunque non è possibile aggiudicarla, il Contraente possa procedere con affidamenti diretti purché le condizioni iniziali dell'appalto non siano sostanzialmente modificate.

G/2646/18/8

[Damiani](#)

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione in legge del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68 recante "Disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili" (A.S. 2646),

premessi che:

il decreto-legge reca diverse disposizioni per il rafforzamento e la funzionalità di opere pubbliche relative alla mobilità;

la riqualificazione infrastrutturale del Paese passa necessariamente attraverso il completamento di molte reti ferroviarie del Sud Italia, come quella relativa alla tratta Canosa di Puglia fino a Spinazzola,

al fine di potenziare il sistema ferroviario della Regione Puglia, di ridurre l'impatto ambientale delle polveri sottili derivate dal trasporto su gomma o su rotaia con vetture a trazione biodiesel, di decongestionare il traffico veicolare che insiste nella tratta tra Barletta e Spinazzola, sarebbe opportuno procedere all'elettrificazione della tratta ferroviaria Canosa di Puglia-Minervino Murge-Spinazzola in aggiunta alla tratta Barletta-Canosa di Puglia già prevista dal piano di potenziamento della linea Barletta-Spinazzola,

impegna il Governo:

a valutare l'opportunità di adottare iniziative al fine di procedere all'elettrificazione della tratta ferroviaria Canosa di Puglia-Minervino Murge-Spinazzola in aggiunta alla tratta Barletta-Canosa di Puglia già prevista dal piano di potenziamento della linea Barletta-Spinazzola.

G/2646/19/8

[Malan](#), [Ruspanini](#), [Totaro](#)

Il Senato, nel corso dell'esame dell'articolo 9 dell'A.S. 2646,

premessi che:

su iniziativa del dirigente della Direzione generale di Vigilanza sulle concessionarie autostradali,

ai concessionari autostradali è stato assicurato, per le conseguenze della pandemia da Covid-19, attraverso un apposito incremento dei pedaggi, il ristoro integrale della differenza tra gli incassi netti registrati a partire dal marzo 2020 rispetto ai corrispondenti mesi del 2019, l'anno più ricco di sempre in questo settore;

per Autostrade per l'Italia (ASPI) l'importo è già quantificato in 542 milioni di euro per i soli mesi marzo-giugno 2020; i bilanci della società per il 2020 e il 2021 evidenziano minori ricavi per 816 e 232 milioni; il ristoro per quel biennio raggiungerà dunque il miliardo di euro, che graverà sui pedaggi, aumentando i costi di tutte le attività economiche che usufruiscono della rete di ASPI, con conseguente aumento dei prezzi dei servizi e dei prodotti da loro offerti, nonché delle merci trasportate, in aggiunta agli incrementi dei costi dovuti ai rincari dei carburanti; lo stesso criterio andrà applicato alle altre concessioni autostradali con relativo esborso da parte dei loro utenti;

tale ristoro integrale rappresenta una macroscopica disparità di trattamento rispetto agli altri settori, atteso che ASPI ha subito una riduzione degli incassi rispetto al 2019 pari al 26,2 per cento nel 2020 e al 7,4 per cento nel 2021, ben sotto la soglia minima del 33 per cento prevista dal decreto "Ristori" e misure connesse, dove si è posto altresì un tetto del 20 per cento del minore fatturato, e un limite di 150.000 euro all'importo da ristorare; con le regole stabilite in generale dalla legge, ad ASPI non spetterebbe alcun ristoro;

senza un supporto di legge, anzi, in contrasto con le norme applicate ad ogni altra azienda, il MIMS garantisce ad ASPI una sorta di immunità rispetto all'andamento dell'economia reale, che nel 2020 ha visto scendere del 9 per cento il PIL; lo stesso regime, secondo le indicazioni del dirigente, andrà applicato a tutti i concessionari autostradali, benché, a differenza di molte attività che i provvedimenti del Governo hanno chiuso per mesi, abbiano continuato ad operare, fruendo anche di eccezioni per le loro aree di servizio rispetto alla chiusura di bar e ristoranti;

il meccanismo indicato, peraltro, costituirebbe anche una immunizzazione (a spese degli utenti, diretti e indiretti, delle autostrade) dagli effetti del rincaro dei carburanti, che inevitabilmente ridurrà il traffico; anche in questo caso la disparità con gli altri soggetti economici della nazione appare stridente e ingiustificata;

ASPI, riguardo all'opzione di cui al punto 1.1 lettera b) numero i) della delibera CIPE 15 giugno 2007, n. 39, ha sempre scelto di non chiedere il riequilibrio del piano economico-finanziario; per questo non ha mai subito compensazioni in termini di ribasso delle tariffe dei pedaggi o altro, benché in tutti gli esercizi dal 2008 al 2019 abbia incassato molto più di quanto previsto dal piano finanziario, ad esempio 215 milioni nel 2018 e 188 milioni nel 2019;

impegna il Governo:

ad uniformare i criteri di ristoro riguardanti i concessionari autostradali a quelli applicati per legge alla generalità delle imprese, anche eventualmente assumendo iniziative legislative per rimodulare questi ultimi.

G/2646/20/8

[Malan](#), [Ruspanini](#), [Totaro](#)

Il Senato, in sede di esame dell'articolo 9 dell'A.S. 2646,

premessi che:

il dottor Felice Morisco, come risulta dal *curriculum vitae* pubblicato sul sito del Ministero, dal 1997 al 2011 ha svolto presso l'ANAS attività di valutazione della fattibilità dei piani finanziari annessi alle convenzioni autostradali e dal 2011 al 2012 è stato dirigente amministrativo presso l'Unità Analisi economico finanziarie espletando mansioni connesse all'attività di vigilanza economica e regolazione per le società concessionarie autostradali; quando per legge tali funzioni sono passate al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in totale continuità, ha mantenuto la stessa carica presso la neo-costituita struttura di vigilanza sulle concessioni autostradali e poi dal 2015 presso la Direzione generale di Vigilanza sulle concessionarie autostradali, dove nel gennaio scorso ha visto porre anche l'ANAS sotto la sua vigilanza;

tale continuità è in evidente contrasto con la legge 6 novembre 2012, n. 190, detta "anticorruzione" e segnatamente con l'articolo 1, comma 4, lettera e), comma 5, lettera b) e comma 10, lettera b), dove si impone di assicurare la rotazione dei dirigenti nei settori particolarmente esposti alla corruzione;

su iniziativa del dottor Morisco ai concessionari autostradali è stato assicurato, per le conseguenze della pandemia da Covid-19, attraverso un apposito incremento dei pedaggi, il ristoro integrale della differenza tra gli incassi netti registrati a partire dal marzo 2020 rispetto ai corrispondenti mesi del 2019, l'anno più ricco di sempre in questo settore; per Autostrade per l'Italia (ASPI) l'importo è già quantificato in 542 milioni di euro per i soli mesi marzo-giugno 2020; i bilanci della società per il 2020 e il 2021 evidenziano minori ricavi per 816 e 232 milioni; il ristoro per quel biennio raggiungerà dunque il miliardo di euro, che graverà sui pedaggi, aumentando i costi di tutte le attività economiche che usufruiscono della rete di ASPI, con conseguente aumento dei prezzi dei servizi e dei prodotti da loro offerti, nonché delle merci trasportate, in aggiunta agli incrementi dei costi dovuti ai rincari dei carburanti; lo stesso criterio andrà applicato alle altre concessioni autostradali con relativo esborso da parte dei loro utenti; tale ristoro integrale rappresenta una macroscopica disparità di trattamento rispetto agli altri settori, atteso che ASPI ha subito una riduzione degli incassi rispetto al 2019 pari al 26,2 per cento nel 2020 e al 7,4 per cento nel 2021, ben sotto la soglia minima del 33 per cento prevista dal decreto "Ristori" e misure connesse, dove si è posto altresì un tetto del 20 per cento del minore fatturato, e un limite di 150.000 euro all'importo da ristorare; con le regole stabilite in generale dalla legge, ad ASPI non spetterebbe alcun ristoro; senza un supporto di legge, anzi, in contrasto con le norme applicate ad ogni altra azienda, il dottor Morisco ha garantito ad ASPI una sorta di immunità rispetto all'andamento dell'economia reale, che nel 2020 ha visto scendere del 9 per cento il PIL; lo stesso regime, secondo le indicazioni del dirigente, andrà applicato a tutti i concessionari autostradali, benché, a differenza di molte attività che i provvedimenti del Governo hanno chiuso per mesi, abbiano continuato ad operare, fruendo anche di eccezioni per le loro aree di servizio rispetto alla chiusura di bar e ristoranti; il meccanismo indicato, peraltro, costituirebbe anche una immunizzazione (a spese degli utenti, diretti e indiretti, delle autostrade) dagli effetti del rincaro

dei carburanti, che inevitabilmente ridurrà il traffico; anche in questo caso la disparità con gli altri soggetti economici della nazione appare stridente e ingiustificata; ASPI, riguardo all'opzione di cui al punto 1.1 lettera b) numero i) della delibera CIPE 15 giugno 2007, n. 39, ha sempre scelto di non chiedere il riequilibrio del piano economico-finanziario; per questo non ha mai subito compensazioni in termini di ribasso delle tariffe dei pedaggi o altro, benché in tutti gli esercizi dal 2008 al 2019 abbia incassato molto più di quanto previsto dal piano finanziario, ad esempio 215 milioni nel 2018 e 188 milioni nel 2019;

lo stesso dottor Morisco ha esteso la concessione dell'Autostrada Brescia-Verona-Vicenza-Padova sulla base dell'approvazione da parte del CIPE di un progetto parziale e preliminare, quando invece era richiesto, dalla convenzione il progetto definitivo completo, approvazione che era stata in precedenza definitivamente annullata dal Consiglio di Stato; in base alla convenzione del 2007, approvata per legge, la concessione doveva essere estesa al 31 dicembre 2026, "in funzione della realizzazione della Valdastico Nord" (articolo 4, comma 1), il cui completo progetto definitivo doveva essere approvato entro il 30 giugno 2013 (comma 2); ciò avveniva dopo che l'Unione europea aveva aperto un a procedura di infrazione su un precedente tentativo di proroga, in quanto non collegato ad alcuna nuova opera da realizzare; con deliberazione n. 21 del 18 marzo 2013 il CIPE approvò, in linea tecnica, il solo progetto preliminare del solo 1° lotto Piovene Rocchette-Valle dell'Astico, a esclusione di vari tratti, oggetto di prescrizione localizzativa da parte del Ministro dell'ambiente; alla scadenza del 30 giugno 2013 non esisteva alcun progetto completo, né definitivo della Valdastico Nord; l'inerzia del Ministero delle infrastrutture in merito a tale inadempienza, ha fatto supporre che prima di tale data un suo atto abbia graziosamente prorogato tale scadenza, ma, nonostante i vari tentativi di conoscerne gli estremi attraverso interrogazioni, accesso agli atti e accesso civico, non è mai stato possibile sapere se, da chi e come tale atto sia stato approvato; il 21 gennaio 2019, il Consiglio di Stato, definitivamente pronunciandosi sull'appello presentato l'anno precedente dal Comune di Besenello, con sentenza 499/19 annullava la menzionata deliberazione del CIPE, condannando la società Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova S.p.A. al pagamento delle spese; incredibilmente, il 6 aprile 2020, la Direzione generale per la vigilanza sulla concessioni autostradali del Ministero, in persona del direttore Felice Morisco, stipulava con la società autostradale un atto aggiuntivo alla Convenzione unica del 9 luglio 2007, in cui si conferma al 31 dicembre 2026 la durata della concessione, ritenendo assolta la condizione di cui all'articolo 4, comma 2 della Convenzione del 2007, che richiedeva il progetto definitivo dell'intera autostrada Valdastico Nord, "in funzione dell'approvazione del 1° Lotto funzionale" della medesima, "con delibera CIPE n. 21/2013"; in data 13 ottobre 2020, la Corte di cassazione dichiarava inammissibile il ricorso presentato dalla citata società Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova S.p.A. avverso la sentenza del Consiglio di Stato;

impegna il Governo:

a dare piena attuazione per la legge 6 novembre 2012, n. 190, detta "anticorruzione" e segnatamente con l'articolo 1, comma 4, lettera e), comma 5, lettera b) e comma 10, lettera b), dove si impone di assicurare la rotazione dei dirigenti nei settori particolarmente esposti alla corruzione, nei confronti del menzionato dirigente, che da venticinque anni è interlocutore, senza soluzione di continuità ma solo con avanzamenti di carriera, dei concessionari autostradali;

ad esaminare le decisioni dello stesso dirigente: a) sul ristoro al 100% dei minori incassi durante l'emergenza Covid, in palese contrasto con la legge che riguarda la generalità delle imprese, b) sulla proroga della concessione dell'Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova sulla base di una delibera CIPE definitivamente annullata dal Consiglio di Stato.

G/2646/21/8

[Malan](#), [Ruspanini](#), [Totaro](#)

Il Senato, nel corso dell'esame dell'articolo 9 dell'A.S. 2646,

premessi che:

in base alla convenzione del 9 luglio 2007, approvata dall'art. 8-*duodecies*, comma 2, del decreto-

legge 7 aprile 2008, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 giugno 2008, n. 101, la concessione la concessione dell'Autostrada Brescia-Verona-Vicenza-Padova doveva essere estesa al 31 dicembre 2026, "in funzione della realizzazione della Valdastico Nord" (articolo 4, comma 1), il cui completo progetto definitivo doveva essere approvato entro il 30 giugno 2013 (comma 2); ciò avveniva dopo che l'Unione europea aveva aperto un a procedura di infrazione su un precedente tentativo di proroga, in quanto non collegato ad alcuna nuova opera da realizzare;

con deliberazione n. 21 del 18 marzo 2013 il CIPE approvò, in linea tecnica, il solo progetto preliminare del solo 1° lotto Piovene Rocchette-Valle dell'Astico, a esclusione di vari tratti, oggetto di prescrizione localizzativa da parte del Ministro dell'ambiente; alla scadenza del 30 giugno 2013 non esisteva alcun progetto completo, né definitivo della Valdastico Nord;

l'inerzia del Ministero delle infrastrutture di fronte a tale inadempienza ha fatto supporre che prima di tale data un suo atto abbia graziosamente prorogato tale scadenza, ma, nonostante i vari tentativi di conoscerne gli estremi attraverso interrogazioni, accesso agli atti e accesso civico, non è mai stato possibile sapere se, da chi e come tale atto sia stato approvato;

il 21 gennaio 2019, il Consiglio di Stato, definitivamente pronunciandosi sull'appello presentato l'anno precedente dal Comune di Besenello, con sentenza 499/19 annullava la menzionata deliberazione del CIPE, condannando la società Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova S.p.A. al pagamento delle spese;

incredibilmente, il 6 aprile 2020, la Direzione generale per la vigilanza sulla concessioni autostradali del Ministero, in persona del direttore Felice Morisco, stipulava con la società autostradale un atto aggiuntivo alla Convenzione unica del 9 luglio 2007, in cui si conferma al 31 dicembre 2026 la durata della concessione, ritenendo assolta la condizione di cui all'articolo 4, comma 2 della Convenzione del 2007, che richiedeva il progetto definitivo dell'intera autostrada Valdastico Nord, "in funzione dell'approvazione del 1° Lotto funzionale" della medesima, "con delibera CIPE n. 21/2013";

in data 13 ottobre 2020, la Corte di cassazione dichiarava inammissibile il ricorso presentato dalla citata società Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova S.p.A. avverso la sentenza del Consiglio di Stato;

impegna il Governo:

ad intervenire per sanare la grave e palese irregolarità compiuta estendendo una lucrosissima concessione sulla base di una deliberazione definitivamente annullata.

G/2646/22/8

[Malan](#), [Ruspanini](#), [Totaro](#)

Il Senato, nel corso dell'esame dell'articolo 11 dell'A.S. 2646,

impegna il Governo:

a rendere noti gli studi scientifici che dimostrano l'efficacia dell'uso delle mascherine FFP2 negli ambiti previsti dall'articolo 11, nonché quelli che attestano l'assenza di danno nell'uso prolungato delle stesse.

Art. 1

1.1

[De Petris](#), [Buccarella](#), [Errani](#), [Grasso](#), [Laforgia](#), [Ruotolo](#)

Sopprimere il comma 1.

1.2

[Montevecchi](#), [Vanin](#)

Sopprimere il comma 2.

1.3

[Pavanelli](#), [Vanin](#)

Sopprimere il comma 2.

1.0.1

[Evangelista, Faraone](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 1-bis

(Collegio consultivo tecnico)

1. All'articolo 51, comma 1, lett. e), del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, 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 in seguente punto:

- "3-bis) il comma 4 è soppresso.»

1.0.2

[Mallegni](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 1-bis

1. All'articolo 51, comma 1, lettera 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), è inserito il seguente:

"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";

b) dopo il punto 3) è inserito il seguente:

"3-bis) il comma 4 è soppresso".»

1.0.3

[Margiotta](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 1-bis

(Collegio consultivo tecnico)

1. All'articolo 51, comma 1, lettera 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 numero 1), è inserito il seguente: "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";

b) dopo il numero 3) è inserito il seguente: "3-bis) il comma 4 è soppresso".»

1.0.4

[Berutti](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 1-bis

1. All'articolo 51, comma 1, lettera e), del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, con modificazioni dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, sono apportate le seguenti modifiche:

a) dopo il punto 1), è inserito il seguente punto:

"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";

b) dopo il punto 3) è inserito il seguente punto:

"3-bis) il comma 4 è soppresso".»

1.0.5

[Ruspanini](#), [Totaro](#)

Dopo l'articolo, inserire il seguente:

«Art. 1-bis

1. All'articolo 51, comma 1, lettera e), del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, con modificazioni dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, sono apportate le seguenti modifiche:

a) dopo il punto 1), è inserito il seguente punto:

"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";

b) dopo il punto 3) è inserito il seguente punto:

"3-bis) il comma 4 è soppresso"."

1.0.6

[Pergreffi](#), [Arrigoni](#), [Campani](#), [Corti](#), [Rufa](#), [Ripamonti](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 1-bis

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.»

1.0.7

[Mallegni](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 1-bis

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.»

1.0.8

[Margiotta](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 1-bis

(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.»

1.0.9

[Berutti](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 1-bis

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.»

1.0.10

[Ruspancini, Totaro](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 1-bis

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.»

1.0.11

[Evangelista](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 1-bis

(Affidamento di opere e lavori a rete)

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 legge di conversione del presente decreto, 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 c), 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.»

1.0.12

[Mallegni](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 1-bis

1. All'articolo 48, comma 3, del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108 il secondo ed il terzo periodo sono sostituiti con il seguente: "Gli operatori economici da invitare alle procedure di cui al periodo precedente sono individuati, nel rispetto di un criterio di rotazione, sulla base di indagini di mercato, previa pubblicazione dell'avviso per la manifestazione di interesse nei rispettivi siti istituzionali, o tramite elenchi, previa pubblicazione di analogo avviso.»

1.0.13

[Margiotta](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 1-bis

(Avvisi procedure negoziate PNRR)

1. All'articolo 48, comma 3, del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, il secondo ed il terzo periodo sono sostituiti con il seguente: "Gli operatori economici da invitare alle procedure di cui al periodo precedente sono individuati, nel rispetto di un criterio di rotazione, sulla base di indagini di mercato, previa pubblicazione dell'avviso per la manifestazione di interesse nei rispettivi siti istituzionali, o tramite elenchi, previa pubblicazione di analogo avviso."»

1.0.14

[Evangelista](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 1-bis

(Norma per l'affidamento dei contratti pubblici PNRR e PNC)

1. All'articolo 48, comma 3, del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108 il secondo ed il terzo periodo sono sostituiti con il seguente: "Gli operatori economici da invitare alle procedure di cui al periodo precedente sono individuati, nel rispetto di un criterio di rotazione, sulla base di indagini di mercato, previa pubblicazione dell'avviso per la manifestazione di interesse nei rispettivi siti istituzionali, o tramite elenchi, previa pubblicazione di analogo avviso."»

1.0.15

[Berutti](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art.1-bis

1. All'articolo 48, comma 3, del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108 il secondo ed il terzo periodo sono sostituiti con il seguente: "Gli operatori economici da invitare alle procedure di cui al periodo precedente sono individuati, nel rispetto di un criterio di rotazione, sulla base di indagini di mercato, previa pubblicazione dell'avviso per la manifestazione di interesse nei rispettivi siti istituzionali, o tramite elenchi, previa pubblicazione di analogo avviso."»

1.0.16

[Ruspanini, Totaro](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 1-bis

1. All'articolo 48, comma 3, del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108 il secondo ed il terzo periodo sono sostituiti con il

seguinte: "Gli operatori economici da invitare alle procedure di cui al periodo precedente sono individuati, nel rispetto di un criterio di rotazione, sulla base di indagini di mercato, previa pubblicazione dell'avviso per la manifestazione di interesse nei rispettivi siti istituzionali, o tramite elenchi, previa pubblicazione di analogo avviso."»

1.0.17

[Bernini](#), [Gallone](#), [Vono](#), [Mallegni](#), [Barachini](#), [Galliani](#), [Giammanco](#), [Mangialavori](#), [Rizzotti](#), [Ronzulli](#), [Aimi](#), [Alderisi](#), [Barboni](#), [Berardi](#), [Binetti](#), [Boccardi](#), [Caliendo](#), [Caligiuri](#), [Cangini](#), [Cesaro](#), [Craxi](#), [Dal Mas](#), [Damiani](#), [De Bonis](#), [De Poli](#), [De Siano](#), [Fazzone](#), [Ferro](#), [Floris](#), [Gasparri](#), [Ghedini](#), [Giro](#), [Alfredo Messina](#), [Modena](#), [Pagano](#), [Papatheu](#), [Perosino](#), [Saccone](#), [Schifani](#), [Sciascia](#), [Serafini](#), [Siclari](#), [Stabile](#), [Tiraboschi](#), [Toffanin](#), [Vitali](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 1-bis

1. Al fine di accelerare la realizzazione delle opere pubbliche indispensabili per la crescita del Paese, in caso di realizzazione di un'opera o di un intervento pubblico o di interesse pubblico, che abbia impatto ambientale, per il quale sia stata indetta una conferenza di servizi, il parere della Soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio, in deroga al Codice dei beni culturali e del paesaggio, di cui al decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, è obbligatorio ma non vincolante.»

1.0.18

[Vono](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 1-bis

(Semplificazioni procedurali in materia di installazione di infrastrutture per impianti temporanei di telefonia mobile)

1. All'articolo 47, comma 1, del decreto legislativo 1º agosto 2003, n. 259, come modificato dal decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 207, che istituisce il Codice delle Comunicazioni Elettroniche è aggiunto in fine, il seguente periodo: "Gli impianti temporanei di comunicazione elettronica di cui al presente comma rientrano tra gli interventi non soggetti ad autorizzazione paesaggistica, di cui all'articolo 2, Allegato A, punto A.16 del decreto del Presidente della Repubblica 13 febbraio 2017, n. 31 (Regolamento recante individuazione degli interventi esclusi dall'autorizzazione paesaggistica o sottoposti a procedura autorizzatoria semplificata)".»

1.0.19

[Margiotta](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 1-bis

(Semplificazioni procedurali in materia di installazione di infrastrutture per impianti temporanei di telefonia mobile)

1. All'articolo 47, comma 1, del decreto legislativo 1 agosto 2003, n. 259, come modificato dal decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 207, che istituisce il Codice delle Comunicazioni Elettroniche è aggiunto in fine, il seguente periodo: "Gli impianti temporanei di comunicazione elettronica di cui al presente comma rientrano tra gli interventi non soggetti ad autorizzazione paesaggistica, di cui all'articolo 2, Allegato A, punto A.16 del decreto del Presidente della Repubblica 13 febbraio 2017, n. 31 (Regolamento recante individuazione degli interventi esclusi dall'autorizzazione paesaggistica o sottoposti a procedura autorizzatoria semplificata)".»

Art. 2

2.1

[Marco Pellegrini](#)

Al comma 1, dopo la parola: «costruzione», inserire le seguenti: «alla gestione.».

2.2

Quarto

Al comma 1, dopo le parole: «in coerenza con le previsioni del Piano Nazionale di ripresa e resilienza,» inserire le seguenti: «di garantire la salvaguardia dello stato ecologico dei corpi idrici e la tutela della biodiversità dell'ecosistema delle acque di alveo e sub alveo, la plurifunzionalità dei paesaggi e delle componenti e dei sistemi naturali fragili o delicati.»

2.3

Quarto

Al comma 1, dopo le parole: «in coerenza con le previsioni del Piano Nazionale di ripresa e resilienza,» inserire le seguenti: «di garantire una migliore tutela delle funzioni ecosistemiche delle sorgenti vulnerabili, dei sistemi acquatici naturali fragili e caratterizzati da processi morfodinamici veloci e complessi.»

2.4

Quarto

Al comma 1, capoverso «1.», lettera c), aggiungere, in fine, le seguenti parole: «, anche in considerazione del mantenimento di standard elevati di qualità delle acque, preservandole da inquinanti chimici, quali sostanze poli- e perfluoroalchiliche (PFAS), nitrati, fitofarmaci, nutrienti, geni di resistenza ad antibiotici sintetici e semisintetici, interferenti endocrini, metalli pesanti e contaminanti emergenti quali microplastiche».

2.5

Quarto

Al comma 1, capoverso «1.», lettera c), aggiungere, in fine, le seguenti parole: «, anche in considerazione dell'equilibrio delle funzioni ecosistemiche delle sorgenti vulnerabili, dei sistemi acquatici naturali fragili e caratterizzati da processi morfodinamici veloci e complessi, nonché dello stato ecologico dei corpi idrici».

2.6

Margiotta

Apportare le seguenti modificazioni:

a) al comma 2:

1) al primo periodo, sostituire le parole: «una quota fino al 15 per cento, e comunque entro il limite massimo di 800.000 euro annui, delle risorse di cui all'articolo 2, comma 172, del decreto-legge 3 ottobre 2006, n. 262, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 novembre 2006, n. 286» con le seguenti: «una quota entro il limite massimo di 1.000.000 euro annui delle risorse di cui all'articolo 2, comma 172, del decreto-legge 3 ottobre 2006, n. 262, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 novembre 2006, n. 286»;

2) sostituire il secondo periodo con il seguente: «Gli incentivi corrisposti nel corso dell'anno al personale di cui al primo periodo sono comprensivi anche degli oneri previdenziali e assistenziali a carico dell'amministrazione e non possono superare, cumulativamente agli incentivi previsti dal comma 2 dell'articolo 113 del decreto legislativo del 18 aprile 2016, n. 50, il limite stabilito dal comma 3 del medesimo articolo.»

b) sopprimere il comma 3.

2.7

Ferrari, Marcucci, Manca, Collina, Taricco, Boldrini

Dopo il comma 3, aggiungere i seguenti:

«3-bis. Presso il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, è istituito un Fondo, con dotazione pari a 1 milione di euro per ciascuno degli anni 2022 e 2023, da destinare: a) ad attività di mappatura, ad opera di centri di competenza del Dipartimento della Protezione civile, delle opere di

sbarramento, dighe di ritenuta o traverse, che non superano i 15 metri di altezza o che determinano un volume d'invaso non superiore a 1.000.000 di metri cubi, non utilizzate o parzialmente sfruttate, al fine di individuarne la capacità teorica e di utilizzo in sicurezza e il possibile uso per scopi di approvvigionamento idrico; b) allo sviluppo di un Piano mirato al progressivo massimo sfruttamento economicamente sostenibile delle predette opere di sbarramento, dighe di ritenuta o traverse utilizzabili per scopi di approvvigionamento idrico.

3-ter. Ai maggiori oneri di cui al comma 3-bis, pari ad 1 milione di euro per ciascuno degli anni 2022 e 2023, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per le esigenze indifferibili di cui all'articolo 1, comma 199, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.»

2.8

[Saponara](#), [Campari](#), [Bergesio](#), [Pergreffi](#), [Corti](#), [Ripamonti](#), [Rufa](#)

Dopo il comma 3, aggiungere il seguente:

«3-bis. Al fine di incrementare la produzione di energia da fonte idroelettrica, è autorizzata la spesa di 5 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022 e 2023 per l'effettuazione del progetto di fattibilità tecnica ed economica comprensivo delle indagini geologiche e delle opere da eseguire per la realizzazione delle dighe nella Pianura Padana e dei relativi invasi. Agli oneri derivanti dal presente articolo, pari a 5 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022 e 2023 si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per far fronte ad esigenze indifferibili che si manifestano nel corso della gestione di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.»

2.9

[Campari](#), [Saponara](#), [Pergreffi](#), [Corti](#), [Rufa](#), [Ripamonti](#)

Dopo il comma 3, aggiungere il seguente:

«3-bis. Per il progetto di fattibilità tecnica ed economica, comprensivo delle indagini geologiche, delle opere da eseguire per la realizzazione della diga in località Armorano e del relativo invaso; nel comune di Calestano in provincia di Parma, è autorizzata la spesa di 1 milione di euro per l'anno 2022 e 1 milione di euro per l'anno 2023 cui si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per interventi strutturali di politica economica di cui all'articolo 10, comma 5, del decreto-legge 29 novembre 2004, n. 282, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 dicembre 2004, n. 307.»

2.10

[Augussori](#), [Pergreffi](#), [Campari](#), [Corti](#), [Ripamonti](#), [Rufa](#)

Dopo il comma 3, aggiungere il seguente:

«3-bis. Al fine di consentire e velocizzare l'opera di sistemazione e di pulizia del Lago artificiale di Posina (VI) dai detriti causati dalla tempesta Vaia, è stanziato, a favore della regione Veneto e degli enti locali interessati, quale contributo statale, 1 milione di euro per l'anno 2022. Agli oneri derivanti dalla presente disposizione, pari a 1 milione di euro per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per far fronte ad esigenze indifferibili che si manifestano nel corso della gestione di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190. ».

2.11

[Fenu](#)

Dopo il comma 3, aggiungere, in fine, il seguente:

«3-bis. All'articolo 16, comma 6, del decreto-legge 6 novembre 2021, n. 152, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 dicembre 2021, n. 233, l'ultimo periodo è soppresso.»

2.0.1

[Bernini](#), [Gallone](#), [Mallegni](#), [Caligiuri](#), [De Bonis](#), [Mangialavori](#), [Alfredo Messina](#), [Papatheu](#), [Galliani](#), [Giammanco](#), [Rizzotti](#), [Ronzulli](#), [Aimi](#), [Alderisi](#), [Barachini](#), [Barboni](#), [Berardi](#), [Binetti](#), [Boccardi](#), [Caliendo](#), [Cangini](#), [Cesaro](#), [Craxi](#), [Dal Mas](#), [Damiani](#), [De Poli](#), [De Siano](#), [Fazzone](#), [Ferro](#), [Floris](#), [Gasparri](#), [Ghedini](#), [Giro](#), [Modena](#), [Pagano](#), [Perosino](#), [Saccone](#), [Schifani](#), [Sciascia](#), [Serafini](#), [Siclari](#), [Stabile](#), [Tiraboschi](#), [Toffanin](#), [Vitali](#), [Vono](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 2-bis

(Piano nazionale di contrasto alla siccità)

1. Al fine di contrastare l'emergenza siccità, è istituito presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri, un Fondo, con una dotazione di 3,5 miliardi di euro per il triennio 2022-2024, per l'adozione del Piano nazionale di contrasto alla siccità che preveda l'avvio immediato della costruzione di nuovi invasi per raccogliere le acque piovane, recependo le proposte progettuali in stato di avanzata definizione già in possesso dei consorzi di bonifica italiani, e la creazione di impianti galleggianti per la produzione di energia idroelettrica e fotovoltaica.

2. Agli oneri derivanti dalla presente articolo, pari a 3,5 miliardi di euro per il triennio 2022-2024, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo per il reddito di cittadinanza di cui all'articolo 1, comma 255, della legge 30 dicembre 2018, n. 145.

3. Il Ministro dell'economia e delle finanze provvede a rideterminare destinatari ed importi dei benefici del reddito di cittadinanza per garantire il rispetto del nuovo limite di spesa. Il Ministro dell'Economia e delle Finanze è autorizzato con propri decreti a modificare i criteri di accesso e gli importi delle prestazioni previste a valere sul predetto fondo per consentire in ogni caso il rispetto del limite di spesa complessivo ed è altresì autorizzato ad apportare le occorrenti variazioni di bilancio.»

2.0.2

[Ferrari](#), [Margiotta](#), [Manca](#), [Collina](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 2-bis

(Misure per l'efficientamento delle infrastrutture idriche e la riduzione delle perdite di acqua immesse in rete)

«1. Al fine di rendere più efficienti le infrastrutture idriche nazionali e ridurre le perdite di acqua immessa in rete, sono stanziati 200 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2023 al 2027 da destinare, fino a concorrenza delle predette risorse, al finanziamento, con scorrimento della graduatoria, dei progetti di cui al bando reso noto tramite Avviso pubblico del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili pubblicato in Gazzetta Ufficiale, 5ª Serie Speciale, n. 29, del 9 marzo 2022, risultati ammissibili ma non finanziati per esaurimento delle risorse del Piano nazionale di ripresa e resilienza, Missione 2, Componente 4, Misura 4, Investimento 4.2..

2. Con decreto del Ministro dell'Economia e delle Finanze, di concerto con il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili e con il Ministro dell'Interno, da adottarsi entro 180 giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono definiti i criteri e le modalità di ripartizione delle risorse di cui al comma 1.

3. Agli oneri derivanti dal comma 1, pari a 200 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2023 al 2027, si provvede mediante corrispondente riduzione delle risorse del Fondo per il finanziamento di esigenze indifferibili del Ministero dell'economia e delle finanze, di cui all'articolo 1, comma 199, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.»

2.0.3

[Ferrari](#), [Marcucci](#), [D'Arienzo](#), [Collina](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 2-bis

(Fondo per la realizzazione di impianti di potabilizzazione delle acque mediante dissalazione di acque marine e salmastre)

1. Presso il Ministero dell'economia e delle finanze, è istituito un Fondo, con dotazione pari a 10 milioni di euro per l'anno 2022 e a 20 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2023 al 2027, destinato al finanziamento di progetti di interesse strategico regionale riguardanti la realizzazione di impianti, alimentati esclusivamente da fonti rinnovabili, di desalinizzazione delle acque marine e

salmastre finalizzati alla produzione di acqua dolce da destinare ad potabile ed irriguo da realizzare nell'ambito delle aree territoriali più esposte al fenomeno della siccità e alla carenza di fonti idriche potabili.

2. Con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, da emanare, di concerto con i Ministri della transizione ecologica e delle infrastrutture e della mobilità sostenibile, entro 90 giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto legge, sono definiti i criteri e le modalità di accesso al finanziamento di cui al comma 1 e di ripartizione delle medesime risorse.

3. Ai maggiori oneri di cui al comma 1, pari a 10 milioni di euro per l'anno 2022 e a 20 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2023 al 2027, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2022-2024, nell'ambito del programma "Fondi di riserva e speciali" della missione "Fondi da ripartire" dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2022, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al medesimo Ministero.»

2.0.4

[Caligiuri, Gallone](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 2-bis

(Disposizioni per la mitigazione degli effetti della crisi idrica nel settore agricolo e contrasto al dissesto idrogeologico)

1. Al fine di mitigare gli effetti della crisi idrica nel settore agricolo è autorizzato l'utilizzo delle cave in disuso esistenti come invasi di acque per usi umani per il contrasto alla siccità e come vasche di laminazione per il contrasto al dissesto idrogeologico.

2. Entro trenta giorni dall'entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, con decreto del Ministro delle politiche agricole, alimentari e forestali, di concerto con le Regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, sono adottate le modalità per l'individuazione dei siti da riconvertire in bacini per l'accumulo di acqua e in vasche di laminazione.»

2.0.5

[Gallone, Caligiuri](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 2-bis

(Disposizioni per il risparmio idrico al fine ottimizzarne l'approvvigionamento - Modifiche al decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152)

1. All'articolo 146 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, al comma 1, sono apportate le seguenti modifiche:

a) alla lettera d), dopo la parola "agricolo" aggiungere le seguenti: "in quest'ultimo promuovendo l'utilizzo di sistemi di irrigazione a goccia.";

b) aggiungere la seguente lettera:

i) ridurre le perdite degli alvei sulle principali rogge derivatorie."»

2.0.6

[Bergesio, Campari, Pergreffi, Corti, Rufa, Ripamonti](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 2-bis

(Misure urgenti per la realizzazione di infrastrutture funzionali alla produzione di energia da fonti rinnovabili)

1. Nelle more dell'attuazione del sistema di approvvigionamento a lungo termine di cui all'articolo 18 del decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 210, al fine di accelerare lo sviluppo di

nuova capacità di stoccaggio funzionale alle esigenze di gestione efficiente e sicura del sistema elettrico nazionale, necessaria al raggiungimento degli obiettivi nazionali e internazionali di decarbonizzazione, nonché alla riduzione del consumo di gas naturale e all'incremento delle fonti rinnovabili, è consentito al gestore della rete di trasmissione nazionale, in via transitoria, di realizzare ed esercire impianti di stoccaggio, con capacità di accumulo di almeno sei ore, in misura non superiore al venti per cento del fabbisogno di stoccaggio di cui ai commi 1 e 2 del citato articolo 18, fermo restando il divieto di gestione da parte del medesimo gestore della relativa capacità sui mercati elettrici.

2. La capacità di stoccaggio che il gestore della rete di trasmissione nazionale può realizzare ai sensi del comma 1 è individuata nella proposta di progressione temporale del fabbisogno di cui all'articolo 18, commi 1 e 2, del decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 210, evidenziando in particolare la localizzazione e le tempistiche per il relativo completamento. In relazione alla capacità di stoccaggio da realizzare da parte del gestore della rete di trasmissione nazionale, il Ministero della transizione ecologica individua le condizioni di realizzazione e adotta indirizzi in merito al monitoraggio dello stato di realizzazione delle relative opere e degli effetti sul sistema elettrico.

3. Fermo restando quanto previsto al comma 6, entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente articolo, l'Autorità di regolazione per energia reti e ambiente definisce:

a) i criteri, le modalità e le condizioni con cui il gestore della rete di trasmissione nazionale alloca la capacità di stoccaggio di cui al comma 1 a operatori di mercato secondo criteri trasparenti e non discriminatori, attraverso la piattaforma centralizzata, organizzata e gestita dal Gestore dei mercati energetici S.p.A. di cui all'articolo 18, comma 5, del decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 210;

b) le modalità di copertura dei costi sostenuti dal gestore della rete di trasmissione nazionale per la realizzazione e l'esercizio della nuova capacità di accumulo.

4. I proventi derivanti dall'allocazione della capacità di stoccaggio sono impiegati per la riduzione dei corrispettivi a copertura dei costi di realizzazione ed esercizio della capacità di stoccaggio medesima.

5. La realizzazione e l'esercizio degli impianti di stoccaggio di cui al comma 1 e le relative opere connesse e infrastrutture indispensabili, nonché le modifiche sostanziali degli impianti stessi, ad eccezione degli impianti idroelettrici di accumulo mediante pompaggio, sono soggetti all'autorizzazione unica di cui all'articolo 1-*sexies* del decreto-legge 29 agosto 2003 n. 239, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 ottobre 2003, n. 290.

6. Entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore del presente articolo, l'Autorità di regolazione per energia reti e ambiente si esprime ai sensi di quanto previsto dall'articolo 54, paragrafo 2, della direttiva 2019/944/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 5 giugno 2019. Ai sensi dell'articolo 54, paragrafo 3, della direttiva 2019/944/UE, della presente disposizione è data comunicazione alla Commissione e all'Agenzia per la cooperazione fra i regolatori nazionali dell'energia.»

2.0.7

[Pergreffi](#), [Campari](#), [Corti](#), [Rufa](#), [Ripamonti](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 2-*bis*

1. All'articolo 4 del decreto-legge 1° marzo 2022 n. 17, convertito in legge 27 aprile 2022 n. 34 è aggiunto il seguente:

"1-*bis*. Tra le imprese considerate dal decreto del Ministro dello sviluppo economico 21 dicembre 2017 di cui al comma 1 sono inserite anche le aziende di trasporto pubblico locale".

2. All'articolo 5 del decreto-legge 1° marzo 2022 n. 17, convertito in legge 27 aprile 2022 n. 34 è aggiunto il seguente:

"2-*bis*. Tra le imprese considerate al comma 2, di cui all'allegato 1 al decreto del Ministro della transizione ecologica 21 dicembre 2021, n.541, sono inserite anche le aziende di trasporto pubblico

locale".

2.0.8

Vono

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 2-bis.

1. Al fine di realizzare un collegamento viario, ferroviario e infrastrutturale stabile tra la Sicilia e il continente, il Ponte sullo Stretto di Messina è inserito nell'elenco degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese, come opera di preminente interesse nazionale in deroga al Codice dei contratti pubblici di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50.»

Art. 3

3.1

Di Girolamo, Fede, Coltorti, Vanin

Al comma 1, primo periodo, dopo le parole: «interventi da eseguire» inserire la seguente: «anche» e dopo le parole: «l'efficientamento energetico,» inserire le seguenti: «l'esecuzione di interventi di potenziamento o di nuovi impianti tecnologici analogico-digitali di carattere radio-telefonico di primaria finalità emergenziale, su territori di complessa conformazione e geolocalizzati in aree di confine territoriale nazionale,».

3.2

Coltorti, Di Girolamo

Al comma 1, dopo le parole: «l'efficientamento energetico,» inserire le seguenti: «l'esecuzione di interventi di sviluppo in senso polifunzionale in relazione alla prevenzione degli incendi, tutela ambientale o interventi di carattere emergenziale o contro la lotta alla criminalità organizzata, che siano comprensivi dell'esecuzione di interventi di potenziamento della comunicazione Radio telefonica e di rete internet che garantisca la più ampia copertura del territorio ed ancora, interventi per l'installazione di nuovi impianti tecnologici di carattere Radio Telefonico di primaria finalità emergenziale su territori di complessa conformazione e geolocalizzati nelle aree isolate e montane, anche utilizzando manufatti idonei preesistenti,».

3.3

Quarto

Al comma 1, dopo le parole: «comprese quelle confiscate alla criminalità organizzata,» inserire le seguenti: «nonché per la realizzazione di nuovi porti turistici e l'ammodernamento di quelli esistenti ubicati nelle zone costiere a maggior valenza storico-culturale e paesaggistica,»

3.4

Margiotta

Dopo il comma 4 inserire il seguente:

"4-bis. Al fine di non compromettere la continuità dei servizi di avvisatore marittimo, all'articolo 14 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, dopo il comma 1-*quinquies* è aggiunto il seguente comma: «1-*sexies*. Gli avvisatori marittimi di cui al comma 1 dell'articolo 48-*quater* del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, svolgono il servizio di avvistamento navi e l'attività di tracciabilità telematica delle unità navali nei porti attraverso lo svolgimento del complesso di attività finalizzate all'acquisizione, validazione, registrazione, notifica e archiviazione dei dati necessari a definire la certa cronologia e tipologia delle fasi di movimentazione delle unità navali nei porti nonché in ausilio alle determinazioni di cui all'articolo 62 del Regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione (Navigazione marittima) di cui al decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328. Tali attività vengono svolte dagli avvisatori marittimi anche attraverso l'immissione di dati nella piattaforma PMIS. Il servizio svolto dagli avvisatori marittimi è soggetto alla vigilanza e alla disciplina dall'autorità marittima che ne determina le tariffe, concordate tra avvisatore marittimo e l'organismo rappresentativo degli agenti marittimi

raccomandatarî locali, e concorre all'innalzamento del gradiente e della percezione di sicurezza del porto nonché alla tutela della sicurezza della navigazione.»"

3.5

Mallegni

Dopo il comma 5 inserire i seguenti:

«5-bis. Per la ristrutturazione e l'esecuzione di interventi straordinari delle caserme dell'Arma dei carabinieri di proprietà del demanio dislocate sul territorio nazionale in prossimità della costa marina, sottoposte agli agenti atmosferici tipici delle località di mare, il Fondo di cui all'articolo 1, comma 475, della legge 30 dicembre 2021, n. 234, è incrementato di 10 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022 e 2023.

5-ter. Agli oneri derivanti dal comma 5-bis, pari a 10 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022 e 2023, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.»

3.6

Gallone

Dopo il comma 5 inserire i seguenti:

«5-bis. Per la ristrutturazione e l'esecuzione di interventi straordinari delle caserme dell'Arma dei carabinieri situate all'interno dei territori dei piccoli comuni, così come definiti ai sensi dell'articolo 1, comma 2, della legge 6 ottobre 2017, n. 158, il Fondo di cui all'articolo 1, comma 475, della legge 30 dicembre 2021, n. 234, è incrementato di 5 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022 e 2023.

5-ter. Agli oneri derivanti dal comma 5-bis, pari a 5 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022 e 2023, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.»

3.7

Marin, Pergreffi, Campari, Corti, Rufa, Ripamonti

Dopo il comma 5, inserire il seguente:

«5-bis. Per assicurare la funzionalità della struttura che ospita il presidio permanente dei Vigili del Fuoco nel Comune di Grado, attraverso opere di ristrutturazione, ampliamento, esecuzione di interventi straordinari, l'efficientamento energetico, acquisto dei relativi arredi, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili è istituito un fondo con una dotazione di 100 mila euro per ciascuno degli anni 2022 e 2023, di 300 mila euro per ciascuno degli anni dal 2024 al 2026.»

Conseguentemente, a copertura degli oneri derivanti dalla presente disposizione, valutati in 100 mila euro per ciascuno degli anni 2022 e 2023 e di 300 mila euro per ciascuno degli anni dal 2024 al 2026, sostituire il comma 4 del medesimo articolo, con il seguente:

«4. Agli oneri derivanti dai commi 1 e 5-bis, pari a 1,4 milioni di euro per l'anno 2022, a 600 mila euro per l'anno 2023, a 6,7 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2024 al 2026 e a 4,4 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2027 al 2036, si provvede:

a) quanto a 600.000 euro per l'anno 2022 e a 4,7 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2024 al 2026 e 4,4 dal 2027 al 2036, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2022-2024, 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 parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili;

b) quanto a 800.000 euro per l'anno 2022, a 600.000 euro per l'anno 2023 e a 2 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2024 al 2026, mediante corrispondente utilizzo delle risorse di cui al 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.»

3.8

[Di Girolamo](#)

Dopo il comma 5, aggiungere, in fine, il seguente:

«5-bis. All'articolo 1 del decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 164, dopo il comma 1, è inserito il seguente: "1-bis. Per garantire l'adeguamento delle disposizioni vigenti alle previsioni tecniche discendenti dalle risoluzioni, dalle circolari, dalle interpretazioni e dalle raccomandazioni, aventi carattere non obbligatorio o subordinate alla soddisfazione dell'Amministrazione, adottate dagli organismi internazionali, l'Amministrazione di cui all'articolo 2, lettera b), provvede, volta per volta e previa valutazione, a darvi attuazione con decreto dirigenziale a firma del Comandante Generale del Corpo delle capitanerie di porto."»

3.9

[Pergreffi](#), [Campari](#), [Corti](#), [Rufa](#), [Ripamonti](#)

Dopo il comma 5, aggiungere il seguente:

«5-bis. Nello svolgimento delle attività istituzionali, limitatamente all'esercizio delle funzioni previste per il ruolo di appartenenza, il personale dell'Agenzia Nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali, che espleta compiti ispettivi e di vigilanza, svolge funzioni di polizia giudiziaria. Al personale che appartiene al profilo di operatore sono attribuite le funzioni di agente di polizia giudiziaria; i collaboratori i funzionari, i professionisti e i dirigenti non generali, rivestono la qualifica di ufficiale di polizia giudiziaria.»

3.10

[Di Girolamo](#)

Dopo il comma 5, aggiungere, in fine, il seguente:

«5-bis. All'articolo 81 del Codice della navigazione, di cui al Regio decreto 30 marzo 1942, n. 327, le parole: «in generale la sicurezza» sono sostituite dalle seguenti: «la sicurezza della navigazione».

3.0.1

[Fede](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 3-bis

(Modifiche al codice della navigazione)

1. Al codice della navigazione, di cui al Regio decreto 30 marzo 1942, n. 327, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) dopo l'articolo 152 è inserito il seguente:

«Art. 152-bis.

1. Dopo il rilascio del passavanti provvisorio ai sensi di quanto previsto dall'articolo 152 del presente codice e dal regolamento, l'ufficio marittimo competente, su richiesta del proprietario, iscrive la nave in via provvisoria, previa consegna della seguente documentazione:

a) copia del titolo di proprietà;

b) copia del passavanti provvisorio;

c) copia del certificato di stazza;

d) copia del certificato di attestazione di assenza di vincoli e di gravami;

e) copia del certificato di cancellazione, definitiva o provvisoria, dal registro straniero;

f) impegno a presentare entro sei mesi gli originali o le copie autenticate dei documenti di cui alle lettere a), b), c) e d), nonché l'originale o la copia autenticata del certificato di cancellazione definitiva, al fine di conseguire la definitiva iscrizione della nave.

2. Nel caso in cui il proprietario non adempia a tale impegno, l'iscrizione provvisoria perde ogni

efficacia.

3. Il carattere provvisorio dell'iscrizione e l'avvenuto deposito dei documenti di cui alla lettera f) del comma 1 sono annotati nelle matricole o nei registri dall'ufficio marittimo di iscrizione.»;

b) all'articolo 153, terzo comma, le parole: «dell'articolo precedente» sono sostituite dalle seguenti: «dell'articolo 152»;

c) all'articolo 156:

1) al comma 5, primo periodo, le parole: «bancaria a garanzia di eventuali diritti non trascritti» sono sostituite dalle seguenti: «rilasciata da aziende di credito o da imprese autorizzate all'esercizio del ramo cauzioni ai sensi dell'articolo 13 del codice delle assicurazioni private, di cui al decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, a garanzia di eventuali diritti non trascritti anche di natura previdenziale»;

2) al comma 6 sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: «, entro il termine stabilito dall'articolo 67-*bis* del decreto legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, in relazione al quale si applica quanto previsto dall'articolo 17-*bis*, comma 2, della legge 7 agosto 1990, n. 241»;

3) al comma 8, dopo le parole: «qualora la nave venga iscritta nel registro di uno Stato» sono inserite le seguenti: «non appartenente all'Unione europea»;

4) dopo il comma 8 è inserito il seguente: «8-*bis*. Nei casi di locazione della nave a scafo nudo a straniero, qualora la nave sia iscritta nel registro di un altro Paese appartenente all'Unione europea che consente la temporanea iscrizione di nave straniera limitatamente al periodo di locazione, la sospensione dell'abilitazione alla navigazione di cui all'articolo 149 è consentita previa autorizzazione, data dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, ai sensi delle disposizioni dell'articolo 145 e della lettera d) del primo comma dell'articolo 163 del presente codice, nonché dell'articolo 29 della legge 14 giugno 1989, n. 234, e delle relative norme applicative. L'ufficio marittimo di iscrizione della nave, constatato che sono state soddisfatte le condizioni di cui al citato articolo 29 della legge n. 234 del 1989 e alle relative norme applicative, procede alla cancellazione della nave previo ritiro dei documenti di bordo e dismissione della bandiera. Dell'avvenuta cancellazione devono essere date immediata comunicazione all'Istituto nazionale della previdenza sociale, nonché pubblicità mediante affissione negli uffici del porto»;

d) all'articolo 172-*bis*:

1) al comma 1, le parole: «l'autorità marittima può» sono sostituite dalle seguenti: «le autorità marittime possono, anche congiuntamente,» ed è aggiunto, in fine, il seguente periodo: «L'autorizzazione è valida in tutti i porti nazionali compresi nell'area di competenza delle autorità marittime che l'hanno rilasciata»;

2) al comma 2, le parole: «all'autorità marittima» sono sostituite dalle seguenti: «alle autorità marittime interessate»;

3) al comma 4, le parole: «all'autorità marittima» sono sostituite dalle seguenti: «alle autorità marittime interessate»;

e) all'articolo 174:

1) al secondo comma, le parole: «sono annotate le entrate e le spese riguardanti la nave e l'equipaggio, gli adempimenti prescritti dalle leggi e dai regolamenti per la sicurezza della navigazione, i prestiti contratti» sono sostituite dalle seguenti: «sono annotati gli adempimenti prescritti dalle leggi e dai regolamenti per la sicurezza della navigazione»;

2) dopo il quarto comma è inserito il seguente: «Le navi adibite al trasporto esclusivo di passeggeri non sono soggette all'obbligo della tenuta del giornale di carico»;

f) all'articolo 175, il secondo comma è sostituito dal seguente: «Le navi munite di impianto radiotelegrafico devono essere provviste del giornale radiotelegrafico o, laddove previsto, del giornale del sistema mondiale di soccorso e sicurezza in mare (GMDSS)»;

g) all'articolo 179:

1) al terzo comma, dopo le parole: «il comandante della nave» sono inserite le seguenti: «o il raccomandatario marittimo o un altro funzionario o persona autorizzata dal comandante»;

2) al quarto comma, dopo le parole: «il comandante della nave» sono inserite le seguenti: «o il raccomandatario marittimo o un altro funzionario o persona autorizzata dal comandante»;

3) al quinto comma, dopo le parole: «il comandante della nave» sono inserite le seguenti: «o il raccomandatario marittimo o un altro funzionario o persona autorizzata dal comandante»;

4) al sesto comma, dopo le parole: «Il comandante» sono inserite le seguenti: «o il raccomandatario marittimo o un altro funzionario o persona autorizzata dal comandante»;

h) all'articolo 569:

1) al comma 2, lettera d), dopo le parole: «l'importo» sono inserite le seguenti: «e la valuta»;

2) al comma 2, la lettera f) sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: «del credito, direttamente o mediante richiamo al titolo»;

i) alla parte I, libro III, titolo VI, capo II, dopo l'articolo 577 è aggiunto il seguente: «Art. 577-*bis*. - (Consolidamento dell'ipoteca) - 1. Qualora, a seguito del cambio di registro di una nave, sia iscritta nel nuovo registro un'ipoteca volta a garantire le medesime obbligazioni originariamente garantite da un'ipoteca trascritta nel registro di provenienza e cancellata ai fini del cambio di registro di iscrizione della nave, i termini di cui all'articolo 67 del regio decreto 16 marzo 1942, n. 267, decorrono dalla data di costituzione dell'ipoteca originaria.».

2. All'articolo 18 del decreto legislativo 27 luglio 1999, n. 271, è aggiunto, in fine, il seguente comma: «4-*bis*. Le navi rientranti nel campo di applicazione del decreto legislativo 15 febbraio 2016, n. 32, non sono sottoposte alle visite di cui al presente articolo e alle visite di cui agli articoli 83 e 84 della legge 16 giugno 1939, n. 1045. Le navi che non rientrano nel campo di applicazione del citato decreto legislativo n. 32 del 2016 sono sottoposte alle visite di cui al comma 1 del presente articolo in occasione delle quali è effettuata anche la vigilanza sul rispetto della citata legge n. 1045 del 1939.».

3. All'articolo 176 del codice delle comunicazioni elettroniche, di cui al decreto legislativo 1° agosto 2003, n. 259, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) il comma 1 è abrogato;

b) al comma 2:

1) all'alinea, le parole: «Il collaudo, salvo diverse indicazioni della normativa vigente in materia, è necessario» sono sostituite dalle seguenti: «Il Ministero dello sviluppo economico effettua, a mezzo di

propri funzionari, la sorveglianza sugli apparati radioelettrici di bordo mediante collaudi e ispezioni ai fini dei servizi di sicurezza e di corrispondenza pubblica»;

2) alla lettera a) sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: «ai fini del rilascio della licenza di cui agli articoli 160 e 183»;

3) dopo la lettera d) è aggiunta la seguente: «d-*bis*) ispezioni straordinarie in caso di necessità»;

c) i commi 3 e 5 sono abrogati;

d) al comma 6, dopo le parole: «ordinarie e straordinarie» sono inserite le seguenti: «di cui al comma 2»;

e) il comma 7 è abrogato.

4. All'articolo 5 del decreto legislativo 14 giugno 2011, n. 104, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, le parole: «Fatto salvo quanto disposto dal comma 2,» sono soppresse;

b) il comma 2 è abrogato.

5. Al primo periodo del comma 913 dell'articolo 1 della legge 27 dicembre 2017, n. 205, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: «, né ai rapporti di lavoro stipulati nel settore marittimo,

limitatamente alla possibilità di ricevere anticipi relativi alla propria retribuzione, fino a un massimo di 500 euro per ogni contratto, solo per i periodi di navigazione, qualora risulti impossibile o comunque difficoltoso utilizzare forme di pagamento elettronico come certificato dal comandante dell'imbarcazione ».

6. I percorsi per le competenze trasversali e per l'orientamento di cui all'articolo 1, commi 784 e seguenti, della legge 30 dicembre 2018, n. 145, nell'ambito delle istituzioni scolastiche che erogano i percorsi di istruzione tecnica del settore tecnologico, indirizzo «trasporti e logistica», articolazione «conduzione del mezzo», opzioni «conduzione del mezzo navale» e «conduzioni di apparati e impianti marittimi», possono prevedere l'inserimento, nel piano dell'offerta formativa, della formazione di base di cui alla sezione A-VI/1 del codice di addestramento, certificazione e tenuta della guardia della gente di mare, adottato con la risoluzione n. 2 dalla Conferenza dei Paesi aderenti all'Organizzazione marittima internazionale, tenutasi a Londra il 7 luglio 1995, nella sua versione aggiornata, di seguito denominato «codice STCW». Ai fini del computo dei mesi di servizio utili per il rinnovo dei certificati di addestramento di cui all'articolo 6, comma 5, del decreto legislativo 12 maggio 2015, n. 71, sono computati anche i periodi di servizio non continuativo, nell'ambito del periodo complessivo di riferimento, compresi i periodi di servizio su unità da diporto, anche adibite a diporto privato. Entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, con proprio decreto, provvede ad adeguare le modalità e le procedure di rinnovo dei citati certificati di addestramento.

7. A decorrere dall'anno 2022, alle persone con un valore dell'indicatore della situazione economica equivalente in corso di validità, ordinario o corrente, ai sensi dell'articolo 9 del regolamento di cui al decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 5 dicembre 2013, n. 159, non superiore a 20.000 euro, ai fini dell'imposta sul reddito delle persone fisiche, spetta una detrazione dall'imposta lorda e fino a capienza della stessa nella misura del 100 per cento delle spese documentate sostenute ed effettivamente rimaste a carico, fino a un importo massimo pari a 500 euro annui, per la partecipazione ai corsi e alle attività di formazione obbligatori volti all'ottenimento o al rinnovo dei certificati di competenza e di addestramento di cui agli articoli 5 e 6 del decreto legislativo 12 maggio 2015, n. 71, nonché dei certificati di formazione di base di cui alla sezione A-VI/1 del codice STCW. Agli oneri derivanti dall'attuazione del presente comma, pari a 15 milioni di euro a decorrere dall'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo per il finanziamento di esigenze indifferibili, di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.»

3.0.2

[Rufa](#), [Pergreffi](#), [Campari](#), [Corti](#), [Ripamonti](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 3-bis

(Semplificazione delle procedure in materia di trasporto marittimo)

1. Al fine di semplificare le procedure in materia di trasporto marittimo, al Codice della navigazione di cui al regio decreto 30 marzo 1942, n. 327 sono apportate le seguenti modificazioni:

a) dopo l'articolo 152, è inserito il seguente:

"Art. 152-bis - Iscrizione provvisoria.

1. Su richiesta del proprietario, l'Autorità marittima iscrive la nave in via provvisoria per il periodo strettamente necessario all'adozione del provvedimento di iscrizione definitiva e, comunque, per un periodo non superiore a sei mesi, previa consegna della seguente documentazione in originale o copia semplice:

- a) titolo di proprietà;
- b) passavanti provvisorio;
- c) certificato di stazza provvisorio o definitivo;
- d) certificato di attestazione di assenza di vincoli e gravami;

e) certificato di cancellazione, provvisoria o definitiva, dal registro straniero.

2. Entro il termine di validità dell'iscrizione provvisoria, il proprietario è tenuto alla presentazione del certificato di cancellazione definitiva dal registro straniero nonché degli originali o copia autentica dei documenti presentati in copia semplice.

3. La provvisorietà della iscrizione e l'avvenuto deposito dei documenti sono annotati dall'ufficio di iscrizione nelle matricole o nei registri.";

b) all'articolo 156:

1) al comma 5, la parola: "bancaria" è sostituita dalle seguenti: "rilasciata da aziende di credito o da imprese debitamente autorizzate all'esercizio del ramo cauzioni di cui all'articolo 13 del decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209";

2) al comma 6, dopo le parole: "previste dall'articolo 15 della legge 26 luglio 1984, n. 413" sono inserite le seguenti: "entro il termine stabilito dall'articolo 67-bis del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, per il quale si applica quanto previsto dall'articolo 17-bis, comma 2, della legge 7 agosto 1990, n. 241";

3) al comma 8, dopo le parole: "qualora la nave venga iscritta nel registro di uno Stato" sono inserite le seguenti: "non comunitario";

4) dopo il comma 8 è inserito il seguente: "Nei casi di locazione della nave a scafo nudo a straniero, qualora la nave venga iscritta nel registro di un altro Paese dell'Unione europea che consente la temporanea iscrizione di nave straniera limitatamente al periodo di locazione, la sospensione dell'abilitazione alla navigazione di cui all'articolo 149 è consentita, previa autorizzazione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, rilasciata secondo le disposizioni dell'articolo 145 e dell'articolo 163, primo comma, lettera d), nonché dell'articolo 29 della legge 14 giugno 1989, n.234, e delle relative norme applicative. L'ufficio di iscrizione della nave, constatato che sono state soddisfatte le condizioni di cui all'articolo 29 della legge 14 giugno 1989, n. 234, e delle relative norme applicative, procede alla cancellazione della nave previo ritiro dei documenti di bordo e dismissione della bandiera. Della avvenuta cancellazione deve essere data immediata comunicazione all'Istituto nazionale della previdenza sociale, nonché pubblicità mediante affissione negli uffici del porto.";

c) all'articolo 172-bis:

1) al comma 1, le parole: "l'autorità marittima può" sono sostituite dalle seguenti: "e nazionale, l'autorità marittima competente per il porto di partenza o di svolgimento del servizio può autorizzare" e dopo l'ultimo periodo è inserito il seguente: "Tale autorizzazione è valida nell'ambito dei porti e delle rade nazionali oggetto dei servizi sopra indicati anche se ricompresi nella competenza di altre autorità marittime";

2) al comma 2, le parole: "all'autorità marittima" sono sostituite dalle seguenti: "alla autorità marittima che ha rilasciato l'autorizzazione";

3) al comma 4, le parole: "anche tramite telefax, all'autorità marittima" sono sostituite dalle seguenti: "anche in via digitale, alla autorità marittima che ha rilasciato l'autorizzazione";

d) all'articolo 174:

1) al secondo comma, le parole: "sono annotate le entrate e le spese riguardanti la nave e l'equipaggio, gli adempimenti prescritti dalle leggi e dai regolamenti per la sicurezza della navigazione, i prestiti contratti" sono sostituite dalle seguenti: "sono annotati gli adempimenti prescritti dalle leggi e dai regolamenti per la sicurezza della navigazione";

2) dopo il quarto comma, è inserito il seguente: "Le navi adibite al trasporto esclusivo di passeggeri non sono soggette all'obbligo della tenuta del giornale di carico.";

e) all'articolo 175, il secondo comma è sostituito dal seguente: "Le navi munite di impianto radiotelegrafico devono essere provviste del giornale Global Maritime Distress Safety System.";

f) all'articolo 179:

1) al quarto comma, dopo le parole: "il comandante della nave" sono inserite le seguenti: "o il raccomandatario marittimo o altro soggetto formalmente delegato dal comandante con atto scritto";

2) al quinto comma, dopo le parole: "il comandante della nave" sono inserite le seguenti: "o il raccomandatario marittimo o altro soggetto formalmente delegato dal comandante con atto scritto";

3) al sesto comma, dopo le parole: "il comandante della nave", sono inserite le seguenti: "o il raccomandatario marittimo o altro soggetto formalmente delegato dal comandante con atto scritto";

4) dopo il comma 6, è inserito il seguente: "6-*bis*. In caso di violazione degli obblighi previsti dai commi quarto, quinto e sesto le sanzioni di cui di cui all'articolo 1195 si applicano anche al raccomandatario marittimo e agli altri soggetti formalmente delegati dal comandante ai sensi dei medesimi commi.";

g) all'articolo 328:

1) il primo comma è sostituito dal seguente: "Salvo quanto è disposto nei successivi articoli, i contratti d'arruolamento dei membri dell'equipaggio e del personale addetto ai servizi complementari di bordo devono, a pena di nullità, essere stipulati per iscritto dal comandante della nave ovvero dall'armatore o da un suo procuratore, alla presenza di due testimoni, i quali vi appongono la propria sottoscrizione, fermo restando l'obbligo di procedere alle annotazioni ed alle convalide previste dall'articolo 357, comma 3, del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione (Navigazione marittima), di cui al decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328. Il contratto è conservato fra i documenti di bordo.";

2) al secondo comma, le parole: "dalle autorità predette" sono sostituite dalle seguenti: "dal comandante della nave";

h) all'articolo 331:

1) al secondo comma, la parola: "telegraficamente" è sostituita dalle seguenti: "in via digitale";

2) al terzo comma, dopo le parole: "porto d'imbarco" sono inserite le seguenti: "anche in via digitale".

2. Per le medesime finalità di cui al comma 1, sono apportate al Regolamento per l'esecuzione del Codice della navigazione (navigazione marittima), approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328, le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 315:

1) al primo comma, il punto 5) è soppresso;

2) al terzo comma, le parole: "versare la somma e" sono soppresse;

3) al quarto comma, le parole: "e nei casi previsti dagli articoli 143 e 144 del codice il certificato di iscrizione nell'apposito elenco o il decreto ministeriale di equiparazione, di cui agli articoli stessi" sono soppresse;

b) all'articolo 357, terzo comma, le parole: "stipulati in località estera dove non sia autorità consolare" sono sostituite dalle seguenti: "stipulati ai sensi dell'articolo 328 del codice della navigazione" e dopo il primo periodo è aggiunto il seguente: "La convalida del contratto di arruolamento può essere effettuata anche in via digitale.";

c) all'articolo 365:

1) al primo comma, le parole: "l'autorità marittima mercantile o quella consolare del luogo in cui si trova la nave ritira e trasmette i libri di bordo, per la custodia, all'ufficio di iscrizione della nave" sono sostituite dalle seguenti: "l'armatore assume l'incarico di custodire i libri di bordo compilati per un periodo di cinque anni, inviando all'ufficio di iscrizione della nave l'elenco dei libri di bordo custoditi";

2) il secondo comma è sostituito dal seguente: "Quando i libri sono esauriti o resi inservibili, il comandante della nave li consegna all'armatore, redigendo un verbale di consegna che è inviato in copia all'ufficio di iscrizione della nave. Decorsi cinque anni dalla data di consegna, l'armatore può distruggere i libri inviando una comunicazione all'ufficio di iscrizione della nave.".

3. Al fine di aggiornare e semplificare la disciplina in materia di formazione del personale marittimo, all'Allegato al decreto del Presidente della Repubblica 18 aprile 2006, n. 231, paragrafo "PERSONALE DI CUCINA E FAMIGLIA", le parole: "Cuoco equipaggio: essere in possesso dell'abilitazione ad imbarcare quale cuoco di bordo ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 14 luglio 1957, n. 1065." sono sostituite dalle seguenti: "Cuoco equipaggio: per conseguire il certificato di cuoco equipaggio è necessario essere in possesso dei seguenti requisiti:

- a) aver compiuto diciotto anni di età;
- b) essere iscritto alla gente di mare di seconda categoria e aver frequentato, con esito favorevole, il corso di addestramento di base e il corso di indottrinamento all'attività di security;
- c) aver frequentato, con esito favorevole, il corso professionale in materia di igiene e manipolazione degli alimenti, HACCP;
- d) aver frequentato, con esito favorevole, il corso di formazione per cuoco equipaggio, dimostrato dall'attestazione di "cuoco equipaggio".

E' altresì, necessario il possesso di uno dei seguenti requisiti:

- a) aver svolto un periodo di navigazione di almeno un mese da allievo cuoco o in servizio di cucina ed aver conseguito il diploma professionale in servizi per l'enogastronomia e l'ospitalità alberghiera;
- b) aver effettuato un'esperienza lavorativa a terra di almeno dodici mesi in servizio di cucina presso ristoranti, alberghi o mense aziendali e aver svolto un periodo di navigazione di almeno un mese da allievo cuoco o da allievo cuoco o in servizio di cucina;
- c) aver svolto un periodo di navigazione di almeno dodici mesi da allievo cuoco o in servizio di cucina."

4. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da adottarsi di concerto con il Ministro dell'istruzione, entro novanta giorni dall'entrata in vigore della presente disposizione, è disciplinato il corso di formazione per cuoco equipaggio di cui al comma 3 da svolgersi presso un istituto o ente, anche costituito in forma societaria, autorizzato dall'autorità di cui all'articolo 3, comma 2, secondo periodo, del decreto legislativo 12 maggio 2015, n. 71.

5. Sono abrogati la legge 4 agosto 1955, n. 727 e il decreto del Presidente della Repubblica 14 luglio 1957, n. 1065.

6. Al fine di consentire al personale marittimo imbarcato a bordo di navi impiegate in traffico internazionale di effettuare pagamenti anche nei porti ove non sono utilizzabili mezzi di pagamento elettronici, all'articolo 1, comma 913, della legge 27 dicembre 2017, n. 205, dopo il primo periodo è inserito il seguente: "Le disposizioni di cui ai commi 910 e 911 non si applicano altresì agli anticipi della retribuzione corrisposti al personale marittimo imbarcato a bordo di navi impiegate in traffico internazionale, secondo quanto previsto dai contratti collettivi nazionali di lavoro per il settore privato dell'industria armatoriale stipulati dalle organizzazioni sindacali comparativamente più rappresentative a livello nazionale e, in ogni caso, in misura non superiore a 500 euro mensili."»

3.0.3

[Pergreffi](#), [Campari](#), [Corti](#), [Rufa](#), [Ripamonti](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art 3-bis

(Disposizioni in materia di rilascio dei visti per lavoratori marittimi stranieri)

1. All'articolo 13-ter del decreto-legge 21 marzo 2022, n. 21, convertito con modificazioni dalla legge 20 maggio 2022, n. 51, al comma 1, capoverso 1-septies, dopo il primo periodo è aggiunto il seguente: "alla richiesta del suddetto visto e all'eventuale rilascio si provvede in modalità telematica, per il tramite dello Sportello Unico dell'Immigrazione. Sono delegate alla successiva materiale apposizione di tale visto la polizia di frontiera o l'ufficio competente della questura del luogo nel quale è situato il richiedente.»

3.0.4

[Pesco, Fede](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 3-bis.

(Fondo per l'incentivo alla nautica da diporto sostenibile)

1. Al fine di favorire la transizione ecologica del settore della nautica da diporto, è istituito nello stato di previsione del Ministero della transizione ecologica un Fondo, con una dotazione di 1 milione di euro per l'anno 2022 e di 2 milioni di euro per l'anno 2023, per l'erogazione di contributi finalizzati alla sostituzione di motori endotermici alimentati da carburanti fossili con motori ad alimentazione elettrica.

2. I contributi sono riconosciuti, nei limiti delle risorse del fondo di cui al comma 1, sotto forma di rimborso pari al 40 per cento delle spese sostenute e documentate, e fino a un massimo di 2.000 euro, per l'acquisto di un motore ad alimentazione elettrica, ed eventuale pacco batterie, con contestuale rottamazione di un motore endotermico alimentato da carburanti fossili.

3. I contributi sono riconosciuti nei limiti previsti dal regolamento (UE) n. 1407/2013, relativo all'applicazione degli articoli 107 e 108 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea agli aiuti «de minimis».

4. Con decreto del Ministro della transizione ecologica, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e delle mobilità sostenibili e 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, sono stabiliti i criteri, le modalità e le procedure per l'erogazione dei contributi di cui al comma 1.

5. Agli oneri derivanti dal presente articolo, pari a 1 milione di euro per l'anno 2022 e 2 milioni di euro per l'anno 2023, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2022-2024, 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 2022, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero della transizione ecologica.».

3.0.5

[D'Angelo](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 3-bis.

(Istituzione della "Zona Economica Speciale dello Stretto")

1. Al fine di favorire la creazione di condizioni favorevoli in termini economici, finanziari e amministrativi, che consentano, nell'area di riferimento di cui al comma 2, lo sviluppo delle imprese già operanti, nonché l'insediamento di nuove imprese, ai sensi dell'articolo 4 del decreto-legge 20 giugno 2017, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2017, n. 123, entro novanta giorni dall'entrata in vigore della presente legge è istituita, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, da adottarsi su proposta del Ministro per il Sud e la coesione territoriale, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e con il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, una Zona Economica Speciale (ZES) interregionale, denominata "Zona Economica Speciale dello Stretto".

2. La Zona Economica Speciale interregionale di cui al comma 1 comprende le aree dei porti di Messina, Tremestieri, Milazzo, Villa San Giovanni e Reggio Calabria, rientranti nell'Autorità di sistema portuale dello Stretto di cui all'articolo 22-bis, commi 1 e 2, del decreto-legge 23 ottobre 2018, n. 119, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2018, n. 136.

3. Le nuove imprese e quelle già esistenti, che avviano un programma di attività economiche imprenditoriali o di investimenti di natura incrementale nella Zona Economica Speciale interregionale di cui al comma 1, possono usufruire delle agevolazioni di cui all'articolo 5 del decreto-legge 20

giugno 2017, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2017, n. 123. I soggetti di cui al periodo precedente possono altresì usufruire delle agevolazioni di cui all'articolo 1, comma 173, della legge 30 dicembre 2020, n. 178, nel rispetto delle condizioni e dei limiti di cui all'articolo 1, commi 174, 175 e 176, della citata legge.

4. Entro centottanta giorni dall'entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, mediante accordo tra il Governo e le giunte regionali territorialmente interessate, sono definite le modalità per la compensazione delle eventuali minori entrate di competenza regionale e di competenza degli enti locali, derivanti dall'applicazione delle agevolazioni di cui al comma 3.

5. L'efficacia delle misure di cui al presente articolo è subordinata, ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 3, del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea, all'autorizzazione della Commissione europea.

6. Agli oneri derivanti dall'attuazione del presente articolo, nell'ambito della compartecipazione con gli enti locali interessati, nel limite di 5 milioni di euro a decorrere dall'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo di cui all'articolo 1, comma 178, lettera d), della legge 30 dicembre 2020, n. 178.».

3.0.6

[Vono](#), [Anastasi](#), [Gallone](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 3-bis.

(Disposizioni in materia di esenzione IMU per edilizia popolare ed alloggi sociali)

1. All'articolo 1 della legge 27 dicembre 2019, n. 160, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 741, lettera c), dopo il numero 6 è aggiunto il seguente:

"7) i fabbricati di civile abitazione, e relative pertinenze, posseduti dagli istituti autonomi per le case popolari (IACP) o degli enti di edilizia residenziale pubblica, comunque denominati, aventi le stesse finalità degli IACP, istituiti in attuazione dell'articolo 93 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, indipendentemente dall'effettiva assegnazione o locazione";

b) il comma 749, ultimo periodo, è abrogato.

2. Ai sensi e per gli effetti dell'articolo 1, comma 2, della legge 27 luglio 2000, n. 212:

a) il comma 2, lettera b), dell'articolo 13 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, come modificato dal comma 707 dell'articolo 1 della legge 27 dicembre 2013, n. 147, si interpreta nel senso che l'imposta municipale propria non si applica ai fabbricati di civile abitazione destinati ad alloggi sociali come definiti dall'articolo 1 del decreto del Ministro delle infrastrutture 22 aprile 2008, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 146 del 24 giugno 2008, compresi gli alloggi di proprietà degli Istituti autonomi per le case popolari (IACP) o degli enti di edilizia residenziale pubblica, comunque denominati, aventi le stesse finalità degli IACP, indipendentemente dall'effettiva locazione;

b) il comma 10, ultimo periodo, dell'articolo 13 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, come modificato dal comma 707 dell'articolo 1 della legge 27 dicembre 2013, n. 147, si interpreta nel senso che la detrazione ivi prevista si applica agli alloggi regolarmente assegnati dagli istituti autonomi per le case popolari (IACP) o dagli enti di edilizia residenziale pubblica, comunque denominati, aventi le stesse finalità degli IACP, istituiti in attuazione dell'articolo 93 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, quando non rientrano nella definizione di alloggio sociale di cui all'articolo 1 del decreto del Ministro delle infrastrutture 22 aprile 2008, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 146 del 24 giugno 2008.

3. Ai sensi e per gli effetti dell'articolo 1, comma 2, della legge 27 luglio 2000, n. 212:

a) il comma 749, lettera c), numero 3), della legge 27 dicembre 2019, n. 160, si interpreta nel senso che sono altresì considerate abitazioni principali, ai fini dell'esclusione dall'imposta

municipale propria, i fabbricati di civile abitazione destinati ad alloggi sociali come definiti dall'articolo 1 del decreto del Ministro delle infrastrutture 22 aprile 2008, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 146 del 24 giugno 2008, adibiti ad abitazione principale, compresi gli alloggi di proprietà degli Istituti autonomi per le case popolari (IACP) o degli enti di edilizia residenziale pubblica, comunque denominati, aventi le stesse finalità degli IACP;

b) il comma 749, ultimo periodo, dell'articolo 1 della legge 27 dicembre 2019, n. 160, si interpreta nel senso che la detrazione ivi prevista si applica agli alloggi regolarmente assegnati dagli istituti autonomi per le case popolari (IACP) o dagli enti di edilizia residenziale pubblica, comunque denominati, aventi le stesse finalità degli IACP, istituiti in attuazione dell'articolo 93 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, quando non rientrano nella definizione di alloggio sociale di cui all'articolo 1 del decreto del Ministro delle infrastrutture 22 aprile 2008, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 146 del 24 giugno 2008.

4. Agli oneri derivanti dal presente articolo, valutati in 3 milioni di euro a decorrere dal 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo per le esigenze indifferibili di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.»

3.0.7

[Vono](#), [Anastasi](#), [Gallone](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 3-bis .

(Disposizioni in materia di incentivi per l'efficienza energetica degli edifici)

1. All'articolo 119, del decreto legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, dopo il comma 9-ter è aggiunto il seguente:

«9-*quater*. Ai fini dell'opzione per la cessione o per lo sconto di cui all'articolo 121, il beneficio spettante sull'imposta sul valore aggiunto non detraibile, anche parzialmente, di cui al comma 9-ter, è calcolato con l'applicazione della percentuale di detrazione media dei tre anni precedenti, salvo conguaglio alla fine dell'anno da eseguirsi:

a) in presenza di una effettiva percentuale di detrazione inferiore a quella utilizzata per la predetta opzione, attraverso l'utilizzo diretto dell'ulteriore ammontare agevolabile che ne risulta secondo le ordinarie modalità e termini;

b) in presenza di una effettiva percentuale di detrazione superiore a quella utilizzata per la predetta opzione, attraverso il riversamento del credito corrispondente al minor ammontare agevolabile che ne risulta entro trenta giorni dalla presentazione della dichiarazione ai fini dell'imposta sul valore aggiunto.

Nei casi di cui al periodo precedente, non trova applicazione la disciplina di cui all'articolo 17-ter del decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 633.»

3.0.8

[Vono](#), [Anastasi](#), [Gallone](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 3-bis

1. All'articolo 119, del decreto legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, al comma 8-*bis*, il terzo periodo è sostituito dai seguenti: «Per gli interventi effettuati dai soggetti di cui al comma 9, lettera c), compresi quelli effettuati dalle persone fisiche sulle singole unità immobiliari all'interno dello stesso edificio, la detrazione del 110 per cento spetta anche per le spese sostenute entro il 31 dicembre 2025. Per gli interventi effettuati dalle cooperative di cui al comma 9, lettera d), per i quali alla data del 30 giugno 2023 siano stati effettuati lavori per almeno il 60 per cento dell'intervento complessivo, la detrazione del 110 per cento spetta anche per le spese sostenute entro il 31 dicembre 2023.

2. Agli oneri derivanti dal presente articolo, valutati in 300 milioni a decorrere dal 2023 si

provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per interventi strutturali di politica economica di cui all'articolo 10, comma 5, del decreto-legge n. 282 del 2004, convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 27 dicembre 2004, n. 307.»

Art. 4

4.1

[Tosato](#), [Pizzol](#), [Pergreffi](#), [Campari](#), [Corti](#), [Rufa](#), [Ripamonti](#)

Dopo il comma 1 inserire il seguente:

«1- *bis*. All'articolo 2, comma 4-*ter*, del decreto-legge 20 luglio 2021, n. 103, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 settembre 2021, n. 125, sono aggiunti in fine i seguenti periodi: "In caso di mancata definizione del procedimento di aggiornamento del Piano morfologico e ambientale della Laguna di Venezia entro il termine di cui al primo periodo e nelle more della conclusione di detto procedimento, il Commissario straordinario di cui al comma 1 provvede a realizzare gli interventi previsti dal medesimo comma 1 garantendone la coerenza con i principi di cui all'articolo 1 della legge 16 aprile 1973, n. 171. Di tali interventi si tiene conto nell'aggiornamento del suddetto Piano".».

4.2

[Quarto](#)

Al comma 2, dopo le parole: «Al fine di garantire un'organizzazione efficace del traffico delle navi da crociera e migliorare i livelli di servizio ai passeggeri,» *inserire le seguenti:* «nonché di realizzare nuovi porti turistici e di ammodernare quelli già esistenti, ubicati nelle zone costiere a maggior valenza turistica e storico-culturale,».

4.3

[Evangelista](#)

Dopo il comma 2 inserire il seguente:

«2-*bis*. In coerenza con le convenzioni internazionali cui l'Italia aderisce, relative allo status e ai diritti di circolazione dei lavoratori marittimi, nonché ai principi che regolano le prerogative dello Stato costiero sulle navi straniere, sui documenti di viaggio dei marittimi cittadini di paesi terzi che imbarcano su nave o unità da diporto di bandiera estera ormeggiata in un porto nazionale, il timbro di uscita di cui all'articolo 11.1 del Regolamento (UE) 2016/339 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 9 Marzo 2016, quando la sua apposizione è prevista dal Regolamento, è apposto al momento dell'imbarco. Nel caso in cui l'imbarco avvenga, al fine di effettuare un lavoro a bordo, su una nave o unità da diporto di bandiera estera ormeggiata da lungo tempo in un porto nazionale e per la quale non è prevista al momento dell'imbarco una data di partenza, il timbro di uscita di cui all'articolo 11.1 del Regolamento (UE) 2016/339 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 9 Marzo 2016, è apposto quando l'armatore o il Comandante o l'agente marittimo informa le competenti Autorità della partenza imminente della nave in uscita dallo spazio Schengen. Resta comunque salvo il disposto di cui all'art. 11.3 del citato Regolamento. »

4.4

[Cioffi](#), [Vanin](#)

Al comma 4, apportare le seguenti modifiche:

- a) *sopprimere la lettera c);*
- b) *alla lettera f), sopprimere il numero 1).*

4.5

[Cioffi](#)

Al comma 4, sostituire la lettera c) con la seguente:

«c) al comma 5, secondo periodo, le parole: ", sentiti la Regione Veneto e il Comune di Venezia,» sono sostituite dalle seguenti: «sentiti la Regione Veneto e il sindaco della Città metropolitana di Venezia,";».

4.6

[Vanin](#)

Al comma 4, sopprimere la lettera h).

4.7

[Margiotta](#)

Dopo il comma 4 inserire il seguente:

«4-bis. Ai fini della determinazione del compenso da riconoscere al Commissario liquidatore nominato ai sensi dell'articolo 95, comma 18, del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126, il rinvio alle tabelle allegate al decreto di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 4 febbraio 2010, n. 14, contenuto nel secondo periodo del medesimo comma 18 deve intendersi come riferibile all'applicazione di quanto previsto dall'articolo 3, commi 1, 2, 5, 6, primo periodo, 7, 8 e 9, del decreto del Presidente della Repubblica 7 ottobre 2015, n. 177.».

4.8

[Ferro](#)

Dopo il comma 5, inserire i seguenti:

«5-bis. Al fine di favorire l'incremento dell'offerta di alloggi in locazione per uso residenziale di lunga durata, la residenzialità nel centro storico e di tutelare il patrimonio storico-artistico e ambientale di rilevanza mondiale la cui salvaguardia è obiettivo di preminente interesse nazionale ai sensi della legge 16 aprile 1973, n. 171, il comune di Venezia e i comuni riconosciuti come patrimonio mondiale dell'umanità dall'Unesco possono:

a) integrare i propri strumenti urbanistici con specifiche disposizioni regolamentari per individuare, in modo differenziato per ambiti omogenei, con particolare riguardo ai centri storici e alle isole della laguna veneziana, i limiti massimi e i presupposti per la destinazione degli immobili residenziali ad attività di locazione breve di cui all'articolo 4 del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito con modificazioni dalla legge 21 giugno 2017, n. 96. Le disposizioni regolamentari individuano le previsioni limitative nel rispetto del principio di proporzionalità, trasparenza, non discriminazione, di rotazione, tenuto conto della funzione di integrazione al reddito della locazione breve per i soggetti che svolgono tale attività in relazione ad una sola unità immobiliare;

b) stabilire, con specifiche disposizioni regolamentari, che lo svolgimento dell'attività di cui alla lettera a) per oltre 120 giorni, anche non consecutivi, di ogni anno solare, sia subordinato al mutamento di destinazione d'uso e categoria funzionale dell'immobile.

5-ter. Il Regolamento di cui al comma 5-bis è aggiornato periodicamente in considerazione dell'andamento della popolazione residente ed è adottato nel rispetto della legge regionale in materia.»

4.9

[Toffanin](#)

Dopo il comma 5, inserire i seguenti:

«5-bis. Al fine di favorire l'incremento dell'offerta di alloggi in locazione per uso residenziale di lunga durata, la residenzialità nel centro storico e di tutelare il patrimonio storico-artistico e ambientale di rilevanza mondiale la cui salvaguardia è obiettivo di preminente interesse nazionale ai sensi della legge 16 aprile 1973, n. 171, il comune di Venezia può:

a) integrare i propri strumenti urbanistici con specifiche disposizioni regolamentari per individuare, in modo differenziato per ambiti omogenei, con particolare riguardo al centro storico e alle isole della laguna veneziana, i limiti massimi e i presupposti per la destinazione degli immobili residenziali ad attività di locazione breve di cui all'articolo 4 del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito con modificazioni dalla legge 21 giugno 2017, n. 96. Le disposizioni regolamentari individuano le previsioni limitative nel rispetto del principio di proporzionalità, trasparenza, non discriminazione, di rotazione, tenuto conto della funzione di integrazione al reddito della locazione

breve per i soggetti che svolgono tale attività in relazione ad una sola unità immobiliare;

b) stabilire, con specifiche disposizioni regolamentari, che lo svolgimento dell'attività di cui alla lettera a) per oltre 120 giorni, anche non consecutivi, di ogni anno solare, sia subordinato al mutamento di destinazione d'uso e categoria funzionale dell'immobile.

5-ter. Il Regolamento di cui al comma 5-bis è aggiornato periodicamente in considerazione dell'andamento della popolazione residente ed è adottato nel rispetto della legge regionale in materia.»

4.10

[Tosato](#), [Candura](#), [Fregolent](#), [Ostellari](#), [Pizzol](#), [Vallardi](#), [Zuliani](#), [Pergreffi](#), [Campari](#), [Corti](#), [Ripamonti](#), [Rufa](#)

Dopo il comma 5, aggiungere il seguente:

«5-bis. Al fine di assicurare una programmazione sistemica delle infrastrutture portuali distribuite lungo l'intera costa della regione Veneto, all'allegato A della legge 28 gennaio 1994, n. 84, al punto 14), dopo le parole "Venezia e Chioggia" sono inserite le seguenti: "Porto Pila, Porto Levante ed i terminali d'altura ivi prospicienti.»

4.11

[D'Arienzo](#)

Dopo comma 5, inserire i seguenti:

«5-bis. Tutti i soggetti concessionari di spazi demaniali in ambito portuale, anche raggruppati in consorzio, possono promuovere o aderire, quali soci, alle comunità energetiche rinnovabili costituite ai sensi del comma 2.

5-ter. Gli enti attuatori di cui all'articolo 2 del decreto Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili del 13 agosto 2021, possono avvalersi dei consorzi e della comunità energetica di cui al comma 2 per la realizzazione e gestione degli interventi di cui all'articolo 1, comma 3, lettera e), del medesimo decreto. In tal caso la comunità energetica rimane obbligata al rispetto del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, ove applicabile.»

4.12

[Lupo](#)

Dopo il comma 5, aggiungere, in fine, i seguenti:

«5-bis. Entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, con decreto del Ministro delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'Economia e Finanze, sono individuate, in coerenza con quanto previsto dalla Missione 3C2 del Piano nazionale di ripresa e resilienza, le modalità per l'assegnazione di un contributo di 3 milioni di euro per gli anni 2022 e 2023, a valere sulle risorse del Fondo complementare al Piano nazionale di ripresa e resilienza, finalizzati a garantire gli interventi necessari allo sviluppo del collegamento veloce relativamente al periodo estivo 2022/2023, attraverso trasporto quotidiano veloce pubblico o privato convenzionato, nell'asse Lamezia Terme -Vibo Valentia - Isole Eolie.

5-ter. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da adottare, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono stabilite la tipologia degli interventi ammessi a finanziamento e le modalità di assegnazione delle risorse di cui al comma 5-bis.».

Conseguentemente, alla rubrica, dopo le parole: «laguna di Venezia» aggiungere, in fine, le seguenti: «e per il collegamento tra Lamezia Terme e le Isole Eolie».

4.13

[Evangelista](#)

Dopo il comma 5, aggiungere il seguente:

«5-bis. Allo scopo di determinare e mitigare gli effetti del cambiamento climatico sul trasporto marittimo di passeggeri e merci, le attività di ricerca del Centro per la gestione resiliente dei porti

nell'Università del Salento possono essere assunte a supporto delle attività delle amministrazioni pubbliche regolatorie per i porti marittimi nazionali di categoria II, classe I, II, e III, di cui all'articolo 4 della legge 28 gennaio 1994, n. 84 e successive modificazioni. A tal fine il Centro instaura rapporti con organismi omologhi all'estero e incentiva l'apporto di ricercatori italiani e stranieri operanti presso istituti di eccellenza.»

4.0.1

[Evangelista, Cucca](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 4-bis

(Continuità territoriale marittima passeggeri e merci da e per la Sardegna)

1. La presente disposizione, in conformità con l'art. 117 della Costituzione e con il Regolamento (CEE) n. 3577/92 del Consiglio, del 7 dicembre 1992, relativo all'applicazione del principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi all'interno degli Stati membri (cabotaggio marittimo), di seguito denominato «regolamento (CEE) n. 3577/92», disciplina la continuità territoriale marittima di passeggeri e merci in riferimento ai servizi di cabotaggio tra i porti sardi e i porti continentali e insulari del territorio italiano, al fine di garantire il diritto alla mobilità dei residenti della Regione Sardegna, dei loro coniugi e dei loro parenti entro il primo grado e degli studenti entro il ventisettesimo anno di età, rimuovendo gli ostacoli derivanti dalla condizione di insularità della Sardegna e assicurando il soddisfacimento delle esigenze connesse con lo sviluppo economico e sociale della stessa Regione.

2. Le disposizioni della presente norma sono volte, in particolare, a garantire servizi di trasporto marittimo da e per la Regione Sardegna di passeggeri, con o senza veicoli al seguito, e di merci, caricate su veicoli, container o carri ferroviari, efficaci, efficienti, sicuri, sostenibili ed economicamente accessibili.

3. Ai fini della presente articolo si applicano le seguenti definizioni:

a) armatori europei: gli armatori definiti ai sensi dell'articolo 2, numero 2), del regolamento (CEE) n. 3577/92;

b) contratto di servizio pubblico (CSP): un contratto concluso fra le Autorità competenti di uno Stato membro dell'Unione europea e un armatore europeo allo scopo di fornire alla collettività servizi di trasporto sufficienti e adeguati, rispondenti a criteri di continuità, regolarità, capacità e qualità e a determinate tariffe e condizioni, in particolare per talune categorie di passeggeri o per taluni percorsi, adeguando il servizio alle reali esigenze.

c) oneri di servizio pubblico (OSP): gli oneri che l'armatore europeo, ove considerasse il proprio interesse commerciale, non assumerebbe o non assumerebbe nella stessa misura né alle stesse condizioni così come definiti ai sensi dell'art. 2 n. 4), del reg. (Cee) n. 3577/92;

d) cabotaggio marittimo con la Sardegna: i servizi di trasporto marittimo da e per la Regione Sardegna, normalmente assicurati dietro compenso, di passeggeri, con o senza veicoli al seguito, e di merci, imbarcate su veicoli, container o carri ferroviari;

e) contabilità analitica: un sistema di contabilità certificata da società di revisione contabile per centri di costo e di ricavo che consente di individuare costi e ricavi riferibili a ciascun servizio di trasporto, utilizzando criteri oggettivi e trasparenti di allocazione dei costi e assicurando, anche attraverso la riclassificazione delle partite contabili, la piena e trasparente rispondenza al bilancio civilistico.

4. Per assicurare la continuità territoriale marittima di merci e di passeggeri il Presidente della Regione Sardegna convoca e presiede una conferenza di servizi con il compito di individuare il contenuto dell'imposizione degli OSP sulle tratte marittime di cabotaggio nel rispetto di quanto sancito dal regolamento (CEE) n. 3577/92 e dei criteri indicati dal Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE) nella delibera n. 111/2007 del 9 novembre 2007, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n. 50 del 28 febbraio 2008.

5. L'imposizione degli OSP è formulata su base non discriminatoria per tutti gli armatori europei ed è limitata alle esigenze relative ai porti che devono essere serviti, alla regolarità, alla continuità, alla frequenza, alla capacità di fornitura del servizio, alle tariffe richieste ai sensi dell'articolo 4 del regolamento (CEE) n. 3577/92

6. Alla Conferenza di servizi, di cui al punto 1, partecipano, oltre alla Regione Sardegna, le Autorità di sistema portuali e le autorità marittime interessate dal cabotaggio con la Sardegna, le Amministrazioni centrali dello Stato individuate e coordinate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

7. La Conferenza, di cui al punto 1, redige la propria relazione propositiva circa l'imposizione degli OSP entro:

a) sei mesi dall'entrata in vigore della presente norma

b) ciclicamente non oltre diciotto mesi dalla scadenza del CSP di cui al successivo art. 4; evitando proroghe ovvero interruzioni dello stesso regime di continuità;

8. Nella relazione, di cui al punto 4, la Conferenza di servizi dovrà specificare:

a) i porti che devono essere serviti in regime di continuità territoriale, specificando per quali collegamenti il servizio di trasporto marittimo è considerato servizio pubblico essenziale;

b) la continuità, la regolarità e la frequenza del servizio;

c) la capacità degli armatori europei di fornire il servizio, in riferimento anche alla solvibilità, alla regolarità del pagamento degli oneri tributari e previdenziali, nonché all'utilizzo di navi in possesso delle prescritte certificazioni, ai sensi della vigente normativa nazionale ed europea. Al fine di fornire una garanzia di esercizio per la corretta esecuzione del servizio, gli armatori europei versano una cauzione di accettazione in riferimento a ciascuna linea, da svincolare entro i sei mesi successivi alla fine del servizio;

d) la struttura tariffaria, prevedendo una tariffa massima onerata applicabile per ciascuna tratta per il trasporto di passeggeri, con o senza veicoli al seguito, e di merci. La tariffa è ridotta per i passeggeri appartenenti a categorie agevolate quali i giovani fino a ventuno anni di età, gli anziani di età superiore a settanta anni, gli studenti universitari fino al compimento del ventisettesimo anno di età, i residenti in Sardegna, i coniugi e i parenti entro il primo grado di residenti in Sardegna; per veicoli, carri o container vuoti, per specifiche categorie merceologiche trasportate e per veicoli a basso impatto ambientale. Le tariffe applicate per ciascuna tratta non sono differenziate in base al periodo dell'anno o al giorno della settimana;

e) le tipologie di merci trasportate per le quali sono previste tariffe agevolate.

9. Gli OSP indicati dalla Conferenza di servizi, validi per tutta la durata dell'anno, entro quindici giorni dalla loro determinazione sono comunicati al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti che, dopo aver consultato (ai sensi dell'articolo 9 del regolamento (CEE) n. 3577/92) la Commissione europea, con proprio decreto da emanare entro trenta giorni dal ricevimento della comunicazione, stabilisce la compensazione prevista, la data in cui gli oneri stessi diventano obbligatori, il termine ultimo e le modalità di accettazione da parte degli armatori europei.

10. Le frequenze segnalate dovranno essere garantite dagli armatori europei o individualmente o congiuntamente.

11. Per assicurare il rispetto degli orari previsti dagli OSP per ciascuna tratta, agli armatori europei che accettano gli OSP è garantita, esclusivamente in relazione alle rotte di cabotaggio marittimo gestite in regime di servizio pubblico, la priorità nell'assegnazione degli accosti nel rispetto dei principi e delle disposizioni vigenti dell'Unione europea in materia di accesso alle infrastrutture essenziali.

12. Qualora nessun armatore europeo accetti di istituire, entro il termine fissato per l'accettazione degli OSP di cui al comma 3 punto 6, servizi di cabotaggio marittimo per i collegamenti indicati, conformemente agli OSP imposti, l'Autorità di regolazione dei trasporti (ART), d'intesa con la Regione Sardegna, definisce lo schema di bando per l'individuazione mediante gara europea degli

armatori europei ai quali affidare tramite CSP l'espletamento dei servizi di trasporto marittimo in continuità territoriale con compensazione per ciascuna tratta di cabotaggio. Ogni singola tratta indicata dalla Conferenza dei servizi come destinataria di OSP sarà destinataria di singolo bando. La Regione Sardegna e l'Autorità di regolazione dei trasporti pubblicano il bando di gara nei rispettivi siti internet istituzionali. La Regione Sardegna esperisce la procedura di gara ad evidenza pubblica per individuare i contraenti del CSP, fornisce informazioni e mette a disposizione degli interessati, gratuitamente, la documentazione correlata alla gara stessa e agli OSP.

13. La Regione Sardegna stipula il CSP con gli armatori aggiudicatari della gara di cui al comma 1. Al fine di garantire adeguate pubblicità e trasparenza, il CSP è pubblicato in ogni sua parte nel sito internet istituzionale della Regione Sardegna e in quello delle società aggiudicatrici. Nel CSP sono indicati:

a) l'oggetto e la durata degli OSP. La durata, nel rispetto del principio di proporzionalità, può essere fissata per un periodo massimo di sei anni;

b) gli armatori europei e le relative rotte di cabotaggio marittimo, nonché le garanzie da presentare per ciascuna tratta;

c) le caratteristiche e i requisiti minimi delle navi impiegate su ciascuna tratta, con particolare riferimento alla lunghezza, alla velocità, alle tonnellate di stazza lorda, al pescaggio, ai metri lineari del *garage*, alla capacità dei *container* o dei vagoni ferroviari, alle sistemazioni per i passeggeri, alla capacità in metri lineari della stiva da riservare ai veicoli industriali e all'età. Le navi non devono avere comunque un'età superiore a diciotto anni, raggiunta la quale devono essere sostituite. La sostituzione deve essere programmata così da non causare interruzione del servizio. La sostituzione delle navi utilizzate deve essere comunicata preventivamente alla Regione Sardegna. Nella comunicazione alla Regione Sardegna gli armatori europei devono specificare che le nuove navi abbiano i requisiti previsti dal bando. Anche nel caso di sopraggiunta necessità di sostituzione temporanea delle navi utilizzate deve essere fornita comunicazione alla Regione Sardegna;

d) la compensazione annua massima per ciascuna tratta, la descrizione del sistema di compensazione e i parametri per il calcolo, riferiti ai singoli servizi di collegamento, i parametri per il controllo e per la revisione della compensazione, nonché gli interessi per l'eventuale ritardo nell'erogazione. I parametri sulla base dei quali è calcolata la compensazione devono essere previamente definiti in modo obiettivo e trasparente al fine di evitare che essa comporti un vantaggio economico atto a favorire le imprese beneficiarie rispetto a imprese concorrenti;

e) la natura dei diritti esclusivi o speciali eventualmente conferiti agli armatori europei aggiudicatari degli OSP;

f) le disposizioni intese a prevenire ed eventualmente recuperare le sovracompensazioni;

g) il divieto per gli armatori europei aggiudicatari della gara di apportare modifiche societarie, con particolare riferimento alla titolarità, al controllo, alla sede sociale, all'oggetto e al capitale sociale, in assenza di comunicazione preventiva alla Regione Sardegna, la quale effettua le necessarie verifiche di congruità delle modifiche richieste, esprimendo le proprie valutazioni entro venti giorni dalla data di notifica delle stesse da parte della società armatoriale. Nel caso di parere negativo in merito all'effettuazione dell'operazione, la Regione Sardegna è autorizzata, entro i successivi dieci giorni, a recedere dal CSP e a indire una nuova gara, fermo restando l'obbligo per l'affidatario di assicurare, alle medesime condizioni, la continuità del servizio nelle more del nuovo affidamento;

h) gli standard qualitativi generali e specifici del servizio e gli obiettivi di miglioramento. Il CSP individua gli indicatori di qualità delle prestazioni rese all'utenza, definendo gli standard minimi di qualità dei servizi e gli obiettivi annuali di miglioramento dei predetti standard da riportare nelle carte di qualità dei servizi e da divulgare adeguatamente all'utenza;

i) le clausole di salvaguardia e di rinegoziazione che possono essere previste in favore dei contraenti nel caso di significativo scostamento del contesto economico rispetto a quello esistente nel periodo della sottoscrizione contrattuale;

l) le regole generali per l'applicazione della disciplina dei tempi di attesa ai fini del carico e dello scarico dei veicoli industriali;

m) la possibilità di prevedere un numero limitato di ulteriori prestazioni di trasporto su tutte o su alcune delle tratte oggetto degli OSP allo scopo di soddisfare straordinarie esigenze sanitarie o di pubblico interesse e di rispondere a necessità di ordine pubblico, previa autorizzazione della Regione Sardegna, sentita l'Autorità di regolazione dei trasporti;

n) l'obbligo di applicare le norme vigenti in materia di composizione dell'equipaggio della nave, di coperture assicurative e di contratti collettivi di lavoro, nonché di osservare le norme europee e nazionali in materia di sicurezza e di formazione per il salvataggio a mare, nel rispetto, in particolare, della Convenzione internazionale sugli standard di addestramento, abilitazione e tenuta della guardia per i marittimi, adottata dall'Organizzazione marittima internazionale a Londra il 7 luglio 1978, resa esecutiva dalla legge 21 novembre 1985, n. 739;

o) le modalità di controllo della corretta attuazione del CSP;

p) la misura delle sanzioni in caso di inadempimento e le condizioni di risoluzione secondo i principi del codice civile. Nel CSP è altresì contenuta una clausola risolutiva espressa ai sensi dell'articolo 1456 del codice civile con l'indicazione circostanziata dei gravi motivi che giustificano la risoluzione dello stesso. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti notifica il CSP alla Commissione europea per la verifica della compatibilità con la disciplina dell'Unione europea e, ottenuto il consenso, approva e rende esecutivo il CSP con proprio decreto, da pubblicare nella Gazzetta Ufficiale. Qualora la decisione della Commissione europea non sia comunicata entro due mesi dalla notifica, il CSP si intende approvato.

14. La Regione Sardegna monitora la corretta e puntuale attuazione del CSP procedendo a controlli trimestrali, effettuati secondo le modalità precisate nel CSP, al termine dei quali corrisponde le singole rate di cui al comma 4, punto 2, lettera d). I risultati dell'attività di vigilanza sono riportati in una relazione e pubblicati con cadenza trimestrale nel sito internet istituzionale della Regione. Nell'adempimento dell'attività di vigilanza la Regione Sardegna coopera con l'Autorità di regolazione dei trasporti. Gli armatori europei titolari del CSP si impegnano a rendere disponibili per l'attività di vigilanza le informazioni e la documentazione necessarie ai fini del buon esito dei controlli.

15. Nel caso in cui dai controlli effettuati siano riscontrate gravi inadempienze, definite ai sensi del comma 4, rispetto alle disposizioni contenute nel CSP, l'erogazione della compensazione prevista per il trimestre di riferimento è sospesa senza che ciò comporti il riconoscimento di oneri finanziari, fermo restando l'obbligo per gli armatori europei titolari del CSP di assicurare la continuità del servizio.

16. Fatti salvi i casi di forza maggiore, costituiscono gravi inadempienze:

a) l'interruzione temporanea del servizio su una o più rotte di cabotaggio marittimo ovvero l'inosservanza degli orari, con ritardi nella partenza o nell'arrivo maggiori di 30 minuti rispetto all'orario stabilito in riferimento a oltre il 30 per cento dei collegamenti;

b) l'impiego di navi con caratteristiche non conformi a quelle previste dal CSP e non in regola con i documenti di bordo;

c) il mancato rispetto delle norme vigenti in materia di composizione dell'equipaggio della nave, di coperture assicurative e di contratti collettivi di lavoro, nonché delle norme vigenti in materia di sicurezza e di formazione per il salvataggio a mare;

d) la sostituzione, temporanea o definitiva, delle navi utilizzate senza aver rispettato gli adempimenti di cui al comma 4, punto 2, lettera c);

e) il mancato rispetto degli standard qualitativi generali e specifici del servizio in riferimento a oltre il 30 per cento dei collegamenti;

f) la mancata o ritardata presentazione della relazione economico-finanziaria, del bilancio di esercizio e del piano industriale di cui al comma 8 punto 5. In caso di violazione degli obblighi contrattuali sono applicate sanzioni amministrative pecuniarie la cui misura è stabilita nel CSP. Ai

sensi del decreto legislativo 29 luglio 2015, n. 129, e del regolamento di cui al comunicato dell'Autorità di regolazione dei trasporti 27 ottobre 2015, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 250 del 27 ottobre 2015, l'Autorità di regolazione dei trasporti è l'organismo responsabile dell'accertamento delle violazioni delle disposizioni del regolamento (UE) n. 1177/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 novembre 2010, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne e che modifica il regolamento (CE) n. 2006/2004, e dell'irrogazione delle sanzioni previste dal medesimo decreto legislativo. Nel caso di mancata comunicazione preventiva delle modifiche societarie con particolare riferimento alla titolarità, al controllo, alla sede sociale, all'oggetto e al capitale sociale di cui al comma 4, punto 2, lettera g), la sanzione amministrativa pecuniaria non può essere inferiore a un milione di euro. L'applicazione di sanzioni amministrative pecuniarie non costituisce pregiudizio per l'esercizio da parte della Regione Sardegna del diritto di risoluzione del CSP per inadempimento. L'applicazione delle sanzioni amministrative pecuniarie o della sospensione della compensazione non esonera gli armatori europei da eventuali responsabilità verso terzi. L'importo delle sanzioni amministrative pecuniarie di cui al presente comma è prelevato dalle sovvenzioni da erogare o, in via sussidiaria, dalla cauzione.

17. Entro il mese di aprile di ogni anno gli armatori europei incaricati dello svolgimento dei servizi di trasporto marittimo con la Regione Sardegna di cui al CSP trasmettono alla medesima regione:

- a) una dettagliata relazione economico-finanziaria relativa all'esercizio dei collegamenti su ciascuna rotta di cabotaggio marittimo;
- b) il bilancio di esercizio, certificato da una società di revisione contabile; c) il piano industriale.

18. L'esercizio dei compiti di vigilanza tecnica e amministrativa, anche attraverso ispezioni a terra e a bordo, è affidato al personale della Regione Sardegna e, ove competente, al personale dell'Autorità di regolazione dei trasporti. Nell'esercizio dell'attività di vigilanza il personale incaricato può chiedere di essere affiancato, di volta in volta, dal personale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e del Corpo delle capitanerie di porto.

19. Al fine dell'effettuazione delle ispezioni di cui al comma 1, il personale incaricato ha facoltà di accedere presso tutti gli uffici delle società armatoriali e a bordo delle navi, nonché di prendere visione di tutti gli atti e della documentazione necessari all'esercizio dei compiti assegnati. Le attività di cui al presente comma sono svolte dalle amministrazioni competenti nell'ambito delle risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente.

20. Gli oneri derivanti dall'applicazione del CSP sono posti a carico della Regione Sardegna. Al fine di garantire la continuità territoriale marittima della Sardegna, rimuovendo gli ostacoli derivanti dalla condizione di insularità, e di assicurare il soddisfacimento delle esigenze connesse con lo sviluppo economico e sociale della regione, è altresì previsto un contributo dello Stato nella misura di 72.685.642,00 di euro annui a decorrere dall'anno 2020.

21. Ai fini di cui al comma 1 è istituito presso il Ministero dell'economia e delle finanze il Fondo per la continuità territoriale marittima della Sardegna, con una dotazione pari a 72.685.642,00 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2022. Ai maggiori oneri di cui al presente articolo, pari a 72.685.642,00 di euro annui a decorrere dall'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione delle risorse del Fondo per interventi strutturali di politica economica, di cui all'articolo 10, comma 5, del decreto-legge 29 novembre 2004, n. 282, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 dicembre 2004, n. 307.

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

4.0.2

[Marilotti](#), [Margiotta](#), [Manca](#)

Dopo l'articolo, inserire il seguente:

«Art. 4- *bis*.

1. Fino alla data di messa in servizio dell'infrastruttura Tyrrhenian Link che collegherà la Sardegna con la Sicilia e la penisola italiana attraverso un doppio cavo sottomarino, è istituito, entro i successivi novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, esclusivamente sul territorio delle regioni Sardegna e Sicilia, il nuovo servizio per la garanzia della sicurezza del sistema elettrico nazionale, che garantisca in tali isole la possibilità di distacco o modulazione dei carichi elettrici, in ottemperanza alle istruzioni impartite dalla società Terna S.p.a. in ragione delle esigenze di sicurezza del sistema di rete zonale, insulare e nazionale.

2. Entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto legge, l'Autorità per l'energia elettrica e il gas con propri provvedimenti, in relazione al servizio di cui al comma 1, definisce il coordinamento con il servizio di interrompibilità istantanea attualmente vigente per le Isole Maggiori e le caratteristiche del medesimo servizio, nonché i criteri e le modalità di attuazione del nuovo servizio di cui al comma 1.

3. I criteri e le modalità di attuazione di cui al comma 2, sono altresì adottati allo scopo di consentire alle imprese energivore presenti esclusivamente sul territorio delle regioni Sardegna e Sicilia, che si trovino in situazioni di difficoltà operativa in ragione dell'incremento dei costi energetici, di ridurre l'impatto dei maggiori oneri connessi a tale incremento, garantendo per tale via la loro continuità operativa e il mantenimento dei livelli occupazionali.

4. Ai maggiori oneri di cui al presente articolo, pari a 30 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per gli interventi strutturali di politica economica, di cui all'articolo 10, comma 5, del decreto-legge 29 novembre 2004, n. 282, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 dicembre 2004, n. 307. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con proprio decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.».

4.0.3

[Margiotta](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 4-*bis*

1. All'articolo 6 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, dopo il comma 9 sono aggiunti i seguenti:

"9-*bis*. Le Autorità di sistema portuale rientrano tra i soggetti passivi dell'IRES previsti dall'articolo 73, comma 1, lettera c), del Testo unico delle imposte sui redditi, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917, nei confronti delle quali il presupposto d'imposta si verifica in modo unitario e autonomo.

9-*ter*. Non costituisce esercizio di attività commerciali, in quanto esercizio di funzioni statali da parte di enti pubblici, l'attività di prelievo autoritativa delle tasse di ancoraggio, delle tasse portuali sulle merci sbarcate e imbarcate e delle tasse per il rilascio delle autorizzazioni di cui all'articolo 16 della presente legge. Con decreto del Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze sono determinati i limiti minimi e massimi stabiliti, nonché i criteri per la determinazione degli stessi, per ciascuna tipologia dei prelievi. Ciascuna Autorità di sistema portuale determina l'importo delle predette tasse all'interno dei limiti previsti, destinando lo stesso alla copertura dei costi per la manutenzione e lo sviluppo delle parti comuni dell'ambito portuale destinate alla difesa del territorio, al controllo e tutela della sicurezza del traffico marittimo e del lavoro in ambito portuale, alla viabilità generale e ad attività che si connotino come estrinsecazione di potestà pubbliche, nonché al mantenimento dei fondali, oltre che alla copertura di quota parte dei costi generali. Le Autorità di sistema portuale sono tenute alla rendicontazione dei predetti costi con le modalità stabilite con il medesimo decreto di cui al secondo periodo.

9-*quater*. I canoni percepiti dalle Autorità di sistema portuale in relazione alle concessioni demaniali, comprese quelle di cui all'articolo 18 della presente legge, e di cui all'articolo 36 del codice della navigazione, approvato con il regio decreto 30 marzo 1942, n. 327, nonché alle autorizzazioni

all'uso di zone e pertinenze demaniali di cui all'articolo 39 del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione marittima approvato con d.P.R. 15 febbraio 1952, n. 328, sono considerati redditi diversi e concorrono a formare il reddito complessivo per l'ammontare percepito nel periodo di imposta, ridotto del 50 per cento a titolo di deduzione forfetaria delle spese.".

2. Le disposizioni di cui al comma 1 hanno effetto per i periodi d'imposta che hanno inizio a decorrere dal 1° gennaio 2022. Sono fatti salvi i comportamenti adottati anteriormente e non si fa luogo al rimborso di quanto già versato.»

4.0.4

Berutti

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 4-bis

1. In linea con quanto disposto ai sensi dell'articolo 199 del decreto-legge n. 34 del 2020, convertito con la legge n. 77 del 2020, successivamente integrato e modificato dall'articolo 4 del decreto-legge n. 121 del 2021, in considerazione della necessità di adottare misure atte a contrastare gli effetti economici della crisi internazionale in atto in Ucraina e dell'aumento del costo dei carburanti e dell'energia, nonché dall'aumento dei costi derivanti dagli aggiornamenti, relativi all'anno 2022, delle misure unitarie dei canoni per le concessioni demaniali marittime ai sensi del decreto ministeriale del Ministero Infrastrutture e Mobilità Sostenibile del 13/12/2021, in ordine allo svolgimento delle attività imprenditoriali nei porti italiani, le Autorità di sistema portuale, compatibilmente con le proprie disponibilità di bilancio e fermo quanto previsto dall'articolo 9-ter del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito con modificazioni dalla legge 16 novembre 2018, n. 130:

a) dispongono la riduzione dell'importo dei canoni concessori di cui all'articolo 36 del codice della navigazione, agli articoli 16, 17 e 18 della legge 28 gennaio 1994, n. 84 e di quelli relativi alle concessioni per la gestione di stazioni marittime e servizi di supporto a passeggeri, dovuti in relazione all'anno 2022 ed ivi compresi quelli previsti dall'articolo 92, comma 2, del decreto-legge 17 marzo 2020, n.18, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 aprile 2020, n. 27, nell'ambito delle risorse disponibili a legislazione vigente e nel rispetto degli equilibri di bilancio, allo scopo anche utilizzando il proprio avanzo di amministrazione; la riduzione di cui alla presente lettera può essere riconosciuta, per i canoni dovuti fino alla data del 15 dicembre 2022, in favore dei concessionari che dimostrino di aver subito nel periodo compreso tra il 1° gennaio 2022 e il 15 dicembre 2022, una diminuzione del fatturato pari o superiore al 20 per cento del fatturato registrato nel medesimo periodo dell'anno 2019.

2. Al fine di ridurre gli effetti di incertezza dei flussi di merci e passeggeri derivanti della grave crisi internazionale in atto in Ucraina e al persistere delle problematiche operative nei porti mondiali di provenienza e destinazione delle navi, nonché degli aumenti del costo dei carburanti e dell'energia:

a) la durata delle autorizzazioni rilasciate ai sensi dell'articolo 16 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, attualmente in corso o scadute tra la data del 31 gennaio 2022 e la data di entrata in vigore del presente decreto, è prorogata di 12 mesi;

b) a durata delle concessioni rilasciate nei porti ai sensi dell'articolo 36 del codice della navigazione e dell'articolo 18 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, nonché delle concessioni per la gestione di stazioni marittime e servizi di supporto a passeggeri, attualmente in corso o scadute tra la data del 31 gennaio 2022 e la data di entrata in vigore del presente decreto, è prorogata di 12 mesi;

3. La proroga di cui alle lettere a) e b) del comma 2 non si applica in presenza di procedure di evidenza pubblica relative al rilascio delle autorizzazioni o delle concessioni previste dagli articoli 16 e 18 della legge 28 gennaio 1994, n. 84 ovvero dell'articolo 36 del codice della navigazione, già definite con l'aggiudicazione al nuovo soggetto concessionario alla data del 31 gennaio 2022.

4. Per le finalità di cui al comma 1 non è prevista alcun onere aggiuntivo a carico delle finanze dello stato

5. In considerazione delle differenti finalità di mitigazione degli effetti economici, le proroghe

di cui alle lettere a) e b) del comma 2 vengono riconosciute in aggiunta ai periodi di proroga riconosciuti ai sensi dell'articolo 199, comma 3, lettere a) e b), del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34 convertito con modificazioni dalla legge 17 luglio 2020, n. 77.»

4.0.5

[D'Arienzo](#)

Dopo l'articolo 4 inserire il seguente:

«Art. 4-bis

(Disposizioni per la Pianificazione strategica della portualità e della logistica)

1. Al fine di migliorare la competitività del sistema portuale e logistico, di agevolare la crescita dei traffici delle merci e delle persone e la promozione dell'intermodalità nel traffico merci, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da adottare entro 90 giorni dall'entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto-legge, previa deliberazione del Consiglio dei Ministri, è aggiornato il Piano strategico nazionale della portualità e della logistica di cui all'articolo 29, comma 1, del decreto legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164. Lo schema del decreto recante il piano di cui al presente comma è trasmesso alle Camere ai fini dell'acquisizione del parere delle competenti Commissioni parlamentari. Il parere è espresso entro trenta giorni dalla data di assegnazione, decorsi i quali il decreto può essere comunque emanato.

2. Allo scopo di accelerare la realizzazione dei progetti inerenti alla logistica portuale, entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, le Autorità portuali presentano alla Presidenza del Consiglio dei Ministri un resoconto degli interventi correlati a progetti in corso di realizzazione o da intraprendere, corredato dai relativi crono programmi e piani finanziari. La Presidenza del Consiglio dei Ministri, d'intesa con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, seleziona, entro i successivi sessanta giorni, gli interventi ritenuti più urgenti sulla base delle proposte contenute nei documenti presentati dalle Autorità portuali, anche al fine di valutarne l'inserimento nel piano strategico di cui al comma 1, ovvero di valutare interventi sostitutivi.»

4.0.6

[De Petris](#), [Buccarella](#), [Errani](#), [Grasso](#), [Laforgia](#), [Ruotolo](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 4-bis

(Disposizioni in materia di comunità energetiche rinnovabili e cold ironing)

1. Allo scopo di contribuire alla crescita sostenibile del Paese, alla decarbonizzazione del sistema energetico e per il perseguimento della resilienza energetica nazionale, le Autorità di sistema portuale possono, anche in deroga alle previsioni di cui all'articolo 6, comma 11, della legge 28 gennaio 1994, n. 84, costituire una o più comunità energetiche rinnovabili ai sensi dell'articolo 31 del decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 199, in coerenza con il documento di pianificazione energetica e ambientale di cui all'articolo 4-bis della medesima legge n. 84 del 1994. Gli incentivi previsti dal decreto legislativo n. 199 del 2021 si applicano agli impianti da fonti rinnovabili inseriti in comunità energetiche rinnovabili costituite dalle Autorità di sistema portuale, ai sensi del presente comma, anche se di potenza superiore a 1 MW. Resta comunque esclusa la possibilità di realizzare gli impianti nelle aree naturali protette di cui alla legge 6 dicembre 1991, n. 394, articolo 9-*quater* (Disposizioni in materia di comunità energetiche rinnovabili e *cold ironing*)

2. Tutti i soggetti concessionari di spazi demaniali in ambito portuale, anche raggruppati in consorzio, possono promuovere o aderire, quali soci, alle comunità energetiche rinnovabili costituite ai sensi del comma 1.

3. Gli enti attuatori di cui all'articolo 2 del decreto MIMS del 13 agosto 2021, possono avvalersi dei consorzi e della comunità energetica di cui al comma 1 per la realizzazione e gestione degli interventi di cui all'articolo 1, comma 3, lettera e) del decreto MIMS del 13 agosto 2021. In tal caso la

comunità energetica rimane obbligata al rispetto del decreto legislativo n. 50 del 2016, ove applicabile.»

4.0.7

[Mallegni](#), [Vono](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 4-bis

(Disposizioni urgenti in materia di operazioni portuali)

1. All'articolo 16 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, dopo il comma 4-ter è inserito il seguente:

"4-quater. Per le navi di linea, adibite al trasporto pubblico locale marittimo intraregionale ovvero che effettuano tratte inferiori a 100 miglia, resta comunque ferma la possibilità di effettuare in autoproduzione le operazioni portuali di cui al comma 1, espletate da proprio personale all'uopo formato, nel rispetto delle condizioni di cui al comma 3. "»

4.0.8

[Margiotta](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 4-bis

1. All'articolo 5 del decreto-legge 14 giugno 2021, n. 82, convertito in legge con la legge di conversione 4 agosto 2021, n. 109, dopo il comma 6, è inserito il seguente: "6-bis. Il 5 per cento delle risorse stanziata annualmente dalla Legge di bilancio per il funzionamento dell'Agenzia per la cybersicurezza nazionale è destinato alle Autorità di sistema portuale, alle imprese di armamento stabilite in Italia, ai terminal portuali nazionali merci e passeggeri, alle imprese operanti nel settore della intermodalità marittima e ferroviaria. Detto stanziamento è finalizzato allo sviluppo delle loro risorse e infrastrutture cibernetiche oltreché alla formazione del personale.»

4.0.9

[Biti](#), [Fedeli](#), [Rojc](#), [Vattuone](#), [Comincini](#), [Margiotta](#), [Giacobbe](#), [D'Arienzo](#), [Laus](#), [Mirabelli](#), [Manca](#), [Collina](#), [Pittella](#), [Nannicini](#), [Rossomando](#), [Valente](#), [Stefano](#), [Boldrini](#), [Verducci](#), [Marilotti](#), [Iori](#), [Pinotti](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 4-bis

(Misure per favorire l'incremento dell'offerta di alloggi in locazione per uso residenziale di lunga durata)

1. Al fine di favorire l'incremento dell'offerta di alloggi in locazione per uso residenziale di lunga durata, la residenzialità nei centri storici e di tutelare il patrimonio storico-artistico e ambientale, i comuni di cui all'articolo 59, comma 1, del decreto legge 14 agosto 2020, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126, possono:

a) integrare i propri strumenti urbanistici con specifiche disposizioni per individuare, in modo differenziato per ambiti omogenei, e nel rispetto dei principi di proporzionalità, trasparenza e non discriminazione, con particolare riguardo al centro storico, i limiti massimi e i presupposti previsti per la destinazione degli immobili residenziali ad attività di locazione breve di cui all'articolo 4 del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito in legge 21 giugno 2017, n. 96. Le disposizioni di cui al primo periodo tengono conto della funzione di integrazione al reddito della locazione breve per i soggetti che svolgono tale attività in relazione ad una sola unità immobiliare;

b) stabilire, con specifiche disposizioni regolamentari che lo svolgimento dell'attività di cui alla lettera a) per oltre 120 giorni, anche non consecutivi, di ogni anno solare, sia subordinato al mutamento di destinazione d'uso e categoria funzionale dell'immobile.

2. Il Regolamento di cui al comma 1 è aggiornato periodicamente in considerazione dell'andamento della popolazione residente ed adottato nel rispetto della legge regionale in materia.»

4.0.10

Mallegni

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 4-bis

(Misure per favorire l'incremento dell'offerta di alloggi in locazione per uso residenziale di lunga durata)

1. Al fine di favorire l'incremento dell'offerta di alloggi in locazione per uso residenziale di lunga durata, la residenzialità nei centri storici e di tutelare il patrimonio storico-artistico e ambientale, i comuni di cui all'articolo 59, comma 1, del decreto legge 14 agosto 2020, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126, possono:

a) integrare i propri strumenti urbanistici con specifiche disposizioni per individuare, in modo differenziato per ambiti omogenei, e nel rispetto dei principi di proporzionalità, trasparenza e non discriminazione, con particolare riguardo al centro storico, i limiti massimi e i presupposti previsti per la destinazione degli immobili residenziali ad attività di locazione breve di cui all'articolo 4 del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito in legge 21 giugno 2017, n. 96. Le disposizioni di cui al primo periodo tengono conto della funzione di integrazione al reddito della locazione breve per i soggetti che svolgono tale attività in relazione ad una sola unità immobiliare;

b) stabilire, con specifiche disposizioni regolamentari che lo svolgimento dell'attività di cui alla lettera a) per oltre 120 giorni, anche non consecutivi, di ogni anno solare, sia subordinato al mutamento di destinazione d'uso e categoria funzionale dell'immobile.

2. Il Regolamento di cui al comma 1 è aggiornato periodicamente in considerazione dell'andamento della popolazione residente ed adottato nel rispetto della legge regionale in materia.»

4.0.11

Berutti

Dopo l'articolo aggiungere il seguente:

«Art 4-bis

1. All'articolo 4 del decreto-legge 1° marzo 2022 n. 17, convertito in legge 27 aprile 2022 n. 34 è aggiunto il seguente comma:

"1-bis. Tra le imprese considerate dal decreto del Ministro dello sviluppo economico 21 dicembre 2017 di cui al comma 1 sono inserite anche le aziende di trasporto pubblico locale".

2. All'articolo 5 del decreto-legge 1° marzo 2022 n. 17, convertito in legge 27 aprile 2022 n. 34 è aggiunto il seguente comma:

"2-bis: Tra le imprese considerate al comma 2, di cui all'allegato 1 al decreto del Ministro della transizione ecologica 21 dicembre 2021, n. 541, sono inserite anche le aziende di trasporto pubblico locale".

4.0.12

Comincini

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 4-bis

(Fondo per la realizzazione di cammini nelle aree interne del Paese)

1. Presso il Ministero dell'economia e delle finanze, è istituito un Fondo, con dotazione pari a 10 milioni di euro per l'anno 2022 e a 20 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2023 al 2027, destinato al finanziamento di progetti promossi da Comuni ubicati nelle aree interne del Paese, in associazione tra loro, riguardanti la realizzazione di cammini fruibili a piedi, in bicicletta o con altre forme di mobilità dolce e sostenibile che collegano luoghi accomunati da valori culturali, storici ed ambientali e che consentano la valorizzazione turistica dei rispettivi borghi e il rilancio delle attività economiche.

2. Con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, da emanare, di concerto con i Ministri

della transizione ecologica e delle infrastrutture e della mobilità sostenibile, entro 90 giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto legge, sono definiti i criteri e le modalità di accesso al finanziamento di cui al comma 1 e di ripartizione delle medesime risorse.

3. Ai maggiori oneri di cui al comma 1, pari a 10 milioni di euro per l'anno 2022 e a 20 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2023 al 2027, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2022-2024, nell'ambito del programma "Fondi di riserva e speciali" della missione "Fondi da ripartire" dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2022, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al medesimo Ministero.»

Art. 5

5.1

[Mirabelli](#), [Vattuone](#), [Pinotti](#), [Margiotta](#), [Manca](#)

Sostituire l'articolo con il seguente:

«Art. 5

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

1. All'articolo 94-*bis* del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 aprile 2020, n. 27, dopo il comma 7 sono aggiunti i seguenti:

"7-*bis*. Al fine di 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, il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure occidentale, attesa la nota di rinuncia alla concessione da parte della Soc. Funivie e la messa in liquidazione della stessa e dell'individuazione di un nuovo concessionario da parte del medesimo presidente, provvede, in deroga alle previsioni di cui all'articolo 21, comma 5, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, alla gestione diretta di detto servizio per un periodo massimo di ventiquattro mesi, prorogabile con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili non oltre il 31 dicembre 2024.

In caso di gestione diretta del servizio, il Presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure occidentale per l'affidamento delle attività di esecuzione di lavori, anche di manutenzione ordinaria e straordinaria, servizi e forniture, dei servizi di ingegneria e architettura, inclusa l'attività di progettazione e di acquisizione di servizi di supporto tecnico e *project management*, nonché per l'affidamento del servizio ad un nuovo concessionario e per l'esecuzione dei relativi contratti, opera in deroga ad ogni disposizione di legge diversa da quella penale, fatto salvo il rispetto delle disposizioni del codice delle leggi antimafia e delle misure di prevenzione, di cui al decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159, nonché dei vincoli inderogabili derivanti dall'appartenenza all'Unione europea, ivi inclusi quelli derivanti dalle direttive 2014/23/UE, 2014/24/UE e 2014/25/UE. In questo quadro al fine di razionalizzare e velocizzare gli interventi di ripristino della linea funiviaria si potranno altresì spostare risorse a favore dell'attuale Commissario già incaricato del ripristino della linea danneggiata dagli eventi alluvionali del 2018 attingendo per la somma di 3.000.000 di euro dal capitolo 1325 (pag1 Funivie Alto Tirreno) per le annualità non corrisposte al concessionario.

7-*ter*. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da adottarsi entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, sono definiti:

a) fermo restando quanto previsto dall'articolo 16, comma 3-*sexies*, del decreto legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazione, della legge 9 novembre 2021, n. 156, le modalità per l'acquisizione in carico alla gestione di cui al comma 7-*bis*, fermo quanto previsto dal comma 1, dei contratti individuali di lavoro con il personale addetto al servizio alla data di cessazione dell'attuale concessione, nel rispetto delle qualifiche funzionali e dei livelli retributivi posseduti, in conformità alle previsioni del vigente Contratto collettivo nazionale di lavoro di settore;

b) le modalità per la restituzione dei beni strumentali concessi in uso al concessionario e di

quelli acquistati dal concessionario utilizzando i contributi riconosciuti dal concedente;

c) le modalità per il trasferimento alla gestione del presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure occidentale dei contratti con soggetti terzi in corso di validità, necessari per la prosecuzione del servizio;

d) i termini per la predisposizione da parte della gestione del presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure occidentale di un nuovo piano industriale, operativo e finanziario, nonché per l'affidamento del servizio ad un nuovo concessionario secondo le modalità previste dal codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50;

e) la quota percentuale delle risorse di cui al comma 7-*sexies* eventualmente da destinare alle spese di supporto tecnico per lo svolgimento delle attività di cui al presente comma e al comma 7-*bis*;

f) il percorso per dare avvio immediato all'utilizzo del sistema di trasporto ferroviario in sostituzione dell'attuale trasporto camionistico e alla stabilizzazione della forza lavoro ex Funivie in liquidazione definendo così una concessione anticipata per l'utilizzo dei parchi e degli impianti ferroviari ad essa connessi.

7-quater. Per il supporto tecnico e le attività connesse alla realizzazione delle attività di cui ai commi 7-*bis* e 7-*ter*, il presidente può avvalersi, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, di strutture delle amministrazioni territoriali interessate o di strutture dell'amministrazione centrale, 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 cui oneri sono posti a carico delle risorse di cui al comma 7-*sexies* nell'ambito della percentuale individuata ai sensi della lettera e) del comma 7-*ter*.

7-quinquies Nel caso in cui non sia stato possibile individuare un nuovo concessionario, la regione Liguria subentra allo Stato, quale concedente dell'impianto funiviario. Con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, previo accordo di programma tra il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e la regione Liguria, ai sensi dell'articolo 4, comma 4, lettera a), della legge 15 marzo 1997, n. 59, si provvede all'attuazione del conferimento e all'attribuzione delle relative risorse. L'accordo di programma, di cui al primo periodo, può disporre, previa intesa tra regione ed enti locali, la contestuale attribuzione e ripartizione fra gli enti locali delle risorse finanziarie, umane, strumentali ed organizzative.

7-sexies. Agli oneri derivanti dai commi 7-*bis*, 7-*ter* e 7-*quater*, pari a euro 450.000 per l'anno 2022 ed a euro 5.600.000 per ciascuno degli anni 2023 e 2024, si provvede: a) quanto ad euro 450.000 per l'anno 2022 mediante corrispondente utilizzo delle risorse di cui al 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; c) quanto a euro 5.600.000 per ciascuno degli anni 2023 e 2024 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. Nell'ambito delle risorse disponibili sul fondo di parte corrente di cui al citato art.34-*ter*, comma 5 della Legge n.196 del 2009 vengono resi disponibili per l'anno 2022 3.000.000 di euro da destinare agli interventi di cui al presente articolo, comma 7-*bis*.»

5.2

[Ripamonti](#), [Bruzzone](#), [Pergreffi](#), [Campari](#), [Corti](#), [Rufa](#)

Apportare le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, capoverso 7-*bis*, *sopprimere le parole* «entro 31 dicembre 2022»;

b) al comma 1, capoverso 7-*bis*, *sostituire le parole:* «nelle more dell'individuazione di un nuovo concessionario» *con le seguenti:* «al fine di eseguire gli interventi necessari per il recupero della piena funzionalità tecnica di detta funivia, garantire la continuità dell'esercizio dei servizi di trasporto portuale a basso impatto ambientale e di traffico ed il mantenimento degli attuali livelli occupazionali, nonché di individuare un nuovo concessionario,»;

c) *al comma 1, capoverso 7-bis, aggiungere in fine i seguenti periodi:* «Nell'esercizio della gestione diretta, il commissario, ai fini dell'affidamento delle attività di esecuzione di lavori, anche di manutenzione ordinaria e straordinaria, e di acquisizione di servizi e forniture, di servizi di ingegneria ed architettura, inclusa l'attività di progettazione, di supporto tecnico e *project management*, nonché per l'affidamento del servizio ad un nuovo concessionario, per l'esecuzione dei relativi contratti, opera in deroga ad ogni disposizione di legge diversa da quella penale, fatto salvo il rispetto delle disposizioni del codice delle leggi antimafia e delle misure di prevenzione di cui al decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159 nonché dei vincoli inderogabili derivanti dall'appartenenza all'Unione Europea, ivi inclusi quelli derivanti dalle direttive 2014/23/UE, 2014/24/UE e 2014/25/UE. Il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, entro il termine di trenta giorni dalla ricezione di una istanza di concessione, procede ad avviare la procedura ad evidenza pubblica necessaria per l'individuazione del nuovo concessionario. Nelle more dell'aggiudicazione definitiva, al fine di incentivare il trasporto sostenibile delle merci, il Presidente assegna in concessione anticipata al soggetto individuato la gestione dei parchi e degli impianti ferroviari raccordati al sito oggetto della concessione, fatti salvi i titoli autorizzatori rilasciati dal gestore dell'infrastruttura nazionale»;

d) *al comma 1, capoverso 7-ter, aggiungere, in fine, le seguenti parole:* «e sono definiti:

a) le modalità per il trasferimento alla gestione del presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale dei contratti con soggetti terzi in corso di validità, necessari per la prosecuzione del servizio;

b) il percorso per dare avvio immediato all'utilizzo del sistema di trasporto ferroviario in sostituzione dell'attuale trasporto camionistico e alla stabilizzazione della forza lavoro ex Funivie in liquidazione definendo così una concessione anticipata per l'utilizzo dei parchi e degli impianti ferroviari ad essa connessi; a tale riguardo, il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure occidentale, una volta individuato il concessionario darà comunque avvio immediato all'utilizzo del sistema di trasporto ferroviario in sostituzione dell'attuale trasporto via gomma e alla stabilizzazione della forza lavoro secondo quanto previsto nella procedura di concessione, procedendo, se del caso, ad una concessione anticipata volta all'utilizzo dei parchi e degli impianti ferroviari ad essa connessi, in attesa del completamento delle opere e del collaudo delle opere e degli interventi sull'impianto funiviario se non ancora completati.»

e) *al comma 1, capoverso 7-quater, sostituire le parole:* «può avvalersi» *con le seguenti:* «si avvale»;

f) *al comma 1, capoverso 7-quater, sopprimere le seguenti parole:* «, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.»;

g) *al comma 1, capoverso 7-quinques, sostituire le parole:* «700.000», *con le seguenti:* «3.700.000» *e dopo la lettera a), aggiungere le seguenti:*

«a-bis) Quanto a 3.000.000 di euro per il 2022, nell'ambito delle risorse disponibili sul fondo di parte corrente di cui al citato articolo 34-ter, comma 5 della legge 31 dicembre 2009, n. 196 vengono resi disponibili, per l'anno 2022, 3.000.000 di euro da destinare agli interventi di cui al comma 7-bis del presente articolo.»

h) dopo il comma 2, aggiungere i seguenti:

«2-bis. All'articolo 94-bis, del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 aprile 2020, n. 27, comma 1, primo capoverso, dopo le parole: "per ciascuno degli anni 2020 e 2021" aggiungere le seguenti: "e 2022";

2-ter. In attesa della piena operatività dell'infrastruttura, il Commissario, qualora necessario, potrà fare ricorso allo strumento di integrazione salariale di cui al comma 1 dell'articolo 94-bis del decreto-legge 17 marzo 2020 n. 18, convertito con modificazioni, dalla legge 24 aprile 2020 n. 27.»

5.3

[Margiotta](#)

Apportare le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, capoverso 7-bis, sopprimere le parole: «entro 31 dicembre 2022»;

b) al comma 1, capoverso 7-bis, sostituire le parole: «nelle more dell'individuazione di un nuovo concessionario» con le seguenti: «al fine di eseguire gli interventi necessari per il recupero della piena funzionalità tecnica di detta funivia, garantire la continuità dell'esercizio dei servizi di trasporto portuale a basso impatto ambientale e di traffico ed il mantenimento degli attuali livelli occupazionali, nonché di individuare un nuovo concessionario.»;

*c) al comma 1, capoverso 7-bis, aggiungere in fine i seguenti periodi: «Nell'esercizio della gestione diretta, il commissario, ai fini dell'affidamento delle attività di esecuzione di lavori, anche di manutenzione ordinaria e straordinaria, e di acquisizione di servizi e forniture, di servizi di ingegneria ed architettura, inclusa l'attività di progettazione, di supporto tecnico e *project management*, nonché per l'affidamento del servizio ad un nuovo concessionario, per l'esecuzione dei relativi contratti, opera in deroga ad ogni disposizione di legge diversa da quella penale, fatto salvo il rispetto delle disposizioni del codice delle leggi antimafia e delle misure di prevenzione di cui al decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159 nonché dei vincoli inderogabili derivanti dall'appartenenza all'Unione Europea, ivi inclusi quelli derivanti dalle direttive 2014/23/UE, 2014/24/UE e 2014/25/UE. Il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, entro il termine di trenta giorni dalla ricezione di una istanza di concessione, procede ad avviare la procedura ad evidenza pubblica necessaria per l'individuazione del nuovo concessionario. Nelle more dell'aggiudicazione definitiva, al fine di incentivare il trasporto sostenibile delle merci, il Presidente assegna in concessione anticipata al soggetto individuato la gestione dei parchi e degli impianti ferroviari raccordati al sito oggetto della concessione, fatti salvi i titoli autorizzatori rilasciati dal gestore dell'infrastruttura nazionale»;*

d) al comma 1, capoverso 7-ter, aggiungere, in fine, le seguenti parole: «e sono definiti:

a) le modalità per il trasferimento alla gestione del presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale dei contratti con soggetti terzi in corso di validità, necessari per la prosecuzione del servizio;

b) il percorso per dare avvio immediato all'utilizzo del sistema di trasporto ferroviario in sostituzione dell'attuale trasporto camionistico e alla stabilizzazione della forza lavoro ex Funivie in liquidazione definendo così una concessione anticipata per l'utilizzo dei parchi e degli impianti ferroviari ad essa connessi; a tale riguardo, il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure occidentale, una volta individuato il concessionario darà comunque avvio immediato all'utilizzo del sistema di trasporto ferroviario in sostituzione dell'attuale trasporto via gomma e alla stabilizzazione della forza lavoro secondo quanto previsto nella procedura di concessione, procedendo, se del caso, ad una concessione anticipata volta all'utilizzo dei parchi e degli impianti ferroviari ad essa connessi, in attesa del completamento delle opere e del collaudo delle opere e degli interventi sull'impianto funiviario se non ancora completati.»

e) al comma 1, capoverso 7-quater, sostituire le parole: «può avvalersi» con le seguenti: «si avvale»

f) al comma 1, capoverso 7-quater, sopprimere le seguenti: «, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, »;

g) al comma 1, capoverso 7-quinques, sostituire le parole: «700.000», con le seguenti: «3.700.000» e dopo la lettera a), aggiungere la seguente: «a-bis) Quanto a 3.000.000 di euro per il 2022, nell'ambito delle risorse disponibili sul fondo di parte corrente di cui al citato articolo 34-ter, comma 5 della legge 31 dicembre 2009, n. 196 vengono resi disponibili, per l'anno 2022, 3.000.000 di euro da destinare agli interventi di cui al comma 7-bis del presente articolo.»

h) dopo il comma 2, aggiungere i seguenti:

«2-bis. All'articolo 94-bis, del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 aprile 2020, n. 27, comma 1, primo capoverso, dopo le parole: "per ciascuno degli anni

2020 e 2021" aggiungere le seguenti: "e 2022";

2-ter. In attesa della piena operatività dell'infrastruttura, il Commissario, qualora necessario, potrà fare ricorso allo strumento di integrazione salariale di cui al comma 1 dell'articolo 94-bis del decreto-legge 17 marzo 2020 n. 18, convertito con modificazioni, dalla legge 24 aprile 2020 n. 27.»

5.0.1

[Marilotti](#), [Ferrari](#), [Margiotta](#), [Fenu](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 5-bis

(Disposizioni per fronteggiare le carenze infrastrutturali regionali che impediscono l'approvvigionamento diretto di gas naturale)

1. Nelle sole regioni ove l'accesso al mercato del gas naturale risulta impossibile a causa di carenze infrastrutturali che ne impediscono l'approvvigionamento diretto, le disposizioni di cui all'articolo 5 del decreto legge 1 marzo 2022, n. 17, convertito con modificazioni dalla legge 27 aprile 2022, n. 34, nonché le altre disposizioni di legge riferite al gas naturale, si applicano anche per l'acquisto di gas non naturale e di altri prodotti energetici sostitutivi.

2. Ai fini di cui al comma 1, il contributo straordinario di cui all'articolo 5 del decreto legge 1 marzo 2022, n. 17, convertito con modificazioni dalla legge 27 aprile 2022, n. 34, è riconosciuto a parziale compensazione dei maggiori oneri sostenuti per l'acquisto del gas non naturale o di altri prodotti energetici sostitutivi del gas naturale, sotto forma di credito d'imposta, pari al 25 per cento della spesa sostenuta per l'acquisto del medesimo gas, consumato nel secondo trimestre solare dell'anno 2022, per usi energetici diversi dagli usi termoelettrici, qualora il prezzo di riferimento del gas non naturale o degli altri prodotti energetici sostitutivi del gas non naturale, calcolato come media, riferita al primo trimestre 2022, dei prezzi di riferimento pubblicati dal Ministero della transizione ecologica nella sezione Analisi statistiche energetiche e minerali del proprio sito istituzionale, abbia subito un incremento superiore al 30 per cento del corrispondente prezzo medio, riferito al medesimo trimestre dell'anno 2019.

3. Il contributo straordinario di cui al comma 2, è riconosciuto alle sole imprese a forte consumo di gas che operano, nelle regioni di cui al comma 1, in uno dei settori di cui all'allegato 1 del decreto del Ministro della transizione ecologica 21 dicembre 2021, n. 541, alle stesse condizioni e con i medesimi limiti fissati dal comma 2 in relazione al gas naturale, e dal comma 3 dell'articolo 5 del decreto legge 1 marzo 2022, n. 17, convertito con modificazioni dalla legge 27 aprile 2022, n. 34.

4. Agli oneri derivanti dalle disposizioni di cui al presente articolo, valutati in 10 milioni di euro per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.

5. Il Ministero dell'economia e delle finanze effettua il monitoraggio delle fruizioni del credito d'imposta di cui al presente articolo, ai fini di quanto previsto dall'articolo 17, comma 13, della legge 31 dicembre 2009, n. 196.»

5.0.2

[Di Girolamo](#)

Dopo l'articolo, inserire il seguente:

«Art. 5-bis

(Disposizioni urgenti per la funzionalità e la sicurezza del sistema idrico del Gran Sasso)

1. Al fine di consentire la rapida attuazione degli interventi per la sicurezza del sistema idrico del Gran Sasso, all'articolo 4-ter, comma 3, del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al primo periodo:

1) le parole: «, di cui una unità di livello dirigenziale non generale e dieci unità di personale» sono soppresse;

2) le parole: «con esclusione del personale docente, educativo ed amministrativo-tecnico-ausiliario delle istituzioni scolastiche» sono sostituite dalle seguenti: «compreso il personale docente, educativo ed amministrativo-tecnico-ausiliario delle istituzioni scolastiche, per un massimo di una unità.»;

b) al secondo periodo, le parole: «dirigenziale e» sono soppresse;

c) sono aggiunti, infine, i seguenti periodi: «Nell'ambito del personale assegnato alla struttura e nel limite delle risorse disponibili, il Commissario straordinario può nominare un responsabile delle attività tecniche, con contenuti di alta professionalità e specializzazione correlate al possesso di titoli universitari e/o all'iscrizione ad albi professionali. Con provvedimento del Commissario, nel limite di 60.000 euro annui, è definito il compenso del responsabile delle attività tecniche di cui al precedente periodo.».

2. Ai maggiori oneri derivanti dal presente articolo, pari a 60.000 euro per l'anno 2022, si provvede nel limite delle risorse disponibili nella contabilità speciale.»

5.0.3

D'Alfonso

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 5-bis

(Disposizioni urgenti in materia di sostegno al settore ittico)

1. Il 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, è incrementato di ulteriori 5 milioni di euro per l'anno 2022. Tali risorse sono destinate alla prosecuzione degli interventi di finanziamento dell'indennità giornaliera onnicomprensiva, pari a 30 euro per l'anno 2022, per ciascun lavoratore dipendente da impresa adibita alla pesca marittima, compresi i soci lavoratori delle cooperative della piccola pesca di cui alla legge 13 marzo 1958, n. 250, in caso di sospensione dal lavoro derivante da misure di arresto temporaneo non obbligatorio.

2. Le risorse a bilancio per l'erogazione del trattamento di cui all'articolo 8 della legge 8 agosto 1972, n. 457, riconosciuto ai lavoratori dipendenti imbarcati su navi adibite alla pesca marittima e in acque interne e lagunari, ivi compresi i soci lavoratori di cooperative della piccola pesca di cui alla legge 13 marzo 1958, n. 250, nonché agli armatori e ai proprietari armatori, imbarcati sulla nave dai medesimi gestita, per periodi diversi da quelli di sospensione dell'attività lavorativa derivante da misure di arresto temporaneo obbligatorio e non obbligatorio, sono incrementate di ulteriori 5 milioni di euro per l'anno 2022.».

3. Il contributo per l'acquisto del gasolio impiegato dalle imprese della pesca professionale, nell'esercizio della loro attività, di cui al comma 1 dell'articolo 18 del decreto-legge 21 marzo 2022, n. 21, convertito, con modificazioni, dalla legge 20 maggio 2022, n. 51, è esteso, in ragione degli effetti derivanti dal perdurare dell'aumento eccezionale del prezzo dei carburanti, per un ammontare complessivo di ulteriori 10 milioni di euro per l'anno 2022, anche al terzo trimestre del 2022. Tale contributo è esteso alle cooperative di servizi alla pesca che gestiscono impianti di distribuzione di prodotti petroliferi alle imprese di pesca.

4. L'Ismea, al fine di assicurare la necessaria liquidità alle PMI della pesca, così come definite dall'Allegato I del Regolamento (UE) n.1388/2014 della Commissione del 16 dicembre 2014, colpite dalla crisi connessa all'aumento eccezionale dei prezzi dei carburanti, è autorizzata ad erogare, nell'anno 2022, per un ammontare complessivo di 10 milioni di euro, prestiti cambiari per un importo massimo per ciascun beneficiario di 10.000 euro, con inizio del rimborso da parte dei medesimi dopo 36 mesi dalla data di erogazione e durata fino a 10 anni.

5. Ai maggiori oneri di cui al presente articolo, pari a 30 milioni di euro per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione delle risorse del Fondo per il finanziamento di esigenze indifferibili del Ministero dell'economia e delle finanze, di cui all'articolo 1, comma 199, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.»

5.0.4

[Simone Bossi](#), [Corti](#), [Pergreffi](#), [Campari](#), [Rufa](#), [Ripamonti](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 5-bis.

(Misure di accelerazione per il completamento del ponte di San Benedetto Po sul fiume Po)

1. Al fine di accelerare le attività di progettazione e realizzazione del completamento del nuovo ponte sul fiume Po tra i comuni di Bagnolo San Vito e di San Benedetto Po sulla S.P. ex S.S. n. 413 "Romana", irrimediabilmente danneggiato dal sisma del 2012, il Presidente della Regione Lombardia, già Commissario Delegato per l'emergenza e la ricostruzione post-sisma 2012, è nominato Commissario straordinario per l'espletamento delle attività di progettazione, affidamento ed esecuzione dei necessari interventi di completamento, anche per il tratto di ponte in golena, nel limite delle risorse disponibili nel bilancio della Regione Lombardia e con i poteri di cui all'articolo 4, del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, come modificato dal decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla legge con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120. Per il supporto tecnico, il Commissario straordinario può nominare un sub-commissario. Il Commissario straordinario dura in carica fino al completamento dei lavori indifferibili e urgenti, il collaudo e la messa in funzione del nuovo ponte.»

5.0.5

[Corti](#), [Pergreffi](#), [Campari](#), [Rufa](#), [Ripamonti](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 5-bis.

(Interventi urgenti per il completamento dei collegamenti viari del nuovo ponte sul Ticino lungo la SS 494)

1. Al fine di completare la realizzazione del secondo stralcio degli interventi infrastrutturali delle rampe di accesso e dei collegamenti tra il nuovo ponte sul Ticino lungo la SS 494 e la rete viaria per Vigevano da una parte e Ozzero e Abbiategrasso dall'altra, in relazione ai quali è stato già ultimato il progetto esecutivo e sono in fase di rilascio le relative autorizzazioni, è autorizzata la spesa di 2 milioni di euro per l'anno 2022 e di 3 milioni di euro per l'anno 2023, in favore della provincia di Pavia, già competente della realizzazione delle opere. ANAS S.p.A è autorizzata a sottoscrivere il relativo atto aggiuntivo entro 60 giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto.

2. Agli oneri derivanti dal comma 1, pari a 2 milioni di euro per l'anno 2022 e 3 milioni di euro per l'anno 2023, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per far fronte ad esigenze indifferibili che si manifestano nel corso della gestione di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190"»

5.0.6

[Paragone](#), [Martelli](#), [De Vecchis](#), [Giarrusso](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 5 bis

(Disposizioni urgenti per la continuità del servizio di pubblico trasporto verso il Mottarone)

1. Al fine di assicurare la continuità del servizio di pubblico di trasporto dalla città di Stresa alla cima del Mottarone, fino alla conclusione dei lavori di ripristino dell'infrastruttura, è istituito un servizio di autocorse sostitutive, con partenza dal piazzale della funivia e arrivo al piazzale della stazione di sommità della funivia medesima.»

5.0.7

[Matrisciano](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 5-bis.

(Disposizioni urgenti per lo sviluppo progettuale dello scalo di "Alessandria Smistamento")

1. Al fine di assicurare il pieno sviluppo progettuale dello scalo di "Alessandria Smistamento" in coerenza con il raggiungimento degli obiettivi di sviluppo sostenibile, il Commissario di cui all'articolo 4, comma 12-septies, del decreto- legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, provvede, con i poteri previsti comma 2 del medesimo articolo 4, oltre al progetto di fattibilità tecnico-economica, al progetto definitivo e al progetto esecutivo del nuovo scalo merci di Alessandria smistamento, già previsto dall'articolo 1, comma 1009, della legge 30 dicembre 2021 n. 234, anche alla realizzazione di un «*Master Plan*» (Piano Generale di sviluppo economico e industriale) di tutta l'area di "Alessandria smistamento" definendo le principali aree di intervento in un quadro di sviluppo pubblico-privato, unitamente a misure specifiche di risanamento ambientale, sviluppo economico e sociale, miglioramento e rigenerazione del contesto urbano. Per le finalità di cui al presente comma, è autorizzata una spesa di 4,5 milioni di euro per l'anno 2022.

2. Agli oneri derivanti dal presente articolo, pari a 4,5 milioni di euro per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione delle risorse del Fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.»

Art. 6

6.1

[De Petris](#), [Buccarella](#), [Errani](#), [Grasso](#), [Laforgia](#), [Ruotolo](#)

Sopprimere il comma 1.

Conseguentemente, al comma 2 sostituire le parole: "Le opere di cui al comma 1" con le seguenti: "Al fine di accelerare lo sviluppo del Sistema nazionale integrato dei trasporti (SNIT) e di aumentare l'accesso ferroviario mediante mezzo pubblico agli aeroporti, nonché di incrementare la rilevanza strategica e lo sviluppo degli aeroporti intercontinentali italiani, le opere".

6.2

[Sbrana](#)

Al comma 1, sostituire le parole: «sviluppo dei tre aeroporti intercontinentali di Roma Fiumicino, Milano Malpensa e Venezia Tesserà» con le seguenti: «sviluppo dei quattro aeroporti intercontinentali di Roma Fiumicino, Milano Malpensa, Pisa-San Giusto e Venezia Tesserà»

6.3

[De Petris](#), [Buccarella](#), [Errani](#), [Grasso](#), [Laforgia](#), [Ruotolo](#)

Al comma 1, sopprimere le lettere a) e b).

6.4

[Lupo](#)

Al comma 1, sopprimere la lettera b).

Conseguentemente, al comma 3, sostituire le parole: «lettere b) e c)» con le seguenti: «lettera c)».

6.5

[Pergreffi](#), [Campari](#), [Corti](#), [Ripamonti](#), [Rufa](#)

Apportare le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, sopprimere la lettera c);

b) sopprimere il comma 3.

6.6

[Vanin](#)

Apportare le seguenti modifiche:

a) al comma 1, sopprimere la lettera c);

b) sopprimere il comma 3.

6.7

[De Petris](#), [Buccarella](#), [Errani](#), [Grasso](#), [Laforgia](#), [Ruotolo](#)

Sopprimere il comma 3.

6.8

[Margiotta](#)

Dopo il comma 3, aggiungere i seguenti:

«3-bis . Per fronteggiare le ripercussioni economiche negative per il settore del trasporto aereo di passeggeri derivanti dagli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione e dei carburanti, nonché per potenziare e aumentare la sostenibilità ambientale del settore, è istituito presso il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili un fondo, con una dotazione di 60 milioni di euro per l'anno 2022, per gli operatori nazionali del trasporto aereo in possesso del prescritto Certificato di operatore aereo (COA) in corso di validità alla data del 24 febbraio 2022 e titolari di licenza di trasporto aereo di passeggeri rilasciati alla medesima data dall'ente nazionale dell'aviazione civile, che impieghino aeromobili con una capacità superiore a 19 posti.

3-ter . Con decreto adottato dal Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili sono stabiliti i criteri e le modalità di erogazione dei contributi a valere sulle risorse del fondo di cui al comma 3-bis.

3-quater . Le previsioni di cui ai commi 3-bis e 3-ter si applicano nel rispetto della normativa europea in materia di aiuti di Stato. Ai relativi adempimenti provvede il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

3-quinquies . Agli oneri di cui ai commi 3-bis e 3-ter, pari a 60 milioni di euro per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per interventi strutturali di politica economica, di cui all'articolo 10, comma 5, del decreto-legge 29 novembre 2004, n. 282, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 dicembre 2004, n. 307.»

6.9

[Gallone](#), [Vono](#)

Dopo il comma 3, aggiungere i seguenti:

«4. Per fronteggiare, nell'anno 2022, le ripercussioni economiche negative per il settore del trasporto aereo di passeggeri derivanti dalla crisi internazionale in Ucraina e gli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, è istituito presso il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili un fondo con una dotazione di 60 milioni di euro per l'anno 2022, per la compensazione dei danni subiti dagli operatori nazionali del trasporto aereo in possesso del prescritto Certificato di operatore aereo (COA) in corso di validità alla data del 24 febbraio 2022 e titolari di licenza di trasporto aereo di passeggeri rilasciati alla medesima data dall'ente nazionale dell'aviazione civile, che impieghino aeromobili con una capacità superiore a 19 posti.

5. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da adottare entro 60 giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono stabiliti i criteri e le modalità di erogazione dei contributi a valere sulle risorse del fondo di cui al comma 4.

6. Le previsioni di cui ai commi 4 e 5 si applicano nel rispetto della normativa europea in materia di aiuti di Stato. Ai relativi adempimenti provvede il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

7. Agli oneri di cui ai commi 4 e 5, pari a 60 milioni di euro per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per interventi strutturali di politica economica, di cui all'articolo 10, comma 5, del decreto-legge 29 novembre 2004, n. 282, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 dicembre 2004, n. 307.»

6.10

[Lupo](#)

Dopo il comma 3, aggiungere, in fine, i seguenti:

«3-bis. Per fronteggiare, nell'anno 2022, le ripercussioni economiche negative per il settore del trasporto aereo di passeggeri derivanti dalla crisi internazionale in Ucraina e dagli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, è istituito un fondo nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, con una dotazione pari a 30 milioni di euro per l'anno 2022, per la compensazione dei danni subiti dagli operatori nazionali del trasporto aereo in possesso del prescritto Certificato di operatore aereo (COA) in corso di validità alla data del 24 febbraio 2022 e titolari di licenza di trasporto aereo di passeggeri rilasciati alla medesima data dall'Ente nazionale dell'aviazione civile (ENAC), che impieghino aeromobili con una capacità superiore a 19 posti.

3-ter. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sono stabiliti i criteri e le modalità di erogazione dei contributi a valere sulle risorse del fondo di cui al comma 3-bis.

3-quater. Le previsioni di cui ai commi 3-bis e 3-ter si applicano nel rispetto della normativa europea in materia di aiuti di Stato. Ai relativi adempimenti provvede il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

3-quinquies. Agli oneri di cui ai commi 3-bis e 3-ter, pari a 30 milioni di euro per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per far fronte ad esigenze indifferibili di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.»

6.11

[Lupo](#)

Dopo il comma 3, aggiungere, in fine, i seguenti:

«3-bis. Con gli importi residui non utilizzati del Fondo istituito ai sensi dell'articolo 1, comma 715, lettera a), della legge 30 dicembre 2020, n. 178, come incrementato dall'articolo 73, commi 2 e 3, lettera a), del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 luglio 2021, n. 106, accertati alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, è istituito un Fondo presso ENAC da destinarsi a investimenti rivolti a consentire la gestione dei mezzi e delle infrastrutture aeroportuali attraverso l'impiego di fonti di energia rinnovabili e sostenibili e il ricorso a sistemi di innovazione energetica.

3-ter. Con uno o più decreti del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, su proposta dell'ENAC, da adottare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono individuati gli investimenti da cofinanziare per le finalità di cui al comma 3-bis, nonché le modalità e i criteri di assegnazione dei relativi finanziamenti, attraverso procedure di selezione pubblica, ai soggetti attuatori tenuti a sostenere almeno il 25 per cento del costo del progetto, con un onere massimo a carico del fondo di cui al comma 3-bis, comunque non superiore a sette milioni di euro. Possono accedere ai cofinanziamenti, in relazione agli specifici progetti approvati, le società di gestione aeroportuale, le società che prestano servizi aeroportuali di assistenza a terra, nonché le imprese di manutenzione e ulteriori società che detengono infrastrutture nell'ambito degli aeroporti commerciali per lo svolgimento di attività funzionali al trasporto aereo.»

6.12

[Campari](#), [Bergesio](#), [Pergreffi](#), [Corti](#), [Ripamonti](#), [Rufa](#)

Dopo il comma 3, aggiungere il seguente:

«3-bis. Al fine di garantire le adeguate risorse finanziarie per assicurare la continuità dei servizi necessari al funzionamento degli aeroporti minori a seguito della crisi economica internazionale, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili è istituito un fondo con una dotazione di 5 milioni di euro per l'anno 2022. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da adottare entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono stabilite le modalità di ripartizione e assegnazione delle risorse agli operatori degli aeroporti minori. Agli oneri derivanti dalla presente disposizione, valutati in 5 milioni di euro per l'anno 2022 si

provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per far fronte ad esigenze indifferibili che si manifestano nel corso della gestione di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.»

6.13

[Roje](#)

Dopo il comma 3, aggiungere il seguente:

«3-bis. Allo scopo di contribuire alla crescita sostenibile del Paese, alla decarbonizzazione del sistema energetico e per il perseguimento della resilienza energetica nazionale, i gestori aeroportuali possono costituire comunità energetiche rinnovabili, anche in deroga ai requisiti di cui al comma 2, lettere b) e c), dell'articolo 31 del decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 199, e con facoltà, anche se di potenza superiore a 1 MW, di accedere ai regimi di sostegno del medesimo decreto legislativo anche per la quota di energia condivisa da impianti e utenze di consumo non connesse sotto la stessa cabina primaria, previo pagamento degli oneri di rete. Gli impianti a fonti rinnovabili per la produzione di energia elettrica di tali comunità devono essere realizzati all'interno dei sedimi aeroportuali nel rispetto delle linee guida ENAC per la realizzazione di impianti fotovoltaici. I piani di sviluppo aeroportuale di cui all'articolo 1, comma 6, del decreto-legge 28 giugno 1995, n. 251, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 1995, n. 351, sono adeguati di conseguenza.»

6.14

[Lupo, Di Girolamo](#)

Dopo il comma 3, aggiungere, in fine, il seguente:

«3-bis. Al fine di conseguire celermente gli obiettivi del Piano nazionale di ripresa e resilienza previsti dalla missione 2 del Piano nazionale di ripresa e resilienza (M2-Rivoluzione verde e Transizione ecologica), all'articolo 20, comma 8, del decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 199, dopo la lettera c-bis) è inserita la seguente:

"c-bis.1) i siti e gli impianti nelle disponibilità delle società di gestione aeroportuale all'interno del perimetro di pertinenza degli aeroporti delle isole minori, di cui all'allegato I, del decreto del Ministro dello sviluppo economico 14 febbraio 2017, ferme restando le necessarie verifiche tecniche da parte dell'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC);"»

6.15

[Gallone](#)

Aggiungere, in fine, il seguente comma:

«3-bis. La proprietà e la gestione di 2 o più concessioni aeroportuali di aeroporti situati in due Regioni diverse che distino meno di 100 chilometri l'uno dall'altro, non possono essere concesse ad una stessa società.

3-ter. La cessazione delle concessioni in contrasto con la disciplina di cui al comma 3-bis, è attuata entro 24 mesi dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto. Decorso tale termine si procede al nuovo affidamento tramite procedura di gara ad evidenza pubblica, ai sensi dell'articolo 704 del Codice della Navigazione.»

6.16

[Pergreffi, Campari, Corti, Ripamonti, Rufa](#)

Dopo il comma 3, aggiungere il seguente:

«3-bis. Ai fini dell'applicazione dei diritti per l'imbarco dei passeggeri di cui all'articolo 5 della legge 5 maggio 1976, n. 324, i passeggeri imbarcati presso gli scali nazionali su voli aventi per destinazione un aeroporto del Regno Unito sono equiparati ai passeggeri imbarcati su voli aventi per destinazione un aeroporto dell'Unione Europea, a condizioni di reciprocità.»

6.17

[Margiotta](#)

Dopo il comma 3, aggiungere il seguente:

«3-bis. Ai fini dell'applicazione dei diritti per l'imbarco dei passeggeri di cui all'articolo 5 della legge 5 maggio 1976, n. 324, i passeggeri imbarcati presso gli scali nazionali su voli aventi per destinazione un aeroporto del Regno Unito sono equiparati ai passeggeri imbarcati su voli aventi per destinazione un aeroporto dell'Unione Europea, a condizioni di reciprocità.»

6.18

[Grimani](#), [Masini](#), [Richetti](#)

Dopo il comma 3, inserire il seguente:

«3-bis). Ai fini dell'applicazione dei diritti per l'imbarco dei passeggeri di cui all'articolo 5 della legge 5 maggio 1976, n. 324, i passeggeri imbarcati presso gli scali nazionali su voli aventi per destinazione un aeroporto del Regno Unito sono equiparati ai passeggeri imbarcati su voli aventi per destinazione un aeroporto dell'Unione Europea, a condizioni di reciprocità.»

6.19

[Lupo](#), [Coltorti](#)

Dopo il comma 3, aggiungere, in fine, il seguente:

«3-bis. Ai fini dell'applicazione dei diritti per l'imbarco dei passeggeri di cui all'articolo 5 della legge 5 maggio 1976, n. 324, i passeggeri imbarcati presso gli scali nazionali su voli aventi per destinazione un aeroporto del Regno Unito sono equiparati ai passeggeri imbarcati su voli aventi per destinazione un aeroporto dell'Unione Europea, a condizioni di reciprocità.»

6.20

[Garavini](#), [Evangelista](#)

Dopo il comma 3, aggiungere il seguente:

«3-bis. Ai fini dell'applicazione dei diritti per l'imbarco dei passeggeri di cui all'articolo 5 della legge 5 maggio 1976, n. 324, i passeggeri imbarcati presso gli scali nazionali su voli aventi per destinazione un aeroporto del Regno Unito sono equiparati ai passeggeri imbarcati su voli aventi per destinazione un aeroporto dell'Unione europea, a condizioni di reciprocità, fino alla data di entrata in vigore di un accordo globale che disciplini le prestazioni di servizi di trasporto con il Regno Unito o, in mancanza, fino al 30 marzo 2023.»

6.21

[Gaudiano](#), [Cioffi](#)

Dopo il comma 3, aggiungere, in fine, il seguente:

«3-bis. Al fine di favorire l'accesso ferroviario mediante mezzo pubblico all'aeroporto di Salerno Costa d'Amalfi, è autorizzata una spesa di 500.000 euro, per l'anno 2022, per la realizzazione di uno studio di fattibilità tecnico-economica relativo alla realizzazione di una stazione ferroviaria lungo la tratta Salerno-Reggio Calabria in prossimità del medesimo aeroporto. Le risorse di cui al periodo precedente sono trasferite a Rete ferroviaria italiana (Rfi). In caso di mancato utilizzo, le risorse non utilizzate sono versate all'entrata del bilancio dello Stato per essere riassegnate, con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, agli appositi capitoli dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. Agli oneri derivanti dal presente comma, pari a 500.000 euro, per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2022-2024, 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 2022, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al medesimo Ministero.»

6.22

[Campari](#), [Saponara](#), [Pergreffi](#), [Corti](#), [Ripamonti](#), [Rufa](#)

Dopo il comma 3, aggiungere il seguente:

«3-bis. al fine di accelerare il procedimento di esproprio dei terreni necessari per l'allungamento della pista dell'Aeroporto di Parma, l' ENAC è autorizzato a corrispondere i relativi indennizzi quantificati in 4,3 milioni di euro per l'anno 2022, mediante variazioni al proprio bilancio di previsione 2022, utilizzando le risorse finanziarie derivate da precedenti trasferimenti. Agli oneri derivanti dalla presente disposizione, pari a 4,3 milioni di euro per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per far fronte ad esigenze indifferibili che si manifestano nel corso della gestione di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.»

6.23

[Mallegni](#)

Dopo il comma 3, aggiungere il seguente:

«4. Il termine temporale "31 dicembre 2022" indicato dall'articolo 11-*quinquiesdecies* del decreto legge n. 52 del 2021, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 87 del 2021 è modificato in "31 dicembre 2023".»

6.24

[Evangelista](#)

Dopo il comma 3, inserire il seguente:

«3-bis. All'articolo 11-*quinquiesdecies* del decreto-legge 22 aprile 2021, n. 52, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 giugno 2021, n. 87, le parole "31 dicembre 2022" sono sostituite dalle seguenti "31 dicembre 2023".»

6.0.1

[Bernini](#), [Gallone](#), [Mallegni](#), [Barachini](#), [Vono](#), [Galliani](#), [Giammanco](#), [Mangialavori](#), [Rizzotti](#), [Ronzulli](#), [Aimi](#), [Alderisi](#), [Barboni](#), [Berardi](#), [Binetti](#), [Boccardi](#), [Caliendo](#), [Caligiuri](#), [Cangini](#), [Cesaro](#), [Craxi](#), [Dal Mas](#), [Damiani](#), [De Bonis](#), [De Poli](#), [De Siano](#), [Fazzone](#), [Ferro](#), [Floris](#), [Gasparri](#), [Ghedini](#), [Giro](#), [Alfredo Messina](#), [Modena](#), [Pagano](#), [Papatheu](#), [Perosino](#), [Saccone](#), [Schifani](#), [Sciascia](#), [Serafini](#), [Siclari](#), [Stabile](#), [Tiraboschi](#), [Toffanin](#), [Vitali](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 6-bis

1. Gli importi residui non utilizzati, accertati alla data di entrata in vigore del presente provvedimento, del fondo istituito ai sensi dell'articolo 1, comma 715, della legge 30 dicembre 2020, n. 178, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, come incrementato dall'articolo 73, commi 2 e 3, del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 luglio 2021, n. 106, sono versati all'entrata del bilancio dello Stato per essere destinati ad alimentare un apposito Fondo istituito presso il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da destinare all' ENAC per il sostegno dei programmi di investimento delle società di gestione aeroportuale per la transizione ecologica del settore.

2. Con uno o più decreti del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da adottare entro 60 giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono definite le categorie di investimenti eleggibili, i termini e le modalità di presentazione delle domande e i criteri di valutazione delle stesse e i criteri di riparto delle risorse disponibili.»

6.0.2

[Pergreffi](#), [Campari](#), [Corti](#), [Rufa](#), [Ripamonti](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 6-bis

(Disposizioni in materia di procedura liquidatoria dell'amministrazione straordinaria di Alitalia - Società Aerea Italiana S.p.A.)

1. Al comma 8 dell'articolo 11-*quater* del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73, convertito, con

modificazioni, dalla legge 23 luglio 2021, n. 106, dopo le parole "i cui proventi" sono inserite le seguenti ", al netto dei costi di completamento della liquidazione e degli oneri di struttura, gestione e funzionamento dell'amministrazione straordinaria, nonché dell'indennizzo ai titolari di titoli di viaggio, di voucher o analoghi titoli emessi dall'amministrazione straordinaria di cui al comma 9.»

6.0.3

[Margiotta](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 6-bis

1. L'articolo 2-ter del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, è sostituito dal seguente:

«Art. 2-ter.

(Norme per favorire l'attuazione delle sinergie all'interno del gruppo Ferrovie dello Stato italiano)

1. Allo scopo di realizzare le sinergie volute dall'articolo 49 del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 luglio 2017, n. 96, anche mediante la razionalizzazione degli acquisti e l'omogeneizzazione dei procedimenti in capo alle società del gruppo Ferrovie dello Stato nonché per rilanciare gli investimenti del settore delle infrastrutture attraverso la programmazione, la progettazione, la realizzazione e la gestione integrata delle reti ferroviarie e stradali di interesse nazionale:

a) ANAS S.p.A. e le società da questa controllate sono autorizzate a stipulare, anche in deroga alla disciplina del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, e fermi restando i principi posti dalle direttive 2014/24/UE e 2014/25/UE, appositi accordi e convenzioni con le altre società del Gruppo Ferrovie dello Stato, ivi compresa Ferservizi S.p.A. anche in qualità di centrale di committenza, al fine di potersi avvalere delle prestazioni di beni e servizi resi dalle altre società del Gruppo;

b) ANAS S.p.A. e le società da questa controllate possono avvalersi dei contratti, compresi gli accordi-quadro, stipulati dalle altre Società del Gruppo Ferrovie dello Stato per gli acquisti in modo unitario di beni e servizi;

c) ANAS S.p.A. e le società da questa controllate possono concedere alle altre Società del Gruppo Ferrovie dello Stato l'uso di beni immobili in gestione.»

6.0.4

[Faraone, Evangelista](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 6-bis

(Credito d'imposta in favore delle imprese di navigazione operanti con navi minori nel settore del trasporto turistico di persone in mare e in acque interne)

1. Al fine di salvaguardare i livelli occupazionali, alle imprese di trasporto turistico di persone effettuato con navi minori in acque marittime e nelle acque interne, a decorrere dal 1° gennaio 2022 e fino al 31 dicembre 2022 è riconosciuto un credito d'imposta nella misura del 20 per cento del costo sostenuto per l'acquisto di carburante.

2. Il credito d'imposta è utilizzabile esclusivamente mediante la compensazione di cui all'articolo 17 del decreto legislativo 9 luglio 1997, n. 241, e al suddetto credito non si applica il limite previsto dall'articolo 1, comma 53, della legge 24 dicembre 2007, n. 244. Il credito d'imposta non concorre alla formazione del reddito ai fini delle imposte sui redditi e del valore della produzione ai fini dell'imposta regionale sulle attività produttive.

3. Agli oneri di cui al presente articolo, valutati in 12 milioni di euro per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per interventi strutturali di politica economica di cui all'articolo 10, comma 5, del decreto-legge 29 novembre 2004, n. 282, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 dicembre 2004, n. 307.»

Art. 7

7.1

Di Girolamo

Al comma 1, apportare le seguenti modificazioni:

a) alla lettera a) premettere le seguenti:

«0a) all'articolo 2, comma 3, lettera f-bis), dopo le parole: "ciclabile e" sono aggiunte le seguenti: "degli utenti muniti di pattini a rotelle o di tavole o di monopattini a spinta»;

0b) all'articolo 3, comma 1, sono apportate le seguenti modificazioni:

1) al numero 2), dopo le parole: "i velocipedi" sono aggiunte le seguenti: ", i pattini a rotelle o le tavole o i monopattini a spinta e»;

2) dopo il numero "9" è inserito il seguente: "9-bis) condivisione dei veicoli: uso da parte di terzi del medesimo veicolo in archi di tempo differenti»;

3) al numero 33, le parole "delimitata e" sono sostituite dalle seguenti: "delimitata, anche con variazione del colore o del materiale della pavimentazione, e possibilmente protetta»;

0c) all'articolo 7, comma 1, lettera d), numero 1), dopo le parole: "di soccorso" sono inserite le seguenti: ", di condivisione dei veicoli".»;

b) dopo la lettera a), inserire le seguenti:

«a-bis) all'articolo 41, sono apportate le seguenti modificazioni:

1) dopo il comma 11, è aggiunto il seguente: "11-bis. Il funzionamento delle lanterne semaforiche normali può essere regolato dai dispositivi fissi di misurazione della velocità. Con apposito decreto del Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili vengono stabiliti i criteri per l'impiego di tale modalità di funzionamento.";

2) al comma 15, sono aggiunte infine le seguenti parole: ", ove le condizioni lo richiedano»;

a-ter) all'articolo 42, il comma 2 è sostituito dal seguente: "Sono, altresì, segnali complementari i dispositivi e gli elementi di moderazione del traffico destinati ad impedire la sosta o a rallentare la velocità dei veicoli, salvo che essi non siano costituiti da elementi di moderazione del traffico, tra cui l'innalzamento della pavimentazione, il disassamento dell'asse stradale, la chicane, il restringimento della carreggiata, anche mediante arredi funzionali.".»;

c) dopo la lettera c), inserire la seguente:

«c-bis) all'articolo 82, dopo il comma 4, è inserito il seguente: "4-bis. Si intende uso proprio anche la condivisione temporanea per un periodo non superiore a giorni trenta di un veicolo privato in favore di un soggetto terzo che lo utilizza per fini privati. La condivisione temporanea non comporta la responsabilità solidale di cui all'articolo 196. Il responsabile è il conducente del veicolo al momento della violazione, al quale, nei termini di cui all'articolo 201, deve essere notificato il verbale della avvenuta violazione in quanto effettivo trasgressore. Non si applicano le disposizioni di cui agli articoli 94 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 e 247-bis del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992 n. 495."»;

d) sostituire la lettera f) con la seguente:

«f) all'articolo 117:

1) al comma 2, le parole: "Per i primi tre anni" sono sostituite dalle seguenti: "Per i primi cinque anni»;

2) al comma 2-bis, dopo il secondo periodo è inserito il seguente: "Per le autovetture elettriche o ibride plug-in, il limite di potenza specifica è di 65kW/t compreso il peso della batteria."»;

e) dopo la lettera h), inserire le seguenti:

«h-bis) all'articolo 126-bis, il comma 5 è sostituito dal seguente: "5. Salvo il caso di perdita totale del punteggio di cui al comma 6, la mancanza, per il periodo di due anni, della violazione di una norma di comportamento da cui derivi la decurtazione del punteggio, determina l'attribuzione di un

credito di due punti, fino a un massimo di dieci punti.";

h-ter) all'articolo 142, sono apportate le seguenti modificazioni:

1) al comma 7, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: "Se l'infrazione è commessa in ambito urbano, è applicata anche la decurtazione di un punto della patente. Dalla violazione consegue la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da uno a 15 giorni.";

2) al comma 8, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: "Se l'infrazione è commessa in ambito urbano, è applicata anche la decurtazione di due punti della patente. Dalla violazione consegue la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da 15 a 30 giorni.".

h-quater) all'articolo 143, dopo il comma 1, è aggiunto il seguente: "*1-bis*. Le disposizioni di cui al comma precedente non si applicano ai velocipedi nelle strade o nelle zone all'interno dei centri abitati nelle quali il limite massimo di velocità è uguale o inferiore a 30 km/h.";

h-quinquies) all'articolo 147, sono apportate le seguenti modificazioni:

1) il comma 5 è sostituito dal seguente: "5. Chiunque viola la disposizione del presente articolo è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 500 a euro 1.000 e consegue in ogni caso la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da 6 mesi a 24 mesi, ai sensi del capo I, sezione II, del titolo VI. Per i conducenti che esercitano l'attività di trasporto di persone, di cui agli articoli 85, 86 e 87, quelli che esercitano l'attività di trasporto di cose, di cui agli articoli 88, 89 e 90, e i conducenti di autoveicoli di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 t, di autoveicoli trainanti un rimorchio che comporti una massa complessiva totale a pieno carico dei due veicoli superiore a 3,5 t, di autobus e di altri autoveicoli destinati al trasporto di persone il cui numero di posti a sedere, escluso quello del conducente, è superiore a otto, nonché di autoarticolati e di autosnodati è prevista la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 1.000 a euro 10.000 e della confisca amministrativa e la sospensione della patente da 12 mesi a 36 mesi, ai sensi del capo I, sezione II, del titolo VI.";

2) il comma 6 è sostituito dal seguente: "6. Quando lo stesso soggetto sia incorso, in un periodo di due anni, in una violazione di cui al comma 5 per almeno due volte, all'ultima violazione consegue la sanzione amministrativa accessoria della revoca della patente di guida, ai sensi del capo I, sezione II, del titolo VI. Per i conducenti che esercitano l'attività di trasporto di persone, di cui agli articoli 85, 86 e 87, quelli che esercitano l'attività di trasporto di cose, di cui agli articoli 88, 89 e 90, e i conducenti di autoveicoli di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 t, di autoveicoli trainanti un rimorchio che comporti una massa complessiva totale a pieno carico dei due veicoli superiore a 3,5 t, di autobus e di altri autoveicoli destinati al trasporto di persone il cui numero di posti a sedere, escluso quello del conducente, è superiore a otto, nonché di autoarticolati e di autosnodati consegue la sanzione accessoria della revoca della patente, ai sensi del capo I, sezione II, del titolo VI.";

h-sexies) all'articolo 148, sono apportate le seguenti modificazioni:

1) il comma *9-bis* è sostituito dal seguente: "*9-bis*. Il conducente di un autoveicolo che effettui il sorpasso di un velocipede e' tenuto ad usare particolari cautele al fine di assicurare una maggiore distanza laterale di sicurezza pari ad almeno 1,5 metri, in considerazione della minore stabilità e della probabilità di ondeggiamenti e deviazioni da parte del velocipede stesso. Prima di effettuare il sorpasso di un velocipede, il conducente dell'autoveicolo valuta l'esistenza delle condizioni predette per compiere la manovra in completa sicurezza per entrambi i veicoli, riducendo particolarmente la velocità, affinché' la manovra di sorpasso sia compiuta a ridottissima differenza di velocità. È tenuto a rinviare la manovra di sorpasso qualora tali circostanze non possano essere garantite. Chiunque viola le disposizioni del presente comma è soggetto alle sanzioni amministrative di cui al comma 16, primo periodo.";

2) dopo il comma 14, è aggiunto il seguente: "*14-bis*. Ai veicoli di cui all'art.47 comma 2 lettere b), c) e d) è vietato il sorpasso del velocipede nelle strade o nelle zone all'interno dei centri abitati nelle quali il limite massimo di velocità è uguale o inferiore a 30 km/h.";

h-septies) all'articolo 149, comma 4, dopo le parole: "euro 168" sono aggiunte le seguenti:

"Quando dall'inosservanza delle disposizioni di cui al presente articolo deriva una collisione con una bicicletta si aggiunge la frequenza obbligatoria di un corso sulla sicurezza stradale di almeno due ore formative".;

h-octies) all'articolo 158, sono apportate le seguenti modificazioni:

1) al comma 1, lettera g) le parole: "sbocchi delle medesime;" sono sostituite dalle seguenti: "sbocchi delle medesime, ad una distanza maggiore di 5 metri";

2) dopo il comma 4 è inserito il seguente: "4-*bis*. È consentita la sosta dei velocipedi sui marciapiedi e all'interno delle aree pedonali, in mancanza di apposite aree di sosta, purché la larghezza del marciapiede sia di almeno 1,5 metri; in ogni caso, il velocipede in sosta non deve recare intralcio ai pedoni, non deve essere collocato lungo i percorsi tattili per i disabili visivi ovvero in prossimità di esercizi commerciali in modo tale da impedire l'accesso della clientela o la fruizione degli spazi espositivi.";

3) al comma 5, le parole: "delle lettere d), g) e h)" sono sostituite dalle seguenti: "delle lettere d), g), h), i) e l)";

h-nonies) all'articolo 172, comma 10, il secondo periodo è sostituito dal seguente: "Della violazione di cui al presente comma ne risponde anche il conducente";

h-decies) dopo l'articolo 173, è inserito il seguente:

«Art. 173-*bis*.

(Divieto di fumare durante la guida).

1. Al conducente è fatto divieto di fumare durante la guida.

2. Chiunque viola il divieto di cui al comma 1 del presente articolo è soggetto alla sanzione amministrativa pecuniaria di cui all'articolo 173, comma 3.»;

h-undecies) all'articolo 182, sono apportate le seguenti modificazioni:

1) al comma 1-*bis*, dopo le parole: "strade urbane ciclabili" sono aggiunte le seguenti: "e sulle strade o nelle zone nelle quali il limite massimo di velocità è uguale o inferiore a 30 km/h ovvero in ambito extraurbano quando, non essendovi spazio riservato sulla carreggiata, la disposizione su due file parallele consente una maggiore visibilità dei ciclisti e una minore occupazione in senso longitudinale del gruppo di ciclisti, facilitando il sorpasso dello stesso da parte degli autoveicoli in condizioni di maggior sicurezza";

2) al comma 7, sono aggiunte, infine, le seguenti parole: "È fatta eccezione per i velocipedi per il trasporto scolastico in cui è possibile trasportare fino a 2 adulti e 10 bambini.";

3) dopo il comma 9-*bis*, è inserito il seguente: "9-*ter*. All'interno dei centri abitati nelle strade classificate di tipo E o F ovvero nelle zone a traffico limitato, nelle quali il limite massimo di velocità è uguale o inferiore a 30 km/h, i velocipedi possono circolare anche in senso opposto a quello di marcia rispetto agli altri veicoli, previa valutazione delle condizioni di sicurezza. La circolazione dei velocipedi prevista ai sensi del primo periodo, denominata "doppio senso ciclabile", è disposta con ordinanza del sindaco, adottata ai sensi dell'articolo 7, comma 1, ed è segnalata mediante l'aggiunta di un pannello integrativo di eccezione per i velocipedi ai segnali verticali di divieto, di obbligo generico e utili alla guida, indipendentemente dalla larghezza della carreggiata, dalla presenza e dalla posizione di aree per la sosta veicolare e dalla massa dei veicoli autorizzati al traffico."»

f) *sostituire la lettera i) con la seguente:*

«i) all'articolo 190 sono apportate le seguenti modificazioni:

1) al comma 7, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: "Le macchine per uso di persone con disabilità possono, altresì, circolare sui percorsi ciclabili e sugli itinerari ciclopedonali, nonché, se asservite da motore, sulle piste ciclabili, sulle corsie ciclabili, sulle corsie ciclabili per doppio senso ciclabile e sulle strade urbane ciclabili.";

2) il comma 8 è sostituito dal seguente: "8. La circolazione con pattini a rotelle o con tavole o con monopattini a spinta è consentita nelle aree pedonali, sui marciapiedi larghi non meno di 2,5 m. e

negli itinerari ciclopedonali, con l'obbligo di osservare il comportamento prescritto per i pedoni.";

3) al comma 9, il secondo periodo è soppresso»;

g) dopo la lettera i), aggiungere, in fine, le seguenti:

«i-bis) all'articolo 202, sono apportate le seguenti modificazioni:

1) al comma 1, il terzo periodo è sostituito dal seguente: "La riduzione di cui al periodo precedente non si applica alle violazioni del presente codice per cui è prevista la sanzione accessoria della confisca del veicolo, ai sensi del comma 3 dell'articolo 210, o la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida e alle violazioni indicate all'articolo 158 comma 5.";

2) dopo il comma 3-bis, è aggiunto, in fine, il seguente: "3-ter. Il pagamento in misura ridotta non è inoltre consentito per le violazioni previste dall'articolo 142, commi 7 e 8, qualora vengano superati i limiti massimi di velocità per le strade nei centri abitati.";

i-ter) all'articolo 219, comma 3-ter, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: "Quando la revoca della patente di guida è disposta a seguito della violazione di cui all'articolo 147, comma 6, non è possibile conseguire una nuova patente di guida prima di tre anni a decorrere dalla data di emanazione del provvedimento di revoca."»

Conseguentemente, alla tabella dei punteggi allegata all'articolo 126-bis del decreto legislativo n. 285 del 1992 sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al capoverso "Art. 142", alle parole: «comma 8 - 3» sono premesse le seguenti: «comma 7 - 1» e dopo le parole: «comma 8-3» sono inserite le seguenti: «comma 8, ultimo periodo - 2»;

b) al capoverso "Art. 147", le parole: «comma 5 - 6» sono sostituite dalle seguenti: «comma 5 - 10»

7.2

[Di Girolamo](#), [Fede](#), [Vanin](#)

Al comma 1, lettera a), premettere la seguente:

«0a) all'articolo 3, comma 1, numero 53-bis), dopo la parola: "ciclisti" sono inserite le seguenti: ", conducenti di ciclomotori e di motocicli";».

Conseguentemente, al medesimo comma 1, dopo la lettera i), aggiungere, in fine, la seguente: «i-bis) all'articolo 208, comma 4, lettera c), dopo la parola "ciclisti," sono inserite le seguenti: "conducenti di ciclomotori e di motocicli,"».

7.3

[Corti](#), [Pergreffi](#), [Campari](#), [Rufa](#), [Ripamonti](#)

Al comma 1, alla lettera a), premettere la seguente:

0a) dopo la parola: «ciclisti» sono aggiunte le seguenti: «conducenti di ciclomotori e di motocicli».

Conseguentemente, all'articolo 208 comma 4, lettera c), dopo la parola: «ciclisti» aggiungere le seguenti: «conducenti di ciclomotori e di motocicli».

7.4

[Tiraboschi](#)

Al comma 1, alla lettera a) premettere la seguente:

«0a) All'articolo 5, dopo il comma 3, è aggiunto il seguente:

3-bis. Al fine di favorire il celere sviluppo delle infrastrutture digitali e consentire il tempestivo raggiungimento degli obiettivi di trasformazione digitale di cui al regolamento (UE) 2021/240 del Parlamento europeo e del Consiglio del 10 febbraio 2021 e al regolamento (UE) 2021/241 del Parlamento europeo e del Consiglio del 12 febbraio 2021, fino al 31 dicembre 2026, per la posa in opera di infrastrutture a banda ultra larga, l'operatore, una volta ottenuta l'autorizzazione per i fini e nelle forme di cui all'articolo 49, commi 6 e 7, del decreto legislativo 1 agosto 2003, n. 259, provvede

ad inoltrare ai soggetti di cui al comma 3 apposita richiesta per l'adozione dei provvedimenti per la regolamentazione della circolazione stradale che dovranno essere resi entro e non oltre dieci giorni dalla ricezione della domanda. Decorso inutilmente il termine di dieci giorni l'operatore, dandone preventiva comunicazione ai soggetti di cui al comma 3 almeno cinque giorni prima, può dare avvio ai lavori nel rispetto delle prescrizioni del presente Codice e secondo le specifiche tecniche che verranno dettagliate nella comunicazione di avvio. Resta in ogni caso salva la possibilità per gli organi competenti di comunicare, prima dell'avvio dei lavori e comunque nel termine di 5 giorni dalla ricezione della comunicazione di avvio, eventuali ulteriori prescrizioni nell'ambito del rispetto delle norme relative alla circolazione stradale e/o eventuali motivi ostativi che impongano il differimento dei lavori per un periodo comunque non superiore ad ulteriori 5 giorni».

7.5

[Evangelista](#)

Al comma 1, alla lettera a) premettere la seguente:

«0a) All'articolo 5, dopo il comma 3, è aggiunto il seguente:

3-bis. Al fine di favorire il celere sviluppo delle infrastrutture digitali e consentire il tempestivo raggiungimento degli obiettivi di trasformazione digitale di cui al regolamento (UE) 2021/240 del Parlamento europeo e del Consiglio del 10 febbraio 2021 e al regolamento (UE) 2021/241 del Parlamento europeo e del Consiglio del 12 febbraio 2021, fino al 31 dicembre 2026, per la posa in opera di infrastrutture a banda ultra larga, l'operatore, una volta ottenuta l'autorizzazione per i fini e nelle forme di cui all'articolo 49, commi 6 e 7, del decreto legislativo 1 agosto 2003, n. 259, provvede ad inoltrare ai soggetti di cui al comma 3 apposita richiesta per l'adozione dei provvedimenti per la regolamentazione della circolazione stradale che dovranno essere resi entro e non oltre dieci giorni dalla ricezione della domanda. Decorso inutilmente il termine di dieci giorni l'operatore, dandone preventiva comunicazione ai soggetti di cui al comma 3 almeno cinque giorni prima, può dare avvio ai lavori nel rispetto delle prescrizioni del presente Codice e secondo le specifiche tecniche che verranno dettagliate nella comunicazione di avvio. Resta in ogni caso salva la possibilità per gli organi competenti di comunicare, prima dell'avvio dei lavori e comunque nel termine di 5 giorni dalla ricezione della comunicazione di avvio, eventuali ulteriori prescrizioni nell'ambito del rispetto delle norme relative alla circolazione stradale e/o eventuali motivi ostativi che impongano il differimento dei lavori per un periodo comunque non superiore ad ulteriori 5 giorni».

7.6

[Astorre](#)

Al comma 1, lettera a), premettere la seguente:

«0a) all'articolo 6, sono apportate le seguenti modificazioni:

1) il comma 1, è sostituito dal seguente "1. Il prefetto, per motivi di sicurezza pubblica o inerenti alla sicurezza della circolazione, di tutela della salute, nonché per esigenze di carattere militare può, conformemente alle direttive del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, sospendere temporaneamente la circolazione di tutte o di alcune categorie di utenti sulle strade o su tratti di esse";

2) dopo il comma 1, è inserito il seguente: "1-bis. Il prefetto nei giorni fissati con apposito calendario, da emanarsi con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, può vietare la circolazione dei veicoli adibiti al trasporto di cose. Nel calendario possono essere esclusi dal divieto i giorni in cui, secondo le indicazioni certificate dagli enti proprietari o concessionari delle strade, sia previsto un ridotto traffico veicolare leggero. Può inoltre prevedere che, ove le condizioni lo consentano, sulle autostrade e sulle strade extraurbane o su tratti di esse, il divieto di circolazione sia sostituito da un divieto di sorpasso e dal divieto di impegnare altre corsie all'infuori di quella più vicina al bordo destro della carreggiata per i veicoli per cui vale il divieto di circolazione. Nel regolamento sono stabilite le condizioni e le eventuali deroghe che devono tenere conto anche dei provvedimenti di divieto adottati nei Paesi confinanti o limitrofi";

3) al comma 12, le parole: "provvedimenti di sospensione della circolazione emanati a norma

dei commi 1 e 3" sono sostituite dalle seguenti: "i provvedimenti di sospensione della circolazione emanati a norma dei commi 1, 1-*bis* e 3";

4) al comma 12, in fine, è inserito il seguente periodo: "Le medesime sanzioni si applicano a chi viola il divieto di sorpasso imposto nei giorni fissati a apposito calendario emanato con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, ai sensi del comma 1-*bis*";

5) dopo il comma 13, è inserito il seguente: "13-*bis*. Fermo restando quanto disposto dagli articoli 167 e 169, chiunque viola il divieto stabilito ai sensi del comma 4 in relazione alla limitazione di massa complessiva o per asse dei veicoli, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 500,00 a euro 2.000,00. Costituiscono fonte di prova per la verifica della massa gli strumenti di cui all'articolo 167 e di cui all'articolo 363 del Regolamento. Per la determinazione del valore della massa rilevata, si applica quanto disposto dall'articolo 167, comma 1-*bis*."»

7.7

[Steger](#), [Durnwalder](#), [Laniece](#)

Al comma 1, alla lettera a), premettere la seguente:

«0a) all'articolo 6, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) il comma 1, è sostituito dal seguente «1. Il prefetto, per motivi di sicurezza pubblica o inerenti alla sicurezza della circolazione, di tutela della salute, nonché per esigenze di carattere militare può, conformemente alle direttive del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, sospendere temporaneamente la circolazione di tutte o di alcune categorie di utenti sulle strade o su tratti di esse»;

b) dopo il comma 1, è inserito il seguente: «1-*bis*. Il prefetto nei giorni fissati con apposito calendario, da emanarsi con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, può vietare la circolazione dei veicoli adibiti al trasporto di cose. Nel calendario possono essere esclusi dal divieto i giorni in cui, secondo le indicazioni certificate dagli enti proprietari o concessionari delle strade, sia previsto un ridotto traffico veicolare leggero. Può inoltre prevedere che, ove le condizioni lo consentano, sulle autostrade e sulle strade extraurbane o su tratti di esse, il divieto di circolazione sia sostituito da un divieto di sorpasso e dal divieto di impegnare altre corsie all'infuori di quella più vicina al bordo destro della carreggiata per i veicoli per cui vale il divieto di circolazione. Nel regolamento sono stabilite le condizioni e le eventuali deroghe che devono tenere conto anche dei provvedimenti di divieto adottati nei Paesi confinanti o limitrofi»;

c) al comma 12, le parole: "provvedimenti di sospensione della circolazione emanati a norma dei commi 1 e 3", sono sostituite dalle seguenti: "i provvedimenti di sospensione della circolazione emanati a norma dei commi 1, 1-*bis* e 3" ;

d) al comma 12, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: "Le medesime sanzioni si applicano a chi viola il divieto di sorpasso imposto nei giorni fissati a apposito calendario emanato con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, ai sensi del comma 1-*bis*."»

7.8

[Margiotta](#)

Al comma 1, apportare le seguenti modificazioni:

- alla lettera a) premettere le seguenti:

"0a) all'articolo 6:

1) dopo il comma 2 è inserito il seguente: «2-*bis*. Per le aree extraurbane di particolare rilevanza culturale, paesaggistica, naturalistica che insistono su più amministrazioni comunali contigue ovvero che interessino anche tratti di strada non comunali o in presenza di motivi di sicurezza pubblica o di tutela della salute, le competenze previste sono esercitate, per i territori di rispettiva competenza, sentito il parere dell'ente proprietario della strada, dall'Unione di Comuni o, ove non presente, da un Comune o Ente sovracomunale opportunamente delegato dai Comuni interessati.»;

2) al comma 8 dopo le parole «commi 1» sono aggiunte le seguenti «, 2-*bis*»;

3) dopo il comma 12 è inserito il seguente: «12-*bis*. Chiunque non ottempera ai provvedimenti

di sospensione della circolazione emanati a norma del comma 2-*bis* è soggetto alle medesime sanzioni del comma 12. Il controllo del rispetto delle limitazioni è demandato ai Corpi di polizia municipale dei comuni associati o convenzionati tra loro. Per l'accertamento e per la redazione della documentazione in ordine alle violazioni di cui al comma 2-*bis* del presente articolo è possibile ricorrere all'uso della tecnologia digitale e a strumenti elettronici e fotografici per il rilievo automatico delle stesse.»;

0b) all'articolo 7:

1) al comma 3, dopo le parole «i provvedimenti indicati nell'articolo 6, commi 1 e 2» sono aggiunte le seguenti parole «ad eccezione per i casi previsti dal comma 12-*bis*»;

2) dopo il comma 12 è inserito il seguente: «12-*bis*. Per i tratti di strada non comunali che attraversano i centri abitati, i provvedimenti indicati all'articolo 6, comma 2-*bis*, sono di competenza del comune, in forma singola o associata così come previsto al medesimo articolo 6, commi 2-*bis* e 12-*bis*, sentito il parere dell'Ente proprietario della strada.»;

0c) all'articolo 8:

1) al comma 1, le parole «il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentite le Regioni e i comuni interessati» sono sostituite dalle seguenti «con delega del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, la Regione, sentiti i comuni interessati»;

2) dopo il comma 1, è aggiunto il seguente: «1-*bis*. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti potrà verificare che la delega concessa alle singole Regioni sia applicata con perizia, nel rispetto della normativa nazionale vigente.»;

- dopo la lettera i) aggiungere la seguente:

"i-*bis*) all'articolo 201, comma 1-*bis*, lettera g-*bis*) dopo le parole «accertamento delle violazioni di cui agli articoli» sono inserite le seguenti «6, comma 12-*bis*,».

7.9

[Campari](#), [Pergreffi](#), [Corti](#), [Rufa](#), [Ripamonti](#)

Apportare le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, premettere le seguenti lettere:

«0a) all'articolo 6, dopo il comma 13 è inserito il seguente: "13-*bis*. Fermo restando quanto disposto dagli articoli 167 e 169, chiunque viola il divieto di cui al comma 4 relativo alla limitazione di massa complessiva o per asse dei veicoli, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 500,00 a euro 2.000,00. Costituiscono fonte di prova per la verifica della massa gli strumenti di cui all'articolo 167 e di cui all'articolo 363 del Regolamento. Per la determinazione del valore della massa rilevata, si applica quanto disposto dall'articolo 167, comma 1-*bis*.";

0b) all'articolo 7, il comma 5 è sostituito dal seguente: "5. Le caratteristiche, le modalità costruttive e i criteri di installazione e di manutenzione dei dispositivi di controllo di durata della sosta sono stabiliti con regolamento del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.";

0c) all'articolo 8, comma 1, le parole "il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentite le regioni" sono sostituite dalle seguenti: "il Presidente della Regione territorialmente competente, sentite le prefetture";

0d) all'articolo 9:

1) il comma 3 è sostituito dal seguente: "3. Per le autorizzazioni relative alle competizioni motoristiche, i promotori devono allegare il preventivo parere del C.O.N.I. Per consentire la formulazione del programma delle competizioni da svolgere nel corso dell'anno, se è riconosciuto il carattere sportivo delle stesse e non si creano gravi limitazioni al servizio di trasporto pubblico, nonché al traffico ordinario, i promotori devono darne comunicazione entro il trenta novembre dell'anno precedente al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili che provvede alla pubblicazione del programma delle gare entro il trentuno dicembre dello stesso anno. Il preventivo parere del C.O.N.I. non è richiesto per le manifestazioni di regolarità a cui partecipano i veicoli di cui all'articolo 60, purché la velocità imposta sia per tutto il percorso inferiore a 40 km/h e la manifestazione sia

organizzata in conformità alle norme tecnico sportive della federazione di competenza.";

2) al comma 4, primo periodo, le parole: "delle infrastrutture e dei trasporti" sono soppresse;

3) il comma 5 è sostituito dal seguente: "5. Nei casi in cui, per motivate necessità, si debba inserire una competizione non prevista nel programma, i promotori devono chiedere l'autorizzazione di cui al comma 4 almeno sessanta giorni prima della competizione. L'autorità competente può concedere l'autorizzazione a spostare la data di effettuazione indicata nel programma quando gli organi sportivi competenti lo richiedano per motivate necessità.";

0e) all'articolo 10, comma 24, secondo periodo, le parole: "non si procede all'applicazione di sanzioni, se la massa complessiva a pieno carico non risulta superiore di oltre il 5 per cento ai limiti previsti dall'articolo 62, comma 4" sono sostituite dalle seguenti: "si applica quanto disposto dall'articolo 167, comma 1-bis»;

b) *al comma 1, dopo la lettera a), inserire le seguenti:*

«a-bis) all'articolo 41, comma 8, le parole: "da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti" sono sostituite dalle seguenti: "o approvazione da parte del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili";

a-ter) all'articolo 43:

1) al comma 5, dopo le parole "o con la sicurezza della circolazione" sono inserite le seguenti: "o con la protezione degli operatori stradali";

2) dopo il comma 5, sono aggiunti i seguenti:

"5-bis. Sulle strade con carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico, al fine di prevenire situazioni di pericolo derivanti dalla presenza di persone sulla carreggiata, dall'installazione o rimozione di segnaletica per cantieri, da incidenti o altri eventi imprevedibili, il rallentamento graduale della marcia dei veicoli e l'eventuale regolazione del flusso veicolare può avvenire anche mediante l'impiego di veicoli degli organi di polizia stradale di cui all'articolo 12, commi 1, 2 e 3, nonché dei soggetti in possesso dell'abilitazione prevista dal comma 3-bis del medesimo articolo 12.

5-ter. I veicoli di cui al comma 5- bis, impiegati nelle attività di cui al medesimo comma, devono tenere in funzione il dispositivo supplementare a luce lampeggiante blu in abbinamento ad un pannello rettangolare recante la scritta "safety-car". Con apposito provvedimento del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da adottare d'intesa con il Ministero dell'interno, sono stabilite le modalità di rallentamento graduale della marcia dei veicoli e di eventuale regolazione del flusso veicolare nei casi di cui al comma 5-bis, nonché le caratteristiche dei veicoli impiegati, delle attrezzature e dei dispositivi supplementari di equipaggiamento degli stessi.";

a-quater) all'articolo 45:

1) il comma 6 è sostituito dal seguente: "6. Nel regolamento sono precisati i segnali, i dispositivi, le apparecchiature e gli altri mezzi tecnici di controllo e regolazione del traffico, nonché quelli atti all'accertamento e al rilevamento automatico delle violazioni alle norme di circolazione, e i materiali che, per la loro fabbricazione e diffusione, qualora non disciplinati da specifici regolamenti europei ovvero norme armonizzate, sono soggetti all'approvazione od omologazione, laddove necessaria, da parte del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, previo accertamento delle caratteristiche geometriche, fotometriche, funzionali, di idoneità e di quanto altro necessario. Nello stesso regolamento sono precisate, altresì, le modalità di omologazione e di approvazione. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, con appositi regolamenti, può disciplinare le caratteristiche e i requisiti di quei dispositivi o sistemi per i quali non è più necessaria l'approvazione od omologazione, ma è sufficiente il rispetto delle prescrizioni contenute nei medesimi regolamenti.";

2) dopo il comma 6, è inserito il seguente: "6-bis. Tutti i dispositivi, atti all'accertamento e al rilevamento automatico delle violazioni alle norme di circolazione, devono essere sottoposti a verifiche periodiche di funzionalità con cadenza almeno annuale. Inoltre, i dispositivi che, ai fini dell'accertamento di una violazione, misurano le dimensioni, la massa e la velocità dei veicoli, nonché il tempo, sia in termini di durata sia in termini di sincronismo, o altre grandezze fisiche fondamentali e

derivate, devono essere sottoposti a taratura con cadenza almeno annuale presso laboratori accreditati.";

3) il comma 8 è abrogato;

4) al comma 9, dopo le parole: "omologati o approvati" sono inserite le seguenti: ", oppure, se non è richiesta l'omologazione, non soddisfacenti le caratteristiche e i requisiti prescritti da appositi regolamenti europei o ministeriali,»;

c) *al comma 1, dopo la lettera g), inserire le seguenti:*

«g-bis) all'articolo 122, comma 5-bis, in fine, sono aggiunti i seguenti periodi: "Tali esercitazioni possono essere svolte anche con veicoli ad alimentazione elettrica o ibrida con cambio automatico. Le limitazioni dell'articolo 117, comma 2-bis, primo e secondo periodo, non si applicano ai conducenti che hanno conseguito la patente di categoria B effettuando le esercitazioni di cui al primo periodo anche con veicolo ad alimentazione elettrica o ibrida con cambio automatico.";

g-ter) all'articolo 123, comma 7, ultimo periodo, dopo le parole: "possono essere complessivamente ridotte" sono inserite le seguenti: ", ivi compreso il veicolo di categoria B con alimentazione elettrica o ibrida, con cambio automatico di cui all'articolo 122, comma 5-bis";»

d) *al comma 1, dopo la lettera h), inserire le seguenti:*

«h-bis) all'articolo 142:

1) al comma 3, lettera e), sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: ", ad eccezione dei treni costituiti da un autoveicolo di categoria M1 o N1 trainante un rimorchio di categoria O1 o O2, per i quali vigono i limiti di 80 km/h fuori dei centri abitati e 100 km/h sulle autostrade";

2) al comma 6, dopo le parole: "debitamente omologate" sono inserite le seguenti: "o, nelle more dell'emanazione di un regolamento specifico, approvate dal Ministero delle infrastrutture e mobilità sostenibili,";

h-ter) all'articolo 158, comma 1, lettera h-ter), secondo periodo, dopo le parole "oltre un'ora" sono inserite le seguenti: "ovvero oltre il limite temporale inferiore a un'ora, fissato con ordinanza del sindaco,";

h-quater) all'articolo 167:

1) dopo il comma 1 è inserito il seguente: "1-bis. Nel rilevamento della massa dei veicoli, effettuato con gli strumenti di cui al comma 12, si applica una riduzione pari al cinque per cento del valore misurato, mentre nel caso di utilizzo di strumenti di cui al comma 12-bis si applica una riduzione pari al dieci per cento del valore misurato.";

2) al comma 2, le parole "di oltre il cinque per cento" sono soppresse;

3) il comma 2-bis è sostituito dal seguente: "2-bis. I veicoli di cui al comma 2, se ad alimentazione esclusiva o doppia a metano, GPL, elettrica e ibrida e dotati di controllo elettronico della stabilità, possono circolare con una massa complessiva a pieno carico che non superi quella indicata nella carta di circolazione più una tonnellata. Si applicano le sanzioni di cui al comma 2.";

4) il comma 3 è sostituito dal seguente: "3. Per i veicoli di massa complessiva a pieno carico non superiore a 10 t, le sanzioni amministrative previste al comma 2 sono applicabili allorché l'eccedenza non superi rispettivamente il cinque, quindici, venticinque per cento, oppure superi il venticinque per cento della massa complessiva.";

5) al comma 3-bis, la parola "15" è sostituita dalla seguente: "dieci";

6) al comma 5, primo periodo, le parole "di oltre il cinque per cento" e, al secondo periodo, le parole "e il 5 per cento per il veicolo rimorchiato" sono soppresse;

7) al comma 10, la parola "dieci" è sostituita dalla seguente: "cinque";

8) al comma 10-bis, le parole "valore minimo fra il 20 per cento e 10" sono sostituite dalla parola: "cinque";

9) il comma 11 è sostituito dal seguente: "11. Le sanzioni amministrative previste nel presente

articolo sono applicabili anche ai trasporti ed ai veicoli eccezionali, definiti all'articolo 10, quando venga superata la massa complessiva massima indicata nell'autorizzazione. La prosecuzione del viaggio è subordinata al rilascio di una nuova autorizzazione.";

10) al comma 12, dopo le parole "strumenti di pesa" sono aggiunte le parole: "di tipo statico";

11) dopo il comma 12 è inserito il seguente: "12-bis. Costituiscono, altresì, fonti di prova per il controllo del carico le risultanze degli strumenti di pesa di tipo dinamico in dotazione agli organi di polizia, omologati o approvati dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. Le spese per l'accertamento sono a carico dei soggetti di cui al comma 9 in solido.";

h-quinquies) all'articolo 169, comma 7, sono aggiunti, in fine, i seguenti periodi:
"Costituiscono fonte di prova per la verifica della massa gli strumenti di cui all'articolo 167 e di cui all'articolo 363 del Regolamento. Per la determinazione del valore della massa rilevata, si applica quanto disposto dall'articolo 167, comma 1-bis.";

h-sexies) all'articolo 175, comma 2, lettera a), sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: "o con potenza inferiore ai 15 kW, se dotate di motore elettrico";

h-septies) all'articolo 177:

1) dopo il comma 1, è inserito il seguente: "1-bis. L'uso del dispositivo supplementare a luce lampeggiante blu, in abbinamento ad un pannello rettangolare recante la scritta "safety-car", è consentito ai conducenti dei veicoli di cui all'articolo 43, comma 5-bis.";

2) dopo il comma 3, è inserito il seguente: "3-bis. Nelle situazioni di cui all'articolo 43 comma 5-bis, è vietato il sorpasso dei veicoli impiegati nella procedura di rallentamento graduale della marcia dei veicoli e di eventuale regolazione del flusso veicolare di cui al medesimo comma 5 - bis. Nelle medesime situazioni di cui al primo periodo, i conducenti dei veicoli che seguono devono rallentare gradualmente, attivare la segnalazione luminosa di pericolo di cui all'articolo 151, comma 1, lettera f) e osservare le eventuali prescrizioni imposte dai soggetti di cui all'articolo 12, commi 1, 2, 3 e 3 - bis impiegati nella procedura di cui al citato articolo 43, comma 5 - bis.";

3) al comma 4, le parole "al comma 1" sono sostituite dalle seguenti: "ai commi 1 e 1-bis";

4) dopo il comma 5, è inserito il seguente: "5-bis. Chiunque viola le disposizioni del comma 3-bis è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 167 a euro 665. Dalle violazioni di cui al presente comma consegue la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da uno a tre mesi, ai sensi delle norme di cui al capo I, sezione II, del titolo VI. Se le violazioni sono commesse da un conducente in possesso della patente di guida da meno di tre anni, la sospensione è aumentata da tre a sei mesi."»

e) al comma 1, dopo la lettera i), inserire le seguenti:

«*i-bis*) all'articolo 198:

1) al comma 1, dopo le parole "diverse disposizioni" sono inserite le seguenti: "relative a un unico tratto o sezione stradale";

2) dopo il comma 2, sono aggiunti, in fine, i seguenti:

"2-bis. Fuori dei casi di cui all'articolo 198-bis, quando, mediante i dispositivi di controllo remoto delle violazioni di cui all'articolo 201 sono accertate, senza contestazione immediata, più violazioni delle medesime disposizioni degli articoli 6 e 7 nella stessa zona a traffico limitato, nella stessa area pedonale urbana ovvero sul medesimo tratto di strada su cui insiste una stessa limitazione o uno stesso divieto, si applica una sola sanzione per ciascun giorno di calendario, anche nel caso in cui siano previste limitazioni del traffico solo in determinate fasce orarie nella medesima giornata, nonché nel caso in cui una fascia oraria di vigenza termini il giorno successivo.

2-ter. Il controllo in uscita con i dispositivi di cui all'articolo 201, comma 1-bis, lettera g), può essere attivato solo nel caso di regolare circolazione all'interno degli ambiti controllati. Nel caso di controllo del tempo di permanenza, si applica una tolleranza pari al cinque per cento del tempo di permanenza consentito.";

i-ter) dopo l'articolo 198 è inserito il seguente:

"Art. 198-*bis*

(Disposizioni in materia di illeciti di natura permanente e relative sanzioni)

1. Ai fini dell'applicazione delle norme del presente codice, gli illeciti amministrativi che riguardano la circolazione di un veicolo non avente i requisiti tecnici o amministrativi richiesti per la generica circolazione su strada costituiscono un'unica violazione anche se reiterata nel tempo. Restano ferme le disposizioni di cui ai commi 2,3,4. Nel caso in cui la condizione di cui al primo periodo venga meno, la condotta oggetto di violazione costituisce un nuovo illecito e ad essa può essere applicata un'altra sanzione.

2. La disposizione di cui al comma 1 non si applica agli illeciti commessi successivamente all'accertamento della violazione a seguito di contestazione immediata. Nel caso di cui al primo periodo, nel rispetto delle condizioni di sicurezza della circolazione e fatti salvi i divieti posti da altre disposizioni, l'organo accertatore può autorizzare il trasgressore a completare il viaggio o a raggiungere il luogo di destinazione per la via più breve e nel più breve tempo possibile.

3. Fuori dai casi di cui al comma 2, la disposizione di cui al comma 1 non si applica agli illeciti commessi successivamente alla notifica della violazione ai sensi dell'art. 201.

4. Nei casi in cui, anteriormente alla notifica delle violazioni accertate ai sensi del comma 1, si proceda alla contestazione immediata di violazioni relative al medesimo illecito, le violazioni accertate nei novanta giorni antecedenti alla contestazione immediata e non ancora notificate, sono assorbite nella condotta oggetto di contestazione immediata.

5. In deroga all'articolo 198, nei casi di cui al comma 1, chiunque commette più violazioni della stessa disposizione, è ammesso al pagamento in misura ridotta di cui all'articolo 202, se consentito, per un importo pari al quadruplo della sanzione prevista, se più favorevole e delle relative spese di accertamento e notificazione. Le disposizioni del periodo precedente si applicano a tutte le violazioni accertate prima della data di notifica di una di esse, limitatamente a quelle per le quali l'interessato abbia fatto istanza escluse quelle per le quali sia già avvenuto il pagamento in misura ridotta. L'istanza di cui al secondo periodo può essere presentata entro sessanta giorni al prefetto del luogo in cui è stata commessa la violazione che gli è stata notificata per prima, con le modalità di cui all'articolo 203, dandone, altresì, comunicazione a tutti gli altri organi di polizia stradale interessati. La comunicazione effettuata ai sensi del terzo periodo sospende le procedure connesse a tutte violazioni accertate. Il prefetto, entro sessanta giorni, ammette al pagamento nella misura indicata nel primo periodo per la prima violazione che gli è stata notificata e dispone l'archiviazione delle altre violazioni indicate nell'istanza dell'interessato, fatte salve le spese di notificazione che dovranno essere, comunque, corrisposte a favore di ogni singolo organo accertatore. Il pagamento deve essere eseguito a favore dell'amministrazione cui appartiene l'organo che ha accertato la violazione per la quale l'interessato ha presentato l'istanza, con le modalità di pagamento indicate nel verbale di contestazione. Le spese di notificazione relative ai verbali di contestazione per le quali il prefetto ha disposto l'archiviazione, dovranno essere corrisposte con le modalità originariamente indicate negli stessi verbali. I pagamenti dovranno essere corrisposti entro sessanta giorni dalla notificazione del provvedimento del prefetto, che è eseguita a cura dell'organo che ha accertato la prima violazione, con le modalità di cui all'articolo 201. Dell'avvenuta notificazione del provvedimento del prefetto dovrà essere data comunicazione a tutti gli organi di polizia stradale interessati. Si applicano, in quanto compatibili, le disposizioni di cui all'articolo 203, comma 3. Avverso il provvedimento del prefetto è ammessa opposizione davanti all'autorità giudiziaria ai sensi dell'articolo 205.

6. Nel caso di accertamento automatico delle violazioni di cui al comma 1 che comportano il fermo o il sequestro del veicolo o che comunque non consentono la continuazione del viaggio, se non a seguito del soddisfacimento dei requisiti tecnici e amministrativi necessari per circolazione su strada, in assenza di contestazione immediata, la violazione deve essere notificata al trasgressore senza ritardo anche ricorrendo a sistemi telematici."

i-quater) all'articolo 216:

1) al comma 1, i primi due periodi sono sostituiti dal seguente: "Nell'ipotesi in cui, ai sensi del presente codice, è stabilita la sanzione amministrativa accessoria del ritiro della carta di circolazione e del certificato di idoneità tecnica per le macchine agricole o di autorizzazioni o licenze nei casi in cui sono previste, ovvero della targa, il documento è ritirato, contestualmente all'accertamento della violazione, dall'organo accertatore ed inviato, entro i cinque giorni successivi, al competente ufficio del Dipartimento per la mobilità sostenibile; la competenza territoriale di detti uffici è determinata con riferimento al luogo della commessa violazione.";

2) dopo il comma 3 è inserito il seguente: "*3-bis*. Nell'ipotesi di guida con patente o con altra abilitazione professionale di cui all'articolo 116, commi 8, 10, 11 e 12, scaduti di validità, l'agente accertatore provvede a ritirare la patente, il certificato di abilitazione professionale di tipo KA o KB o la carta di qualificazione del conducente rilasciata ad un conducente titolare di patente di guida emessa da altro Stato, ai fini della distruzione e di ciò fa menzione nel verbale di contestazione della violazione. Il prefetto competente dà notizia dei procedimenti e dei provvedimenti adottati sulla patente al prefetto del luogo di residenza del trasgressore.";

3) al comma 6, dopo le parole "gli sia stata ritirata" sono sostituite dalle seguenti: "o altra abilitazione professionale di cui all'articolo 116, commi 8, 10, 11 e 12, gli siano state ritirate ai sensi del comma *3-bis*,";

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

«*3-bis*. All'articolo 5, comma 8, del decreto legislativo 24 giugno 2003, n. 209, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: "Il titolare del centro di raccolta può altresì procedere alla cancellazione dal PRA del veicolo fuori uso secondo le modalità stabilite con il decreto del Presidente della Repubblica di cui al comma 10, trattenendo il certificato di proprietà, la carta di circolazione e le targhe e provvedendo alla loro distruzione nel corso del terzo mese successivo a quello di emissione della ricevuta di avvenuta cancellazione.

3-ter. All'articolo 231 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 5, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: "Il titolare del centro di raccolta può altresì procedere alla cancellazione dal PRA del veicolo fuori uso secondo le modalità stabilite con il decreto del Presidente della Repubblica di cui all'articolo 5, comma 10, del decreto legislativo 24 giugno 2003, n. 209, trattenendo il certificato di proprietà, la carta di circolazione e le targhe e provvedendo alla loro distruzione nel corso del terzo mese successivo a quello di emissione della ricevuta di avvenuta cancellazione.";

b) al comma 8, le parole: "sull'apposito registro di entrata e di uscita dei veicoli da tenersi secondo le norme del regolamento di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285" sono sostituite dalle seguenti: "nel registro unico telematico dei veicoli fuori uso di cui all'articolo 5, comma 10, del decreto legislativo 24 giugno 2003, n. 209."».

7.10

[Steger](#), [Durnwalder](#), [Laniece](#)

Al comma 1, alla lettera a), premettere la seguente:

«0a) all'articolo 6, dopo il comma 13, è inserito il seguente: "*13-bis*. Fermo restando quanto disposto dagli articoli 167 e 169, chiunque viola il divieto stabilito ai sensi del comma 4 in relazione alla limitazione di massa complessiva o per asse dei veicoli, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 500,00 a euro 2.000,00. Costituiscono fonte di prova per la verifica della massa gli strumenti di cui all'articolo 167 e di cui all'articolo 363 del Regolamento. Per la determinazione del valore della massa rilevata, si applica quanto disposto dall'articolo 167, comma *1-bis*."»

7.11

[Vono](#)

Al comma 1, alla lettera a), premettere la seguente:

«0a) all'articolo 7, comma 9, al quarto periodo, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: "non superiore, in ogni caso, a 500 euro annui".».

7.12

[Croatti, Fede](#)

Apportare le seguenti modifiche:

1) *al comma 1, alla lettera a) premettere la seguente:*

«0a) all'articolo 7, comma 9, l'ultimo periodo è sostituito dal seguente: «Con direttiva emanata dall'Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza, sono individuate le tipologie dei comuni che possono avvalersi di tale facoltà, le modalità di riscossione del pagamento, le categorie dei veicoli esentati, nonché, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sentite le associazioni di categoria, i massimali delle tariffe, da definire tenendo conto delle emissioni inquinanti dei veicoli e delle tipologie dei permessi.»;

2) *dopo il comma 4, aggiungere, in fine, il seguente:*

«4-bis. Entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, l'Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza adotta la direttiva di cui all'articolo 7, comma 9, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificato dal comma 1, lettera 0a), del presente articolo. L'Ispettorato può aggiornare la direttiva di cui al periodo precedente, inclusi i massimali delle tariffe, entro il 30 gennaio di ogni anno.»

7.13

[Pergreffi, Arrigoni, Campari, Corti, Ripamonti, Rufa](#)

Apportare le seguenti modificazioni:

a) *Al comma 1, alla lettera a) premettere la seguente:*

«0a) all'articolo 7, comma 9, sostituire l'ultimo periodo con il seguente: «Con direttiva emanata dall'Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza sono individuate le tipologie dei comuni che possono avvalersi di tale facoltà, le modalità di riscossione del pagamento, le categorie dei veicoli esentati, nonché, di concerto con la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sentite le associazioni di categoria, i massimali delle tariffe, da definire tenendo conto delle emissioni inquinanti dei veicoli e delle tipologie dei permessi.»

b) *Dopo il comma 4, aggiungere il seguente:*

«4-bis. Entro 90 giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, l'Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza adotta la direttiva di cui all'articolo 7, comma 9 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. L'Ispettorato può aggiornare la direttiva di cui al periodo precedente, inclusi i massimali delle tariffe, entro il 30 gennaio di ogni anno.»

7.14

[Gallone, Mallegni](#)

Apportare le seguenti modificazioni:

a) *al comma 1, alla lettera a) premettere la seguente:*

«0a) all'articolo 7, comma 9, l'ultimo periodo è sostituito con il seguente: «Con direttiva emanata dall'Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza sono individuate le tipologie dei comuni che possono avvalersi di tale facoltà, le modalità di riscossione del pagamento, le categorie dei veicoli esentati, nonché, di concerto con la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sentite le associazioni di categoria, i massimali delle tariffe, da definire tenendo conto delle emissioni inquinanti dei veicoli e delle tipologie dei permessi.»

b) *aggiungere in fine il seguente comma:*

«4-bis. Entro 90 giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, l'Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza adotta la direttiva di cui all'articolo 7,

comma 9 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. L'Ispettorato può aggiornare la direttiva di cui al periodo precedente, inclusi i massimali delle tariffe, entro il 30 gennaio di ogni anno.»

7.15

[Margiotta](#), [Manca](#)

Apportare le seguenti modificazioni:

1) *al comma 1, alla lettera a) premettere la seguente:* «0a) all'articolo 7, comma 9, sostituire l'ultimo periodo con il seguente: « Con direttiva emanata dall'Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza sono individuate le tipologie dei comuni che possono avvalersi di tale facoltà, le modalità di riscossione del pagamento, le categorie dei veicoli esentati, nonché, di concerto con la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sentite le associazioni di categoria, i massimali delle tariffe, da definire tenendo conto delle emissioni inquinanti dei veicoli e delle tipologie dei permessi.»;

2) *aggiungere in fine il seguente comma:* «4-bis. Entro 90 giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, l'Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza adotta la direttiva di cui all'articolo 7, comma 9 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. L'Ispettorato può aggiornare la direttiva di cui al periodo precedente, inclusi i massimali delle tariffe, entro il 30 gennaio di ogni anno.»

7.16

[Conzatti](#), [Evangelista](#)

Apportare le seguenti modificazioni:

1) *al comma 1, alla lettera a) premettere la seguente:*

«0a) all'articolo 7, comma 9, sostituire l'ultimo periodo con il seguente: «Con direttiva emanata dall'Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza sono individuate le tipologie dei comuni che possono avvalersi di tale facoltà, le modalità di riscossione del pagamento, le categorie dei veicoli esentati, nonché, di concerto con la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sentite le associazioni di categoria, i massimali delle tariffe, da definire tenendo conto delle emissioni inquinanti dei veicoli e delle tipologie dei permessi.»

2) *aggiungere in fine il seguente comma:*

«4-bis. Entro 90 giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, l'Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza adotta la direttiva di cui all'articolo 7, comma 9 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. L'Ispettorato può aggiornare la direttiva di cui al periodo precedente, inclusi i massimali delle tariffe, entro il 30 gennaio di ogni anno.»

7.17

[Ruspanini](#), [Totaro](#)

All'articolo apportare le seguenti modificazioni:

1) *al comma 1, lettera a) premettere la seguente:*

«0a) all'articolo 7, comma 9, sostituire l'ultimo periodo con il seguente: « Con direttiva emanata dall'Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza sono individuate le tipologie dei comuni che possono avvalersi di tale facoltà, le modalità di riscossione del pagamento, le categorie dei veicoli esentati, nonché, di concerto con la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sentite le associazioni di categoria, i massimali delle tariffe, da definire tenendo conto delle emissioni inquinanti dei veicoli e delle tipologie dei permessi.»

2) *aggiungere in fine il seguente comma:*

«4-bis. Entro 90 giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, l'Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza adotta la direttiva di cui all'articolo 7, comma 9 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. L'Ispettorato può aggiornare la direttiva di cui al periodo precedente, inclusi i massimali delle tariffe, entro il 30 gennaio di ogni anno.»

7.18

Cioffi, Vanin

Al comma 1, apportare le seguenti modificazioni:

a) *alla lettera a), premettere la seguente:*

"0a) all'articolo 7, comma 9-*bis*, le parole: «le zone di cui al comma 9» sono sostituite dalle seguenti: «le zone a traffico limitato di cui al comma 9, istituite per esclusive finalità di tutela ambientale» e le parole: «o ibrida» sono soppresse";

b) *dopo la lettera a), inserire la seguente:*

"a-*bis*) all'articolo 42, sono apportate le seguenti modificazioni:

1) il comma 2 è sostituito dal seguente: «Sono, altresì, segnali complementari i dispositivi destinati ad impedire la sosta, a moderare il traffico e a rallentare la velocità dei veicoli.»;

2) dopo il comma 2, è inserito il seguente: «2-*bis*) Nei centri abitati, sulle strade classificate di tipo E, E-*bis*, F e F-*bis*, ove sia istituito un limite massimo di velocità inferiore o uguale a 30 km/h, per l'intera o solo per una parte della larghezza della corsia o della carreggiata possono essere adottati dispositivi di moderazione del traffico e rallentamento della velocità, realizzati in opera o prefabbricati e installati in forma estesa o in forma puntuale in corrispondenza di specifici punti critici, ivi compresi elementi in rilievo, dossi e rialzi del piano stradale, dispositivi del tipo denominato "cuscini berlinesi", disassamenti, deviazioni e restringimenti artificiali della carreggiata, ampliamenti dei marciapiedi laterali in prossimità delle intersezioni e degli attraversamenti.»;

c) *alla lettera c), apportare le seguenti modificazioni:*

1) *al numero 1) aggiungere, in fine, le seguenti parole:* «o al trasporto di altre persone ai sensi dell'articolo 182, comma 6,»;

2) *al numero 2), sostituire le parole:* « $\geq 0,3$ », *con le seguenti:* « $\geq 0,2$ »;

d) *dopo la lettera h), inserire le seguenti:*

"h-*bis*) all'articolo 140, dopo il comma 1 è aggiunto il seguente:

«1-*bis*. Tutti gli utenti della strada sono tenuti alla conoscenza del presente codice, a prestare attenzione e rispetto verso gli altri utenti e a comprendere la propria responsabilità per la sicurezza altrui. I conducenti dei veicoli che per massa e velocità possono causare i danni maggiori in caso di collisione hanno la massima responsabilità di prendersi cura e ridurre il pericolo per gli altri utenti, in particolare i conducenti dei veicoli a motore verso gli utenti non motorizzati e i ciclisti nei confronti dei pedoni. Resta ferma in ogni caso la responsabilità di tutti gli utenti della strada di rispettare le norme di comportamento stabilite e di avere riguardo per la sicurezza propria e degli altri utenti.»;

h-*ter*) all'articolo 142, comma 1, le parole: «ed i 50 km/h per le strade nei centri abitati, con la possibilità di elevare tale limite fino ad un massimo di 70 km/h», sono sostituite dalle seguenti: «e, nei centri abitati, senza computare a tal fine le eventuali corsie riservate alla circolazione di solo una o determinate categorie di veicoli, i 50 km/h per le strade a due o più corsie nell'unico senso di marcia o in entrambi i sensi di marcia presenti, i 30 km/h per le strade a una sola corsia nell'unico senso di marcia oppure in uno o in entrambi i sensi di marcia presenti, i 20 km/h per le strade con un'unica sede stradale destinata alla circolazione sia veicolare che pedonale, con la possibilità di elevare il primo limite fino ad un massimo di 70 km/h»;

h-*quater*) all'articolo 143, dopo il comma 3, è aggiunto il seguente: «3-*bis*. Le disposizioni di cui ai commi 1 e 2 non si applicano nelle strade urbane ciclabili, nelle quali i velocipedi possono circolare anche al centro della carreggiata.»;

h-*quinquies*) all'articolo 182, sono apportate le seguenti modificazioni:

1) al comma 7, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: «Tuttavia, sui velocipedi di cui al comma 6 condotti da una persona adulta e destinati esclusivamente al trasporto di un'unica altra persona adulta e di bambini fino a dodici anni di età, si possono trasportare fino a dieci persone compreso il conducente, fermi restando i limiti dimensionali stabiliti dall'articolo 50, comma 2.»;

2) al comma 9, le parole: «loro riservate», sono sostituite dalle seguenti: «loro esclusivamente riservate», e dopo le parole «sulle corsie ciclabili», sono aggiunte le seguenti: «, salva la facoltà di sorpasso del velocipede che precede qualora delimitate da striscia discontinua,»;

3) dopo il comma 9, è aggiunto il seguente:

«9-*quater*. All'interno dei centri abitati nelle strade classificate di tipo E, E-*bis* o F ovvero nelle zone a traffico limitato, in corrispondenza delle intersezioni regolamentate da semaforo veicolare normale, alle biciclette, con ordinanza adottata ai sensi dell'articolo 7, comma 1, può essere consentito di svoltare a destra anche durante il periodo di accensione della luce rossa, in deroga agli articoli 38, comma 2 e 41, comma 11, nonché dell'articolo 105, comma 6 del regolamento, esclusivamente al ricorrere delle condizioni e nel rispetto delle prescrizioni di seguito indicate. Tale facoltà è segnalata mediante l'installazione, in prossimità delle lanterne semaforiche, di un unico pannello segnaletico composito, sul quale sono riuniti l'iscrizione: "con semaforo rosso" e i segnali verticali, in formato ridotto, di obbligo di dare precedenza e di prescrizione della direzione obbligatoria a destra, e il pannello integrativo contenente il simbolo della bicicletta. Al fine di prevenire ed evitare incidenti, i ciclisti devono usare la massima prudenza e rallentare in prossimità dell'intersezione, e sono in ogni caso tenuti a dare la precedenza ai pedoni, nonché a tutti i veicoli che, durante il periodo di accensione della luce verde del semaforo loro riferito, circolano sulla strada sulla quale i ciclisti stanno per immettersi. I ciclisti, inoltre, sono integralmente responsabili, a ogni effetto di legge, delle conseguenze derivanti dall'eventuale mancato rispetto dei predetti obblighi, salva prova contraria e fermo restando l'obbligo stabilito dall'articolo 145, comma 1, per tutti i conducenti.»;

e) *alla lettera i), aggiungere, in fine, le seguenti parole:*

«, a condizione, nelle relative fattispecie, che le predette corsie siano delimitate da striscia discontinua e che le predette piste abbiano una larghezza di almeno due metri se a unico senso di marcia e di almeno 3,5 metri se a doppio senso di marcia»;

f) *dopo la lettera i), aggiungere, in fine, la seguente:*

"i-*bis*) all'articolo 201, comma 1-*bis*, alla lettera g-*bis*), apportare le seguenti modificazioni:

1) dopo la parola «articoli» sono aggiunte le seguenti parole: «40, comma 11,»;

2) dopo le parole: «143, commi 11 e 12,» è aggiunto: «145,»;

3) dopo: «146,» è aggiunto: «148,»;

4) dopo: «171,» sono aggiunti: «173, comma 3-*bis*, 191, comma 4,»."

Conseguentemente, dopo il comma 1, inserire il seguente:

"1-*bis*. Agli oneri derivanti dall'attuazione del comma 1, lettera h-*ter*), a carico degli enti proprietari o gestori della strada per l'implementazione e sostituzione della segnaletica stradale, si provvede, nei limiti delle risorse già disponibili a legislazione vigente, a valere sulle somme di cui all'articolo 142, comma 12-*ter*, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e sulla quota di proventi di cui all'articolo 208, comma 4, lettera a) del citato decreto legislativo n. 285 del 1992."

7.19

Comincini

Al comma 1, apportare le seguenti modificazioni:

a) *alla lettera a) premettere le seguenti:*

"0a) all'articolo 7, comma 9-*bis*, le parole: «le zone di cui al comma 9» sono sostituite dalle seguenti: «le zone a traffico limitato di cui al comma 9, istituite per esclusive finalità di tutela ambientale,»;

0b) all'articolo 7, comma 9-*bis*, sono soppresse le parole: «o ibrida»;"

b) *dopo la lettera a), inserire la seguente:*

"a-*bis*) all'articolo 42:

1) il comma 2 è sostituito dal seguente: «2. Sono, altresì, segnali complementari i dispositivi destinati ad impedire la sosta, a moderare il traffico e a rallentare la velocità dei veicoli.»;

2) dopo il comma 2, è inserito il seguente: «2-bis. Nei centri abitati, sulle strade classificate di tipo E, E-bis, F e F-bis, ove sia istituito un limite massimo di velocità inferiore o uguale a 30 km/h, per l'intera o solo per una parte della larghezza della corsia o della carreggiata possono essere adottati dispositivi di moderazione del traffico e rallentamento della velocità, realizzati in opera o prefabbricati e installati in forma estesa o in forma puntuale in corrispondenza di specifici punti critici, ivi compresi elementi in rilievo, dossi e rialzi del piano stradale, dispositivi del tipo denominato "cuscini berlinesi", disassamenti, deviazioni e restringimenti artificiali della carreggiata, ampliamenti dei marciapiedi laterali in prossimità delle intersezioni e degli attraversamenti.»;

c) alla lettera c):

1) al numero 1) aggiungere, in fine, le seguenti parole: «o al trasporto di altre persone ai sensi dell'articolo 182, comma 6,»;

2) al numero 2), sostituire le parole: « $\geq 0,3$ », con le seguenti: « $\geq 0,2$ »;

d) dopo la lettera h), aggiunge le seguenti:

"h-bis) all'articolo 140, dopo il comma 1 è aggiunto il seguente: «1-bis. Tutti gli utenti della strada sono tenuti alla conoscenza del presente codice, a prestare attenzione e rispetto verso gli altri utenti e a comprendere la propria responsabilità per la sicurezza altrui. I conducenti dei veicoli che per massa e velocità possono causare i danni maggiori in caso di collisione hanno la massima responsabilità di prendersi cura e ridurre il pericolo per gli altri utenti, in particolare i conducenti dei veicoli a motore verso gli utenti non motorizzati e i ciclisti nei confronti dei pedoni. Resta ferma in ogni caso la responsabilità di tutti gli utenti della strada di rispettare le norme di comportamento stabilite e di avere riguardo per la sicurezza propria e degli altri utenti.»;

h-ter) all'articolo 142, comma 1, le parole: «ed i 50 km/h per le strade nei centri abitati, con la possibilità di elevare tale limite fino ad un massimo di 70 km/h», sono sostituite dalle seguenti: «e, nei centri abitati, senza computare a tal fine le eventuali corsie riservate alla circolazione di solo una o determinate categorie di veicoli, i 50 km/h per le strade a due o più corsie nell'unico senso di marcia o in entrambi i sensi di marcia presenti, i 30 km/h per le strade a una sola corsia nell'unico senso di marcia oppure in uno o in entrambi i sensi di marcia presenti, i 20 km/h per le strade con un'unica sede stradale destinata alla circolazione sia veicolare che pedonale, con la possibilità di elevare il primo limite fino ad un massimo di 70 km/h»;

h-quater) all'articolo 143, dopo il comma 3, è aggiunto il seguente: «3-bis. Le disposizioni di cui ai commi 1 e 2 non si applicano nelle strade urbane ciclabili, nelle quali i velocipedi possono circolare anche al centro della carreggiata.»;

h-quinquies) all'articolo 182:

1) al comma 7, sono aggiunte in fine le seguenti parole: «Tuttavia, sui velocipedi di cui al comma 6 condotti da una persona adulta e destinati esclusivamente al trasporto di un'unica altra persona adulta e di bambini fino a dodici anni di età, si possono trasportare fino a dieci persone compreso il conducente, fermi restando i limiti dimensionali stabiliti dall'articolo 50, comma 2.»;

2) al comma 9, le parole: «loro riservate», sono sostituite dalle seguenti: «loro esclusivamente riservate», e dopo le parole «sulle corsie ciclabili», sono aggiunte le seguenti: «, salva la facoltà di sorpasso del velocipede che precede qualora delimitate da striscia discontinua,»;

3) dopo il comma 9, è aggiunto il seguente: «9-quater. All'interno dei centri abitati nelle strade classificate di tipo E, E-bis o F ovvero nelle zone a traffico limitato, in corrispondenza delle intersezioni regolamentate da semaforo veicolare normale, alle biciclette, con ordinanza adottata ai sensi dell'articolo 7, comma 1, può essere consentito di svoltare a destra anche durante il periodo di accensione della luce rossa, in deroga agli articoli 38, comma 2 e 41, comma 11, nonché dell'articolo 105, comma 6 del regolamento, esclusivamente al ricorrere delle condizioni e nel rispetto delle prescrizioni di seguito indicate. Tale facoltà è segnalata mediante l'installazione, in prossimità delle

lanterne semaforiche, di un unico pannello segnaletico composito, sul quale sono riuniti l'iscrizione: "con semaforo rosso" e i segnali verticali, in formato ridotto, di obbligo di dare precedenza e di prescrizione della direzione obbligatoria a destra, e il pannello integrativo contenente il simbolo della bicicletta. Al fine di prevenire ed evitare incidenti, i ciclisti devono usare la massima prudenza e rallentare in prossimità dell'intersezione, e sono in ogni caso tenuti a dare la precedenza ai pedoni, nonché a tutti i veicoli che, durante il periodo di accensione della luce verde del semaforo loro riferito, circolano sulla strada sulla quale i ciclisti stanno per immettersi. I ciclisti, inoltre, sono integralmente responsabili, a ogni effetto di legge, delle conseguenze derivanti dall'eventuale mancato rispetto dei predetti obblighi, salva prova contraria e fermo restando l'obbligo stabilito dall'articolo 145, comma 1, per tutti i conducenti.»";

e) *alla lettera i), aggiungere, in fine, le seguenti parole:* «, a condizione, nelle relative fattispecie, che le predette corsie siano delimitate da striscia discontinua e che le predette piste abbiano una larghezza di almeno due metri se a unico senso di marcia e di almeno 3,5 metri se a doppio senso di marcia»;

f) *dopo la lettera i), aggiungere la seguente:* "j) all'articolo 201, comma 1-*bis*, alla lettera g-*bis*):

- 1) dopo la parola «articoli» sono aggiunte le seguenti parole: «40, comma 11,»;
- 2) dopo le parole: «143, commi 11 e 12,» è aggiunto: «145,»;
- 3) dopo: «146,» è aggiunto: «148,»;
- 4) dopo: «171,» sono aggiunti: «173, comma 3-*bis*, 191, comma 4,»;

Conseguentemente, dopo il comma 1 inserire il seguente: "1-*bis*. Alla copertura degli oneri discendenti dalla disposizione di cui alla lettera h-*ter*) a carico degli enti proprietari o gestori della strada, per l'implementazione e sostituzione della segnaletica stradale, si provvede, nei limiti delle risorse già disponibili a legislazione vigente, a valere sulle somme di cui all'articolo 142, comma 12-*ter*, e sulla quota di proventi di cui all'articolo 208, comma 4, lettera a) del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285."

7.20

[Steger](#), [Durnwalder](#), [Laniece](#)

Apportare le seguenti modificazioni:

a) *al comma 1:*

a) *alla lettera a), premettere la seguente:* "0-a) all'articolo 7, comma 9-*bis*, le parole: «le zone di cui al comma 9» sono sostituite dalle seguenti: «le zone a traffico limitato di cui al comma 9, istituite per esclusive finalità di tutela ambientale,»;"

b) *dopo la lettera a), inserire la seguente:* "a-*bis*) all'articolo 42:

1) il comma 2 è sostituito dal seguente: «2. Sono, altresì, segnali complementari i dispositivi destinati ad impedire la sosta, a moderare il traffico e a rallentare la velocità dei veicoli.»;

2) dopo il comma 2, è inserito il seguente: «2-*bis*. Nei centri abitati, sulle strade classificate di tipo E, E-*bis*, F e F-*bis*, ove sia istituito un limite massimo di velocità inferiore o uguale a 30 km/h, per l'intera o solo per una parte della larghezza della corsia o della carreggiata possono essere adottati dispositivi di moderazione del traffico e rallentamento della velocità, realizzati in opera o prefabbricati e installati in forma estesa o in forma puntuale in corrispondenza di specifici punti critici, ivi compresi elementi in rilievo, dossi e rialzi del piano stradale, dispositivi del tipo denominato "cuscini berlinesi", disassamenti, deviazioni e restringimenti artificiali della carreggiata, ampliamenti dei marciapiedi laterali in prossimità delle intersezioni e degli attraversamenti.»

b) *dopo l'articolo, inserire il seguente:*

"Art. 7-*bis* (*Parcheggi per velocipedi negli edifici*). 1. Al fine di favorire lo sviluppo della mobilità sostenibile, in particolare ciclistica, assicurando la disponibilità di adeguati spazi di sosta per le biciclette anche negli edifici pubblici e privati, all'articolo 41-*sexies* della legge 17 agosto 1942, n.

1150, sono aggiunti, in fine, i seguenti commi:

«3. Negli interventi di ristrutturazione edilizia o di nuova costruzione di edifici, ai sensi dell'articolo 3, comma 1, lettere *d*) ed *e*), del decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380, nonché negli interventi sugli spazi aperti annessi agli edifici, deve essere assicurata la realizzazione delle seguenti dotazioni minime di parcheggi destinati ai velocipedi:

a) per gli edifici ad uso residenziale: almeno un posto bici ogni 35 metri quadri di superficie utile in spazi coperti chiusi e almeno un posto bici ogni 100 metri quadri di superficie utile in rastrelliere su spazi pertinenziali;

b) per gli edifici ad uso produttivo, commerciale, direzionale e ricettivo: un posto bici ogni tre addetti in spazi coperti chiusi o in rastrelliere su spazi pertinenziali per i lavoratori e almeno un posto bici ogni 300 metri quadri di superficie utile in rastrelliere su spazi pertinenziali per gli utenti e visitatori;

c) per gli edifici ad uso scolastico e universitario: in aggiunta a quanto previsto alla precedente lettera *b*), almeno un posto bici ogni tre alunni o studenti in rastrelliere su spazi pertinenziali.

4. Le dotazioni minime di parcheggi di cui al precedente comma sono previste dai regolamenti edilizi ovvero, in ogni caso, assicurate dai titoli abilitativi dei singoli interventi edilizi. I parcheggi devono essere facilmente raggiungibili dall'ingresso principale dell'edificio, sono ubicati al livello della strada dalla quale si accede all'edificio stesso oppure sono raggiungibili per mezzo di rampe o appositi collegamenti meccanici, e sono dotati di strutture, che sono definite rastrelliere, idonee a consentire il sostegno del telaio del velocipede e il suo fissaggio mediante sistemi meccanici di protezione contro il furto. Almeno il dieci per cento dei suddetti parcheggi comprende l'allaccio per la ricarica dei velocipedi a pedalata assistita nel caso di spazi coperti chiusi e la disponibilità di spazio sufficiente ad ospitare velocipedi di dimensioni superiori a quelle ordinarie. 4. In ogni caso, negli spazi pertinenziali degli edifici, esistenti o nuovi, è consentita, anche in assenza di appositi parcheggi, la sosta delle biciclette di coloro che abitano o lavorano negli edifici medesimi".

7.21

Ruspanini, Totaro

Al comma 1) apportare le seguenti modifiche:

1) *alla lettera a) premettere la seguente:*

"0a) all'articolo 7, comma 9-*bis*, le parole: «le zone di cui al comma 9» sono sostituite dalle seguenti: «le zone a traffico limitato di cui al comma 9, istituite per esclusive finalità di tutela ambientale.»;"

2) *dopo la lettera a), inserire la seguente:*

"a-*bis*) all'articolo 42:

1) il comma 2 è sostituito dal seguente: «2. Sono, altresì, segnali complementari i dispositivi destinati ad impedire la sosta, a moderare il traffico e a rallentare la velocità dei veicoli. »;

2) dopo il comma 2, è inserito il seguente:

« 2-*bis*. Nei centri abitati, sulle strade classificate di tipo E, E-*bis*, F e F-*bis*, ove sia istituito un limite massimo di velocità inferiore o uguale a 30 km/h, per l'intera o solo per una parte della larghezza della corsia o della carreggiata possono essere adottati dispositivi di moderazione del traffico e rallentamento della velocità, realizzati in opera o prefabbricati e installati in forma estesa o in forma puntuale in corrispondenza di specifici punti critici, ivi compresi elementi in rilievo, dossi e rialzi del piano stradale, dispositivi del tipo denominato "cuscini berlinesi", disassamenti, deviazioni e restringimenti artificiali della carreggiata, ampliamenti dei marciapiedi laterali in prossimità delle intersezioni e degli attraversamenti.»."

7.22

Berutti

Al comma 1) apportare le seguenti modifiche:

1) *alla lettera a) premettere la seguente:*

"0a) all'articolo 7, comma 9-*bis*, le parole: «le zone di cui al comma 9» sono sostituite dalle seguenti: «le zone a traffico limitato di cui al comma 9, istituite per esclusive finalità di tutela ambientale.»;"

2) *dopo la lettera a), aggiungere la seguente:*

"a-*bis*) all'articolo 42:

1) il comma 2 è sostituito dal seguente: «2. Sono, altresì, segnali complementari i dispositivi destinati ad impedire la sosta, a moderare il traffico e a rallentare la velocità dei veicoli. »;

2) dopo il comma 2, è inserito il seguente:

«2-*bis*. Nei centri abitati, sulle strade classificate di tipo E, E-*bis*, F e F-*bis*, ove sia istituito un limite massimo di velocità inferiore o uguale a 30 km/h, per l'intera o solo per una parte della larghezza della corsia o della carreggiata possono essere adottati dispositivi di moderazione del traffico e rallentamento della velocità, realizzati in opera o prefabbricati e installati in forma estesa o in forma puntuale in corrispondenza di specifici punti critici, ivi compresi elementi in rilievo, dossi e rialzi del piano stradale, dispositivi del tipo denominato "cuscini berlinesi", disassamenti, deviazioni e restringimenti artificiali della carreggiata, ampliamenti dei marciapiedi laterali in prossimità delle intersezioni e degli attraversamenti.»."

7.23

[Croatti, Fede](#)

Al comma 1, alla lettera a) premettere la seguente:

«0a) all'articolo 10, comma 3, dopo la lettera g-*ter*) è aggiunta, in fine, la seguente:

"g-*quater*) complessi di veicoli immatricolati ad uso speciale spettacoli viaggianti."».

7.24

[Faraone, Evangelista](#)

Al comma 1, lettera a), premettere la seguente:

«0a) All' articolo 10, comma 6, è aggiunta la seguente frase: "g-*quater*) complessi di veicoli immatricolati ad uso speciale spettacoli viaggianti" .».

7.25

[Berutti](#)

Al comma 1, lettera a), premettere la seguente:

0a) All' articolo 10, comma 6, è aggiunta la seguente frase: "g-*quater* complessi di veicoli immatricolati ad uso speciale spettacoli viaggianti".

7.26

[Lupo](#)

Al comma 1, lettera a), premettere la seguente:

«0a) all'articolo 10, comma 6, dopo il primo periodo, è inserito il seguente: "I predetti Enti, per quanto di competenza, programmano le opportune attività volte a disporre l'immediato aggiornamento delle strade in termini di denominazioni, lunghezze e limiti, nonché della loro utilizzabilità al transito delle differenti categorie di veicoli con relativa pubblicazione delle cartografie e degli elenchi di strade."»

7.27

[Pergreffi, Campari, Corti, Rufa, Ripamonti](#)

Apportare le seguenti modificazioni:

a) *Al comma 1, alla lettera a), premettere la seguente:*

«0a). All'articolo 23, comma 7-*bis*, le parole: "Per l'installazione del cartello di cui al presente comma si applicano in ogni caso le disposizioni del comma 4" sono sostituite dalle seguenti: "Al

centro delle rotatorie situate in ambito extraurbano, nelle quali vi è un'area verde, è consentita l'installazione di più cartelli indicanti il nome dell'impresa o ente affidatari del servizio di manutenzione del verde, in corrispondenza di ogni direttrice stradale convergente sulla rotatoria di dimensioni non superiori ai 90 cm di lunghezza e ai 60 cm di altezza ed è altresì consentita l'indicazione del nome dell'impresa o dell'ente affidatari del servizio di manutenzione direttamente sul tappeto erboso. Per l'installazione dei cartelli e degli altri mezzi pubblicitari di cui al presente comma si applicano in ogni caso le disposizioni di cui al comma 4.»

b) Al comma 1, dopo la lettera a), aggiungere la seguente:

«a-bis) All'articolo 41, comma 10, dopo le parole: "periodo di accensione della luce gialla" sono inserite le seguenti: "che deve avere una durata minima non inferiore a 3 secondi,".»

c) Al comma 1, dopo la lettera c), aggiungere la seguente.

«c-bis) All'articolo 80, dopo il comma 4, è aggiunto il seguente: "4-bis. Per i veicoli di cui all'articolo 60 comma 1 e per i veicoli impiegati dallo spettacolo viaggiante la revisione è disposta ogni quattro anni."».

d) Al comma 1, dopo la lettera c), aggiungere la seguente:

«c-bis). all'articolo 93, comma 1-*quinquies*, la lettera c) è sostituita dalla seguente: "ai lavoratori frontalieri, e a quei soggetti residenti in Italia che prestano un'attività di lavoro o collaborazione in favore di un'impresa avente sede in uno Stato confinante o limitrofo, i quali, con il veicolo ivi immatricolato a proprio nome o a nome del datore di lavoro, transitano in Italia;"».

e) Al comma 1, dopo la lettera d), inserire la seguente:

d-bis) all'articolo 100 comma 4, dopo le parole "ad una motrice," sono aggiunte le seguenti "e qualsiasi altra tipologia di appendice".

f) Al comma 1, dopo la lettera d), aggiungere la seguente:

«d-bis) All' articolo 103, dopo il comma 1 è aggiunto il seguente:

"1-bis. Gli obblighi di cui al secondo periodo del comma precedente non si applicano ai veicoli ultratrentennali o ai veicoli storici iscritti ai registri di cui all'articolo 60 del codice di cui al presente decreto legislativo."»

g) Al comma 1, dopo la lettera d), aggiungere le seguenti:

«d-bis) all'articolo 110, dopo il comma 5, aggiungere il seguente:

"5-bis. Le operazioni dei commi 1, 2 e 3 sono svolte anche presso i soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264. Con decreto dirigenziale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili sono stabilite le modalità di svolgimento delle operazioni di cui al comma 1 da parte dei soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264.";

d-ter) all'articolo 114, dopo il comma 6, aggiungere il seguente comma:

"6-bis. Le operazioni dei commi 2, 3 e 5 sono svolte anche presso i soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264. Con decreto dirigenziale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili sono stabilite le modalità di svolgimento delle operazioni di cui al comma 1 da parte dei soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264."»

h) Al comma 1, dopo la lettera g), aggiungere le seguenti:

«g-bis) all'articolo 122, comma 5-bis, dopo le parole: "di visone notturna" sono inserite le seguenti: ", anche con veicolo ad alimentazione elettrica o ibrida con cambio automatico,";

g-ter) all'articolo 122, dopo il comma 5-bis aggiungere il seguente comma:

"5-ter) L'aspirante al conseguimento delle patenti di guida di categoria AM, A1, A2 e A deve effettuare esercitazioni in autostrada, ove consentito, o su strade extraurbane nonché in ambito urbano, presso una autoscuola con istruttore abilitato e autorizzato. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili sono stabilite la disciplina e le modalità di svolgimento delle esercitazioni di cui al presente comma.";

g-quater) all'articolo 123, comma 7, dopo le parole: "possono essere complessivamente ridotte" sono inserite le seguenti: "ivi compreso il veicolo di categoria B con alimentazione elettrica o ibrida, con cambio automatico di cui all'articolo 122, comma 5-*bis*";»

Conseguentemente, dopo il comma 2, inserire il seguente:

"2-*bis*. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da adottarsi entro sei mesi dalla data di entrata in vigore del presente decreto, il decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti 20 aprile 2012, recante "Disciplina delle esercitazioni di guida in autostrade, su strade extraurbane ed in condizioni di visione notturna, del minore autorizzato e dell'aspirante al conseguimento della patente di categoria B" è modificato in coerenza con le disposizioni all'articolo 122, comma 5 bis, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificato dalla lettera *g-bis*; è altresì stabilita la data a decorrere dalla quale sono applicabili le disposizioni dell'articolo 123, comma 7, del predetto decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificate dalla lettera *g-quater*."

i) Al comma 1, lettera h), numero 2), capoverso 8-ter, sostituire l'ultimo periodo con il seguente:

«Se, il giorno della prova, il conducente che deve sottoporsi all'esperimento di guida è assente ingiustificato, o siano trascorsi oltre sei mesi da assenza giustificata o nel caso di esito negativo dell'esperimento, la patente è revocata»

j) Al comma 1, dopo la lettera h), aggiungere la seguente:

«*h-bis*) All'articolo 175, comma 7, lettera a), sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: "ad eccezione di veicoli autorizzati con modello DGM 243";».

k) Al comma 1, dopo la lettera h), aggiungere la seguente:

«*h-bis*) all'articolo 180, comma 4, secondo periodo, dopo le parole "carta di circolazione" sono inserite le seguenti: "o documento unico di circolazione", e dopo la parola "proprietario" sono inserite le parole "o del locatario in leasing".»

l) Al comma 1, dopo la lettera h), aggiungere la seguente:

«*h-bis*) all'articolo 187, il comma 1 è sostituito dal seguente: "1. Ai fini della sicurezza della circolazione e della tutela della vita umana la velocità massima non può superare i 130 km/h per le autostrade, i 110 km/h per le strade extraurbane principali, i 90 km/h per le strade extraurbane secondarie e per le strade extraurbane locali, ed i 50 km/h per le strade nei centri abitati, con la possibilità di elevare tale limite fino ad un massimo di 70 km/h per le strade urbane le cui caratteristiche costruttive e funzionali lo consentano, previa installazione degli appositi segnali. Sulle autostrade a tre corsie più corsia di emergenza per ogni senso di marcia, dotate di apparecchiature debitamente omologate per il calcolo della velocità media di percorrenza su tratti determinati, in relazione alle caratteristiche progettuali ed effettive del tracciato, il limite massimo di velocità è elevato a 150 km/h, sempreché lo consentano l'intensità del traffico, le condizioni atmosferiche prevalenti e i dati di incidentalità dell'ultimo quinquennio. In caso di precipitazioni atmosferiche di qualsiasi natura, la velocità massima non può superare i 110 km/h per le autostrade ed i 90 km/h per le strade extraurbane principali."».

m) Al comma 1, dopo la lettera h), aggiungere la seguente:

«*h-bis*) All'articolo 198, dopo il comma 1 è inserito il seguente: "1-*bis*. In deroga a quanto disposto dal comma 1, quando il trasgressore, con la stessa azione o omissione, viola più volte la medesima disposizione e tali violazioni non sono immediatamente contestate, ovvero non vi è preavviso della contestazione, si applica la sanzione prevista per la sola violazione rilevata per prima in ordine di tempo, aumentata fino al triplo".».

n) Al comma 1, dopo la lettera i), aggiungere la seguente:

«*i-bis*) all'articolo 204, comma 1, le parole: "nel limite non inferiore al doppio del minimo edittale" sono sostituite dalle seguenti: "nel limite non inferiore al minimo edittale aumentato del 50 per cento".».

o) Al comma 1, dopo la lettera i), aggiungere la seguente:

«i-bis. A decorrere dal 1° settembre 2022 è fatto obbligo di installare i dispositivi di cui all'articolo 60, comma 1, della legge 29 luglio 2010, n.120, su tutti gli impianti semafori esistenti.»

7.28

[Astorre](#)

Al comma 1, dopo la lettera a), aggiungere la seguente:

«a-bis) all'articolo 41, dopo il comma 19 sono inseriti i seguenti:

"19-bis. Ai fini dell'applicazione delle sanzioni amministrative previste dal presente codice, i segnali luminosi di pericolo e di prescrizione e i segnali a messaggio variabile devono essere dotati di sistemi di controllo a distanza in grado di certificare il momento di accensione/spengimento e il loro regolare funzionamento. Di ogni operazione, anche automatica, di accensione/spengimento o di modifica del contenuto del messaggio, deve essere conservata idonea registrazione in grado di certificare l'orario ed il corretto svolgimento delle operazioni stesse. L'orario di effettivo funzionamento registrato deve essere certificato come conforme al tempo coordinato universale (UTC). Nei provvedimenti di cui all'articolo 5, comma 3 che impongono obblighi, divieti e limitazioni resi noti mediante i segnali luminosi di prescrizione e i segnali a messaggio variabile, devono essere indicate le modalità ed i tempi di funzionamento dei segnali e di accensione/spengimento degli stessi.

19-ter. I segnali a messaggio variabile devono essere utilizzati esclusivamente per fornire indicazioni di pericolo o di prescrizione, nonché informazioni utili alla guida relative alla strada su cui sono installati e agli itinerari e/o ambiti ad essa correlati; le indicazioni di pericolo e di prescrizione sono fornite con segnali di dimensioni, colori e forme dei corrispondenti segnali verticali."»

7.29

[Steger](#), [Durnwalder](#), [Laniece](#)

Al comma 1, dopo la lettera a), aggiungere la seguente:

«a-bis) all'articolo 41, dopo il comma 19, sono inseriti i seguenti:

"19-bis. Ai fini dell'applicazione delle sanzioni amministrative previste dal presente codice, i segnali luminosi di pericolo e di prescrizione e i segnali a messaggio variabile devono essere dotati di sistemi di controllo a distanza in grado di certificare il momento di accensione/spengimento e il loro regolare funzionamento. Di ogni operazione, anche automatica, di accensione/spengimento o di modifica del contenuto del messaggio, deve essere conservata idonea registrazione in grado di certificare l'orario ed il corretto svolgimento delle operazioni stesse. L'orario di effettivo funzionamento registrato deve essere certificato come conforme al tempo coordinato universale (UTC). Nei provvedimenti di cui all'articolo 5, comma 3 che impongono obblighi, divieti e limitazioni resi noti mediante i segnali luminosi di prescrizione e i segnali a messaggio variabile, devono essere indicate le modalità ed i tempi di funzionamento dei segnali e di accensione/spengimento degli stessi.

19-ter. I segnali a messaggio variabile devono essere utilizzati esclusivamente per fornire indicazioni di pericolo o di prescrizione, nonché informazioni utili alla guida relative alla strada su cui sono installati e agli itinerari e/o ambiti ad essa correlati; le indicazioni di pericolo e di prescrizione sono fornite con segnali di dimensioni, colori e forme dei corrispondenti segnali verticali."»

7.30

[Barboni](#), [Gallone](#), [Mallegni](#), [Vono](#)

Al comma 1, lettera b), al capoverso categoria "L3e", aggiungere, in fine, le seguenti parole: "L1e".

7.31

[Barboni](#), [Gallone](#), [Mallegni](#), [Vono](#)

Al comma 1, lettera c), n. 3 sostituire il capoverso «2-bis» con il seguente: "2-bis. Chiunque circola con un velocipede a pedalata assistita non rispondente ad una o più delle caratteristiche o prescrizioni indicate nel comma 1 è soggetto alle sanzioni previste dall'articolo 97, commi 6 e 14, secondo periodo."

7.32

[De Petris](#), [Buccarella](#), [Errani](#), [Grasso](#), [Laforgia](#), [Ruotolo](#)

Al comma 1), lettera c), numero 3), capoverso 2 -bis, sostituire le parole «ciclomotori ai sensi e per gli effetti dell'articolo 97» con la seguente «motocicli».

7.33

[Vono](#)

Al comma 1, dopo la lettera c), inserire la seguente:

«c-bis) all'articolo 61, comma 1, lettera c), sono aggiunti, in fine, i seguenti periodi:

"I veicoli o complessi di veicoli che sono equipaggiati con cabine allungate o con dispositivi aerodinamici rispondenti ai requisiti di omologazione della normativa europea possono superare le lunghezze totali previste dal presente articolo nel rispetto, comunque, di quanto prescritto al successivo comma 5. Tali dispositivi devono essere piegati, ritratti o rimossi, a cura del conducente, ove sia a rischio la sicurezza di altri utenti della strada o del conducente o, su strade urbane ed extraurbane con limite di velocità inferiore o uguale ai 50 km/h, in presenza di altri utenti della strada vulnerabili. L'uso dei dispositivi aerodinamici deve essere comunque compatibile con le operazioni di trasporto intermodali e, in ogni caso, allorché ritratti o piegati, i dispositivi non devono superare di oltre 20 cm la lunghezza totale del veicolo o complesso di veicoli privi di tali dispositivi."»

7.34

[Evangelista](#)

Al comma 1, dopo la lettera c), inserire la seguente:

«c-bis) all'articolo 61, comma 1, lettera c), inserire, in fine, i seguenti periodi: "I veicoli o complessi di veicoli che sono equipaggiati con cabine allungate o con dispositivi aerodinamici rispondenti ai requisiti di omologazione della normativa europea possono superare le lunghezze totali previste dal presente articolo nel rispetto, comunque, di quanto prescritto al successivo comma 5. Tali dispositivi devono essere piegati, ritratti o rimossi, a cura del conducente, ove sia a rischio la sicurezza di altri utenti della strada o del conducente o, su strade urbane ed extraurbane con limite di velocità inferiore o uguale ai 50 km/h, in presenza di altri utenti della strada vulnerabili. L'uso dei dispositivi aerodinamici deve essere comunque compatibile con le operazioni di trasporto intermodali e, in ogni caso, allorché ritratti o piegati, i dispositivi non devono superare di oltre 20 cm la lunghezza totale del veicolo o complesso di veicoli privi di tali dispositivi."».

7.35

[Campari](#), [Pergreffi](#), [Corti](#), [Ripamonti](#), [Rufa](#)

Al comma 1, dopo la lettera c), aggiungere la seguente:

«c-bis). All'articolo 80, dopo il comma 4, è aggiunto il seguente:

"4-bis. Per i veicoli impiegati dallo spettacolo viaggiante la revisione è disposta ogni quattro anni."».

7.36

[Corti](#), [Campari](#), [Pergreffi](#), [Rufa](#), [Ripamonti](#)

Al comma 1, dopo la lettera c), aggiungere la seguente:

«c-bis. All'articolo 80, al comma 14, quarto periodo, dopo la parola "revisione" sono aggiunte le seguenti: "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, è consentito recarsi con il veicolo non revisionato presso l'autofficina più vicina al domicilio del soggetto, al fine di effettuare la revisione del veicolo."»

7.37

[Barboni](#), [Mallegni](#)

Al comma 1, dopo la lettera d) aggiungere la seguente lettera:

«d-bis) All'articolo 100 i commi 3-bis e 8 sono soppressi».

Conseguentemente, nell'articolo 11 della legge 29 luglio 2010, n. 120 sono soppresses:

a) al comma 2 la lettera a);

b) al comma 5 le parole ", 100, comma 3-bis,";

c) al comma 6 le parole ", 100, comma 3-bis," e ", 2, lettera a),".

7.38

[Anastasi](#), [Coltorti](#)

Al comma 1, dopo la lettera d), inserire la seguente:

«d-bis) all'articolo 100, comma 4, dopo le parole: "ad una motrice," sono inserite le seguenti: "e qualsiasi altra tipologia di appendice".»

7.39

[L'Abbate](#), [Coltorti](#)

Al comma 1, dopo la lettera d), inserire la seguente:

«d-bis) all'articolo 100, comma 4, dopo le parole: "ad una motrice," sono inserite le seguenti: "e qualsiasi altra tipologia di appendice".»

7.40

[Romeo](#), [Corti](#), [Pergreffi](#), [Campari](#), [Rufa](#), [Ripamonti](#)

Al comma 1, dopo la lettera d), inserire la seguente:

« d-bis) all'articolo 100 comma 4, dopo le parole "ad una motrice," sono aggiunte le seguenti "e qualsiasi altra tipologia di appendice".»

7.41

[Mallegni](#), [Gallone](#), [Tiraboschi](#), [Vono](#)

Al comma 1, dopo la lettera d) inserire la seguente:

«d-bis) all'articolo 100, comma 4, dopo le parole "ad una motrice," aggiungere le seguenti "e qualsiasi altra tipologia di appendice".»

7.42

[Causin](#)

Al comma 1, dopo la lettera d) inserire la seguente:

«d-bis) all'articolo 100 comma 4, dopo le parole "ad una motrice," aggiungere le seguenti "e qualsiasi altra tipologia di appendice".»

7.43

[Campari](#), [Corti](#), [Pergreffi](#), [Ripamonti](#), [Rufa](#)

Al comma 1, dopo la lettera d), aggiungere la seguente:

«d-bis). All' articolo 103 del codice della strada decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, dopo il comma 1 è aggiunto il seguente:

"1-bis. Gli obblighi di cui al secondo periodo del comma precedente non si applicano ai veicoli ultratrentennali o ai veicoli storici iscritti ai registri di cui all'articolo 60 del codice della strada di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285."»

7.44

[Barboni](#), [Gallone](#), [Mallegni](#), [Vono](#)

Al comma 1, dopo la lettera d) aggiungere le seguenti:

«d-bis) all'articolo 110, sono apportate le seguenti modifiche:

1) al comma 5, le parole: "per gli adempimenti previsti ai commi 2, 3 e 4" sono sostituite dalle seguenti: "di svolgimento, in via esclusivamente telematica, degli adempimenti previsti ai commi 2, 2-bis e 3";

2) dopo il comma 5, è inserito il seguente: "5-bis. Le operazioni di cui ai commi 2, 2-bis e 3 sono svolte dall'Ufficio della motorizzazione civile anche per il tramite dei soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264, attraverso il collegamento telematico con il centro elaborazione dati del Dipartimento per la mobilità sostenibile secondo le modalità stabilite con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.";

d-ter) all'articolo 114, sono apportate le seguenti modifiche:

1) al comma 6, dopo le parole: "Le modalità per l'immatricolazione" sono aggiunte le seguenti ", gestite esclusivamente in via telematica,";

2) dopo il comma 6, è inserito il seguente: "6-bis. Le operazioni di cui al comma 2 sono svolte dall'Ufficio della motorizzazione civile anche per il tramite dei soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264, attraverso il collegamento telematico con il centro elaborazione dati del Dipartimento per la mobilità sostenibile secondo le modalità stabilite con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili."»

7.45

[Vono](#), [Gallone](#)

Al comma 1, dopo la lettera d), inserire le seguenti:

«d-bis) all'articolo 110, dopo il comma 5, è aggiunto il seguente:

"5-bis. Le operazioni dei commi 1, 2, 2-bis e 3 sono svolte anche presso i soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264. Con decreto dirigenziale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili sono stabilite le modalità di svolgimento delle operazioni del primo periodo del presente comma da parte dei soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264.";

d-ter) all'articolo 114, dopo il comma 6, è aggiunto il seguente:

"6-bis. Le operazioni dei commi 2, 3 e 5 sono svolte anche presso i soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264. Con decreto dirigenziale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili sono stabilite le modalità di svolgimento delle operazioni del primo periodo del presente comma da parte dei soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264."»

7.46

[Vono](#)

Al comma 1, dopo la lettera d), inserire le seguenti:

«d-bis) all'articolo 110, dopo il comma 5, aggiungere il seguente:

"5-bis. Le operazioni dei commi 1, 2 2-bis e 3 sono svolte anche presso i soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264. Con decreto dirigenziale e del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile sono stabilite le modalità di svolgimento delle operazioni del primo periodo del presente comma da parte dei soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264;

d-ter) all'articolo 114, dopo il comma 6, aggiungere il seguente comma:

"6-bis. Le operazioni dei commi 2, 3 e 5 sono svolte anche presso i soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264. Con decreto dirigenziale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile sono stabilite le modalità di svolgimento delle operazioni del primo periodo del presente comma da parte dei soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264"».

7.47

[Ruspandini](#), [Totaro](#)

Al comma 1, dopo la lettera d), inserire le seguenti:

«d-bis) all'articolo 110, dopo il comma 5, aggiungere il seguente:

"5-bis. Le operazioni dei commi 1, 2, 2-bis e 3 sono svolte anche presso i soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264. Con decreto dirigenziale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili sono stabilite le modalità di svolgimento delle operazioni del primo periodo del presente comma da parte dei soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264.";

d-ter) all'articolo 114, dopo il comma 6, aggiungere il seguente comma:

"6-bis. Le operazioni dei commi 2, 3 e 5 sono svolte anche presso i soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264. Con decreto dirigenziale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili sono stabilite le modalità di svolgimento delle operazioni del primo periodo del presente comma da parte dei soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264."»

7.48

[Di Girolamo](#), [Vanin](#)

Al comma 1, dopo la lettera d), inserire le seguenti:

«d-bis) all'articolo 110, dopo il comma 5, è inserito il seguente:

"5-bis. Le operazioni di cui ai commi 1, 2 e 3 sono svolte anche presso i soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264. Con decreto dirigenziale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili sono stabilite le modalità di svolgimento delle operazioni di cui al periodo precedente da parte dei soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264.";

d-ter) all'articolo 114, dopo il comma 6, è inserito il seguente:

"6-bis. Le operazioni di cui ai commi 2, 3 e 5 sono svolte anche presso i soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264. Con decreto dirigenziale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili sono stabilite le modalità di svolgimento delle operazioni di cui al periodo precedente da parte dei soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264."»

7.49

[Pergreffi](#), [Campari](#), [Corti](#), [Ripamonti](#), [Rufa](#)

Al comma 1, dopo la lettera d), aggiungere le seguenti:

« d-bis) all'articolo 110, dopo il comma 5, aggiungere il seguente:

"5-bis . Le operazioni dei commi 1, 2 e 3 sono svolte anche presso i soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264. Con decreto dirigenziale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili sono stabilite le modalità di svolgimento delle operazioni di cui al comma 1 da parte dei soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264.";

d-ter) all'articolo 114, dopo il comma 6, aggiungere il seguente comma:

"6-bis. Le operazioni dei commi 2, 3 e 5 sono svolte anche presso i soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264. Con decreto dirigenziale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili sono stabilite le modalità di svolgimento delle operazioni di cui al comma 1 da parte dei soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264."»

7.50

[Perosino](#)

Al comma 1, dopo la lettera d) aggiungere la seguente lettera:

«d-bis) all'articolo 115, comma 2, lettera b) la parola "sessantotto" è sostituita dalla parola "settantacinque".

7.51

[Barboni](#), [Gallone](#), [Mallegni](#), [Vono](#)

Al comma 1, dopo la lettera e) aggiungere la seguente:

«e-bis): "C1 o C, anche speciale, ovvero C1E o CE" sono sostituite dalle seguenti: "C1, C, C1E e CE, anche speciale" e dopo le parole: "D1, D1E, D e DE" sono inserite le seguenti: ", anche speciale,"»

7.52

[Coltorti](#)

Al comma 1, lettera g), numero 1), sostituire la parola: «moralì» con la seguente: «soggettivi».

7.53

[Di Girolamo, Vanin](#)

Apportare le seguenti modifiche:

a) al comma 1, dopo la lettera g), inserire le seguenti:

«g-bis) all'articolo 122:

1) al comma 5-bis, dopo le parole: "di visione notturna" sono inserite le seguenti: ", anche con veicolo ad alimentazione elettrica o ibrida con cambio automatico,";

2) dopo il comma 5-bis, è inserito il seguente: "5-ter. L'aspirante al conseguimento delle patenti di guida di categoria AM, A1, A2 e A deve effettuare esercitazioni in autostrada, ove consentito, o su strade extraurbane, nonché in ambito urbano, presso una autoscuola con istruttore abilitato e autorizzato. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili sono stabilite la disciplina e le modalità di svolgimento delle esercitazioni di cui al presente comma.";

g-ter) all'articolo 123, comma 7, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: ", ivi compreso il veicolo di categoria B con alimentazione elettrica o ibrida, con cambio automatico di cui all'articolo 122, comma 5-bis".»;

b) al comma 1, lettera h), numero 2), capoverso "8-ter ", sostituire l'ultimo periodo con il seguente: «Se, il giorno della prova, il conducente che deve sottoporsi all'esperimento di guida è assente ingiustificato, o siano trascorsi oltre sei mesi da assenza giustificata, o nel caso di esito negativo dell'esperimento, la patente è revocata.»;

c) dopo il comma 2, inserire il seguente: «2-bis. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da emanare entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, il decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti 20 aprile 2012, recante "Disciplina delle esercitazioni di guida in autostrade, su strade extraurbane ed in condizioni di visione notturna, del minore autorizzato e dell'aspirante al conseguimento della patente di categoria B" è modificato in coerenza con le disposizioni di cui all'articolo 122, comma 5 bis, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificato dal comma 1, lettera g-bis), del presente articolo. Con il medesimo decreto è altresì stabilita la data a decorrere dalla quale si applicano le disposizioni di cui all'articolo 123, comma 7, del predetto decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificate dal comma 1, lettera g-quater).»

7.54

[Margiotta](#)

Apportare le seguenti modifiche:

a) al comma 1, dopo la lettera g) inserire le seguenti:

«g-bis) all'articolo 122, comma 5-bis, dopo le parole: "di visione notturna" sono inserite le seguenti: ", anche con veicolo ad alimentazione elettrica o ibrida con cambio automatico,";

g-ter) all'articolo 122, dopo il comma 5-bis è aggiunto il seguente comma: "5-ter) L'aspirante al conseguimento delle patenti di guida di categoria AM, A1, A2 e A deve effettuare esercitazioni in autostrada, ove consentito, o su strade extraurbane nonché in ambito urbano, presso una autoscuola con istruttore abilitato e autorizzato. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili sono stabilite la disciplina e le modalità di svolgimento delle esercitazioni di cui al presente comma.";

g-quater) all'articolo 123, comma 7, dopo le parole: "possono essere complessivamente ridotte" sono inserite le seguenti: ", ivi compreso il veicolo di categoria B con alimentazione elettrica o ibrida, con cambio automatico di cui all'articolo 122, comma 5-bis";

b) dopo il comma 2 inserire il seguente: "2-bis. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da adottarsi entro sei mesi dalla data di entrata in vigore del presente decreto, è modificato in coerenza con le disposizioni di cui all'articolo 122, comma 5-bis, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificato dalla lettera g-bis, il decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti 20 aprile 2012, recante "Disciplina delle esercitazioni di guida in

autostrade, su strade extraurbane ed in condizioni di visione notturna, del minore autorizzato e dell'aspirante al conseguimento della patente di categoria B", ed è altresì stabilita la data a decorrere dalla quale sono applicabili le disposizioni dell'articolo 123, comma 7, del medesimo decreto legislativo come modificate dalla lettera g-*quater* del presente articolo".»

7.55

[Margiotta](#)

Al comma 1, alla lettera a) premettere la seguente:

« 0a) all'articolo 6, dopo il comma 1 sono inseriti i seguenti:

1-*bis*. Al fine di assicurare il miglioramento della qualità dell'aria, il Prefetto o i Prefetti territorialmente competenti, nei casi in cui è necessario limitare le emissioni derivanti dai veicoli per i livelli di concentrazione delle sostanze inquinanti o proteggere siti tutelati o sensibili, su istanza degli enti preposti alla tutela dell'ambiente, del paesaggio e del territorio, sentiti gli enti proprietari e gestori delle infrastrutture stradali interessate, e valutati gli effetti sulla circolazione e sulla sicurezza stradale anche sulla rete viaria esterna alle predette zone, può istituire zone a traffico limitato in ambito extraurbano, anche a carattere permanente. Il controllo della circolazione in tali zone può essere effettuato mediante i sistemi di controllo automatico degli accessi, di cui all'articolo 201, comma 1-*is*, lettera g).

1-*ter*. Il Prefetto o i Prefetti territorialmente competenti, per le medesime finalità di cui al comma 1-*bis*, su istanza degli enti preposti alla tutela dell'ambiente, del paesaggio e del territorio, sentiti gli enti proprietari e gestori delle infrastrutture stradali interessate, può imporre riduzioni di velocità, anche a carattere permanente, su particolari tratti stradali adiacenti ai centri abitati. Il controllo della velocità in tali tratti può essere effettuato mediante i sistemi di controllo automatico degli accessi, di cui all'articolo 201, comma 1-*is*, lettera f)."

7.56

[Evangelista](#)

Apportare le seguenti modifiche:

a) al comma 1, dopo la lettera g) inserire le seguenti:

«g-*bis*) all'articolo 122, comma 5-*bis*, dopo le parole: "di visione notturna" sono inserite le seguenti: ", anche con veicolo ad alimentazione elettrica o ibrida con cambio automatico,";

g-*ter*) all'articolo 122, dopo il comma 5-*bis* aggiungere il seguente comma:

"5-*ter*) L'aspirante al conseguimento delle patenti di guida di categoria AM, A1, A2 e A deve effettuare esercitazioni in autostrada, ove consentito, o su strade extraurbane nonché in ambito urbano, presso una autoscuola con istruttore abilitato e autorizzato. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili sono stabilite la disciplina e le modalità di svolgimento delle esercitazioni di cui al presente comma.";

g-*quater*) all'articolo 123, comma 7, dopo le parole: "possono essere complessivamente ridotte" sono inserite le seguenti: "ivi compreso il veicolo di categoria B con alimentazione elettrica o ibrida, con cambio automatico di cui all'articolo 122, comma 5-*bis*";».

b) dopo il comma 2 è inserito il seguente:

"2-*bis*. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da adottarsi entro sei mesi dalla data di entrata in vigore del presente decreto, il decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti 20 aprile 2012, è modificato in coerenza con le disposizioni all'articolo 122, comma 5 bis, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificato dalla lettera g-*bis*; è altresì stabilita la data a decorrere dalla quale sono applicabili le disposizioni dell'articolo 123, comma 7, del predetto decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificate dalla lettera g-*quater*".»

7.57

[Vono](#)

Apportare le seguenti modifiche:

a) *al comma 1, dopo la lettera g) inserire le seguenti:*

«g-bis) all'articolo 122, comma 5-bis, dopo le parole: "di visione notturna" sono inserite le seguenti:

", anche con veicolo ad alimentazione elettrica o ibrida con cambio automatico,";

g-ter) all'articolo 122, dopo il comma 5-bis aggiungere il seguente comma:

"5-ter) L'aspirante al conseguimento delle patenti di guida di categoria AM, A1, A2 e A deve effettuare esercitazioni in autostrada, ove consentito, o su strade extraurbane nonché in ambito urbano, presso una autoscuola con istruttore abilitato e autorizzato. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili sono stabilite la disciplina e le modalità di svolgimento delle esercitazioni di cui al presente comma.";

g-quater) all'articolo 123, comma 7, dopo le parole: "possono essere complessivamente ridotte" sono inserite le seguenti: "ivi compreso il veicolo di categoria B con alimentazione elettrica o ibrida, con cambio automatico di cui all'articolo 122, comma 5-bis";»

b) *dopo il comma 2 inserire il seguente:*

"2-bis. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da adottarsi entro sei mesi dalla data di entrata in vigore del presente decreto, il decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti 20 aprile 2012, recante "Disciplina delle esercitazioni di guida in autostrade, su strade extraurbane ed in condizioni di visione notturna, del minore autorizzato e dell'aspirante al conseguimento della patente di categoria B" è modificato in coerenza con le disposizioni all'articolo 122, comma 5 bis, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificato dalla lettera g-bis; è altresì stabilita la data a decorrere dalla quale sono applicabili le disposizioni dell'articolo 123, comma 7, del predetto decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificate dalla lettera g-quater"».

7.58

Berutti

Apportare le seguenti modifiche:

a) *al comma 1, dopo la lettera g) inserire le seguenti:*

«g-bis) all'articolo 122, comma 5-bis, dopo le parole: "di visione notturna" sono inserite le seguenti:

", anche con veicolo ad alimentazione elettrica o ibrida con cambio automatico,";

g-ter) all'articolo 122, dopo il comma 5-bis aggiungere il seguente comma:

"5-ter) L'aspirante al conseguimento delle patenti di guida di categoria AM, A1, A2 e A deve effettuare esercitazioni in autostrada, ove consentito, o su strade extraurbane nonché in ambito urbano, presso una autoscuola con istruttore abilitato e autorizzato. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili sono stabilite la disciplina e le modalità di svolgimento delle esercitazioni di cui al presente comma.";

g-quater) all'articolo 123, comma 7, dopo le parole: "possono essere complessivamente ridotte" sono inserite le seguenti: "ivi compreso il veicolo di categoria B con alimentazione elettrica o ibrida, con cambio automatico di cui all'articolo 122, comma 5-bis";»

b) *dopo il comma 2 inserire il seguente:*

"2-bis. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da adottarsi entro sei mesi dalla data di entrata in vigore del presente decreto, il decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti 20 aprile 2012, recante "Disciplina delle esercitazioni di guida in autostrade, su strade extraurbane ed in condizioni di visione notturna, del minore autorizzato e dell'aspirante al conseguimento della patente di categoria B" è modificato in coerenza con le disposizioni all'articolo 122, comma 5 bis, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificato dalla lettera g-bis; è altresì stabilita la data a decorrere dalla quale sono applicabili le disposizioni dell'articolo 123, comma 7, del predetto decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificate dalla lettera g-quater"».

7.59

[Pergreffi](#), [Campari](#), [Corti](#), [Ripamonti](#), [Rufa](#)

Apportare le seguenti modificazioni:

a) Al comma 1, dopo la lettera g), inserire le seguenti:

«g-bis) all'articolo 122, comma 5-bis, dopo le parole: "di visione notturna" sono inserite le seguenti: ", anche con veicolo ad alimentazione elettrica o ibrida con cambio automatico,";

g-ter) all'articolo 122, dopo il comma 5-bis aggiungere il seguente comma:

"5-ter) L'aspirante al conseguimento delle patenti di guida di categoria AM, A1, A2 e A deve effettuare esercitazioni in autostrada, ove consentito, o su strade extraurbane nonché in ambito urbano, presso una autoscuola con istruttore abilitato e autorizzato. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili sono stabilite la disciplina e le modalità di svolgimento delle esercitazioni di cui al presente comma.";

g-quater) all'articolo 123, comma 7, dopo le parole: "possono essere complessivamente ridotte" sono inserite le seguenti: "ivi compreso il veicolo di categoria B con alimentazione elettrica o ibrida, con cambio automatico di cui all'articolo 122, comma 5-bis";»

b) Dopo il comma 2, inserire il seguente:

"2-bis. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da adottarsi entro sei mesi dalla data di entrata in vigore del presente decreto, il decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti 20 aprile 2012, recante "Disciplina delle esercitazioni di guida in autostrade, su strade extraurbane ed in condizioni di visione notturna, del minore autorizzato e dell'aspirante al conseguimento della patente di categoria B" è modificato in coerenza con le disposizioni all'articolo 122, comma 5 bis, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificato dalla lettera g-bis; è altresì stabilita la data a decorrere dalla quale sono applicabili le disposizioni dell'articolo 123, comma 7, del predetto decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificate dalla lettera g-quater."

7.60

[Ruspandini](#), [Totaro](#)

Apportare le seguenti modifiche:

a) al comma 1, dopo la lettera g) inserire le seguenti:

«g-bis) all'articolo 122, comma 5-bis, dopo le parole: "di visione notturna" sono inserite le seguenti:

", anche con veicolo ad alimentazione elettrica o ibrida con cambio automatico,";

g-ter) all'articolo 122, dopo il comma 5-bis aggiungere il seguente comma:

"5-ter) L'aspirante al conseguimento delle patenti di guida di categoria AM, A1, A2 e A deve effettuare esercitazioni in autostrada, ove consentito, o su strade extraurbane nonché in ambito urbano, presso una autoscuola con istruttore abilitato e autorizzato. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili sono stabilite la disciplina e le modalità di svolgimento delle esercitazioni di cui al presente comma.";

g-quater) all'articolo 123, comma 7, dopo le parole: "possono essere complessivamente ridotte" sono inserite le seguenti: "ivi compreso il veicolo di categoria B con alimentazione elettrica o ibrida, con cambio automatico di cui all'articolo 122, comma 5-bis";»

b) dopo il comma 2 è inserito il seguente: "2-bis. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da adottarsi entro sei mesi dalla data di entrata in vigore del presente decreto, il decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti 20 aprile 2012, recante "Disciplina delle esercitazioni di guida in autostrade, su strade extraurbane ed in condizioni di visione notturna, del minore autorizzato e dell'aspirante al conseguimento della patente di categoria B" è modificato in coerenza con le disposizioni all'articolo 122, comma 5-bis, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificato dalla lettera g-bis; è altresì stabilita la data a decorrere dalla quale sono applicabili le disposizioni dell'articolo 123, comma 7, del predetto decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificate dalla lettera g-quater".»

7.61

[Barboni](#), [Gallone](#), [Mallegni](#), [Vono](#)

Apportare le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, dopo la lettera g) aggiungere le seguenti:

«g-bis) all'articolo 122, comma 5-bis, dopo le parole: "di visione notturna" sono inserite le seguenti: ", anche con veicolo ad alimentazione elettrica o ibrida con cambio automatico,";

g-ter) all'articolo 123, comma 7, dopo le parole: "possono essere complessivamente ridotte" sono inserite le seguenti: "ivi compreso il veicolo di categoria B con alimentazione elettrica o ibrida, con cambio automatico di cui all'articolo 122, comma 5-bis";»

b) dopo il comma 2 inserire il seguente:

"2-bis". Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da adottarsi entro sei mesi dalla data di entrata in vigore del presente decreto, il decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti 20 aprile 2012, recante "Disciplina delle esercitazioni di guida in autostrade, su strade extraurbane ed in condizioni di visione notturna, del minore autorizzato e dell'aspirante al conseguimento della patente di categoria B" è modificato in coerenza con le disposizioni all'articolo 122, comma 5-bis, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificato dal comma 1, lettera g-bis); è altresì stabilita la data a decorrere dalla quale sono applicabili le disposizioni dell'articolo 123, comma 7, del predetto decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificate dal comma 1, lettera g-ter)."

7.62

[Margiotta](#)

Al comma 1, dopo la lettera g), inserire la seguente:

« g-bis) all'articolo 123 il comma 4 è sostituito dal seguente: "4. Le persone fisiche o giuridiche, le società, gli enti possono presentare l'apposita dichiarazione di inizio attività. Il titolare o il legale rappresentante deve essere in possesso di entrambe le abilitazioni da insegnante e istruttore con un'esperienza quinquennale, avere la proprietà e gestione diretta, personale, esclusiva e permanente dell'esercizio, nonché la gestione diretta dei beni patrimoniali, rispondendo del suo regolare funzionamento nei confronti del concedente; nel caso di apertura di ulteriori sedi per l'esercizio dell'attività di autoscuola, per ciascuna deve essere dimostrato il possesso di tutti i requisiti prescritti, ad eccezione della capacità finanziaria che deve essere dimostrata per una sola sede, e deve avere in organico quale dipendente o collaboratore familiare ovvero anche, nel caso di società di persone o di capitali, quale rispettivamente socio o amministratore idoneo personale didattico con funzioni di insegnante-istruttore anche non in capo ad un'unica persona, requisiti richiesti dal comma 5, ad eccezione della capacità finanziaria."»

7.63

[Corti](#), [Pergreffi](#), [Campari](#), [Rufa](#), [Ripamonti](#)

Al comma 1, dopo la lettera g), aggiungere la seguente:

« g-bis) all'articolo 123, comma 7, è aggiunto, in fine, il seguente periodo:

"Il corso di formazione, presso un'autoscuola, frequentato da parte del titolare di patente A1 o A2 e svolto ai sensi dell'articolo 7 paragrafo 1, lettera c) della Direttiva 2006/126/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 29 Dicembre 2006 concernente la patente di guida, nelle condizioni ivi previste, consente il conseguimento, rispettivamente, della patente A2 o A senza il sostenimento di un esame di guida."»

7.64

[Margiotta](#)

Al comma 1, dopo la lettera g), inserire la seguente:

«g-bis) all'articolo 123, comma 7, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: "Il corso di formazione,

presso un'autoscuola, frequentato da parte del titolare di patente A1 o A2 e svolto ai sensi dell'articolo 7 paragrafo 1, lettera c) della Direttiva 2006/126/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 29 Dicembre 2006 concernente la patente di guida, nelle condizioni ivi previste, consente il conseguimento, rispettivamente, della patente A2 o A senza il sostenimento di un esame di guida."»

7.65

[Vono](#)

Al comma 1, dopo la lettera g) inserire la seguente:

«g-bis) all'articolo 123, comma 7 è aggiunto, in fine, il seguente periodo:

"Il corso di formazione, presso un'autoscuola, frequentato da parte del titolare di patente A1 o A2 e svolto ai sensi dell'articolo 7 paragrafo 1, lettera c) della Direttiva 2006/126/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 29 dicembre 2006 concernente la patente di guida, nelle condizioni ivi previste, consente il conseguimento, rispettivamente, della patente A2 o A senza il sostenimento di un esame di guida"»

7.66

[Berutti](#)

Al comma 1, dopo la lettera g) aggiungere la seguente:

« g-bis) all'articolo 123, comma 7 è aggiunto in fine, il seguente periodo:

"Il corso di formazione, presso un'autoscuola, frequentato da parte del titolare di patente A1 o A2 e svolto ai sensi dell'articolo 7 paragrafo 1, lettera c) della Direttiva 2006/126/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 29 Dicembre 2006 concernente la patente di guida, nelle condizioni ivi previste, consente il conseguimento, rispettivamente, della patente A2 o A senza il sostenimento di un esame di guida."»

7.67

[Ruspanini](#), [Totaro](#)

Al comma 1, dopo la lettera g) aggiungere la seguente:

«g-bis) all'art. 123, comma 7 è aggiunto, in fine, il seguente periodo:

"Il corso di formazione, presso un'autoscuola, frequentato da parte del titolare di patente A1 o A2 e svolto ai sensi dell'articolo 7 paragrafo 1, lettera c) della Direttiva 2006/126/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 29 Dicembre 2006 concernente la patente di guida, nelle condizioni ivi previste, consente il conseguimento, rispettivamente, della patente A2 o A senza il sostenimento di un esame di guida."»

7.68

[Barboni](#), [Gallone](#), [Mallegni](#), [Vono](#)

Al comma 1, dopo la lettera g) aggiungere la seguente:

"g-bis) all'articolo 123, il comma 7-bis è sostituito dal seguente: "L'avvio di attività di un'autoscuola avviene tramite segnalazione certificata di inizio di attività ai sensi dell'articolo 19-bis, comma 3, della legge 7 agosto 1990, n. 241, trasmessa per via telematica allo Sportello unico delle attività produttive istituito presso il Comune territorialmente competente in ragione della sede dell'autoscuola stessa. Ai fini delle verifiche preventive relative alla disponibilità del parco veicolare di cui al comma 7, per ciascuno Sportello unico delle attività produttive è assicurata una specifica funzionalità di accesso e consultazione dell'Archivio Nazionale dei Veicoli di cui all'articolo 226, commi 5, 6 e 7.".

7.69

[De Petris](#), [Buccarella](#), [Errani](#), [Grasso](#), [Laforgia](#), [Ruotolo](#)

Al comma 1, lettera h), numero 2) capoverso 8 -ter) sostituire le parole da: «Se, il giorno della prova» a «la patente è revocata» con le seguenti: «In caso di esito negativo dell'esperimento di guida, la patente è revocata con decorrenza dal giorno stesso della prova. In caso di assenza del titolare, la

patente è sospesa fino all'esito positivo di un ulteriore esperimento di guida che dovrà essere richiesto dall'interessato. La sospensione decorre dal giorno successivo a quello fissato per la prova senza necessità di emissione di un ulteriore provvedimento da parte degli uffici periferici del Dipartimento per la mobilità sostenibile.».

7.70

[Pergreffi](#), [Campari](#), [Corti](#), [Ripamonti](#), [Rufa](#)

Al comma 1, lettera h), numero 2), capoverso 8-ter, sostituire l'ultimo periodo con il seguente:

«Se, il giorno della prova, il conducente che deve sottoporsi all'esperimento di guida è assente ingiustificato, o siano trascorsi oltre sei mesi da assenza giustificata o nel caso di esito negativo dell'esperimento, la patente è revocata»

7.71

[Berutti](#)

Al comma 1, lettera h), numero 2), capoverso 8-ter, sostituire l'ultimo periodo con il seguente:

«Se, il giorno della prova, il conducente che deve sottoporsi all'esperimento di guida è assente ingiustificato, o siano trascorsi oltre sei mesi da assenza giustificata o nel caso di esito negativo dell'esperimento, la patente è revocata»

7.72

[Ruspancini](#), [Totaro](#)

Al comma 1, lettera h), numero 2), capoverso 8-ter, sostituire l'ultimo periodo con il seguente:

«Se, il giorno della prova, il conducente che deve sottoporsi all'esperimento di guida è assente ingiustificato, o siano trascorsi oltre sei mesi da assenza giustificata o nel caso di esito negativo dell'esperimento, la patente è revocata»

7.73

[Evangelista](#)

Al comma 1, lettera h), punto 2), capoverso «8-ter», la parola «revocata» è sostituita dalla seguente: «sospesa».

7.74

[Pavanelli](#), [Fede](#), [Vanin](#)

Al comma 1, dopo la lettera h), inserire la seguente:

«h-bis) all'articolo 138, comma 11, dopo le parole: "Croce rossa," sono inserite le seguenti: "delle organizzazioni di volontariato aderenti alle Reti associative Nazionali ANPAS ODV, Confederazione Nazionale delle Misericordie d'Italia e Misericordia e Solidarietà, iscritte nel Registro Unico Nazionale Terzo Settore, ai sensi dell'articolo 41, comma 2, del decreto legislativo 3 luglio 2017, n. 117,";».

7.75

[Vono](#), [Gallone](#)

Al comma 1, dopo la lettera h), inserire la seguente:

«h-bis) all'articolo 138, al comma 11, dopo le parole: " della Croce rossa", sono inserite le seguenti: ", delle organizzazioni di volontariato aderenti alle Reti associative Nazionali ANPAS ODV e Confederazione Nazionale delle Misericordie d'Italia, iscritte nel Registro Unico Nazionale Terzo Settore, ai sensi dell'articolo 41, comma 2 del decreto legislativo 3 luglio 2017, n. 117,".»

7.76

[Rufa](#), [Pergreffi](#), [Campari](#), [Corti](#), [Ripamonti](#)

Al comma 1, dopo la lettera h), aggiungere la seguente:

«h-bis) All'articolo 138, comma 11, dopo le parole "italiana," sono aggiunte le seguenti: "delle associazioni aderenti alle Reti associative Nazionali ANPAS ODV e Confederazione Nazionale delle Misericordie d'Italia, iscritte nel Registro Unico Nazionale Terzo Settore, ai sensi dell'articolo 41,

comma 2 del decreto legislativo 3 luglio 2017, n. 117,".»

7.77

[Comincini](#)

Al comma 1, dopo la lettera h) inserire la seguente:

"h-bis) all'articolo 148:

1) dopo il comma 3, è inserito il seguente: «3-bis. È vietato il sorpasso di un velocipede a una distanza laterale minima inferiore a un metro e mezzo»;

2) al comma 16 dopo le parole: «dai commi 9, 10, 11, 12 e 13» sono inserite le seguenti: «ovvero non rispetti la distanza minima di cui al comma 3-bis»."

7.78

[Vono, Gallone](#)

Al comma 1, dopo la lettera h), inserire la seguente:

«h-bis) all'articolo 158, comma 1, lettera h-ter), le parole: "un'ora" sono sostituite con le seguenti: "quindici minuti"».

7.79

[Anastasi, Giroto](#)

Al comma 1, dopo la lettera h), inserire la seguente:

«h-bis) all'articolo 158, comma 1, lettera h-ter), le parole: "un'ora" sono sostituite dalle seguenti: "trenta minuti";».

7.80

[Astorre](#)

Al comma 1, dopo la lettera h), inserire le seguenti:

« h-bis) all'articolo 167 sono apportate le seguenti modificazioni:

1) dopo il comma 1 è inserito il seguente: "1-bis. Nel rilevamento della massa dei veicoli effettuato con gli strumenti di cui al comma 12 si applica una riduzione pari al 5 per cento del valore misurato, mentre nel caso di utilizzo di strumenti di cui al comma 12-bis si applica una riduzione pari al 10 per cento del valore misurato."

2) il comma 2 è sostituito dal seguente:"2. Chiunque circola con un veicolo la cui massa complessiva a pieno carico risulta essere superiore a quella indicata nella carta di circolazione, quando detta massa è superiore a 10 t, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma: a) da euro 42 a euro 173, se l'eccedenza non supera 1 t; b) da euro 87 a euro 345, se l'eccedenza non supera le 2 t; c) da euro 173 a euro 695, se l'eccedenza non supera le 3 t; d) da euro 431 a euro 1.734, se l'eccedenza supera le 3 t."

3) il comma 2-bis è sostituito dal seguente: "2-bis. I veicoli di cui al comma 2, se ad alimentazione esclusiva o doppia a metano, GPL, elettrica e ibrida e dotati di controllo elettronico della stabilità, possono circolare con una massa complessiva a pieno carico che non superi quella indicata nella carta di circolazione più una tonnellata. Si applicano le sanzioni di cui al comma 2."

4) il comma 3 è sostituito dal seguente:" Per i veicoli di massa complessiva a pieno carico non superiore a 10 t, le sanzioni amministrative previste nel comma 2 sono applicabili allorché l'eccedenza, non superi rispettivamente il cinque, quindici, venticinque per cento, oppure superi il venticinque per cento della massa complessiva."

5) al comma 3-bis, il numero "15" è sostituito dal seguente:"10".

6) il comma 5 è sostituito dal seguente: "5. Chiunque circola con un autotreno o con un autoarticolato la cui massa complessiva a pieno carico risulti superiore a quella indicata nella carta di circolazione è soggetto ad un'unica sanzione amministrativa uguale a quella prevista nel comma 2. La medesima sanzione si applica anche nel caso in cui un autotreno o un articolato sia costituito da un veicolo trainante di cui al comma 2-bis: in tal caso l'eccedenza di massa è calcolata separatamente tra i

veicoli del complesso applicando le tolleranze di cui al comma 2-*bis* per il veicolo trattore.".

7) al comma 10 la parola: "dieci" è sostituita dalla seguente: "cinque".

8) al comma 10-*bis* le parole: "valore minimo fra il 20 per cento e il 10" sono sostituite dal seguente numero: "5".

9) il comma 11 è sostituito dal seguente: "11. Le sanzioni amministrative previste nel presente articolo sono applicabili anche ai trasporti ed ai veicoli eccezionali, definiti all'articolo 10, quando venga superata la massa complessiva massima indicata nell'autorizzazione, La prosecuzione del viaggio è subordinata al rilascio di una nuova autorizzazione.".

10) al comma 12 dopo le parole: "strumenti di pesa" sono aggiunte le seguenti: "di tipo statico".

11) dopo il comma 12 è inserito il seguente: "12-*bis*. Costituiscono altresì fonti di prova per il controllo del carico le risultanze degli strumenti di pesa di tipo dinamico in dotazione agli organi di polizia, omologati o approvati dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. Le spese per l'accertamento sono a carico dei soggetti di cui al comma 9 in solido.".

h-ter) all'articolo 169, il comma 7 è sostituito dal seguente: "7. Chiunque guida veicoli destinati a trasporto di persone, escluse le autovetture, che hanno un numero di persone superiore a quello indicato nella carta di circolazione, e/o una massa complessiva superiore a quella indicata nella carta di circolazione, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 173 a euro 694. Costituiscono fonte di prova per la verifica della massa gli strumenti di cui all'articolo 167 e di cui all'articolo 363 del Regolamento. Per la determinazione del valore della massa rilevata, si applica quanto disposto dall'articolo 167, comma 1-*bis*.";

h-quater) all'articolo 176, al comma 9, inserire, in fine, il seguente periodo: "Nei tratti autostradali in cui vige il divieto di sorpasso di cui al comma 14 dell'articolo 148, qualunque sia il numero di corsie per carreggiata e salvo diversa segnalazione, è vietato ai conducenti di veicoli per cui vale il divieto di impegnare altre corsie all'infuori di quella più vicina al bordo destro della carreggiata."»

7.81

[Steger](#), [Durnwalder](#), [Laniece](#)

Al comma 1, dopo la lettera h), inserire la seguente:

«*h-bis*) all'articolo 167 sono apportate le seguenti modificazioni:

a) dopo il comma 1 è inserito il seguente: «1-*bis*. Nel rilevamento della massa dei veicoli effettuato con gli strumenti di cui al comma 12 si applica una riduzione pari al 5 per cento del valore misurato, mentre nel caso di utilizzo di strumenti di cui al comma 12-*bis* si applica una riduzione pari al 10 per cento del valore misurato.».

b) il comma 2 è sostituito dal seguente: «2. Chiunque circola con un veicolo la cui massa complessiva a pieno carico risulta essere superiore a quella indicata nella carta di circolazione, quando detta massa è superiore a 10 t, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma: a) da euro 42 a euro 173, se l'eccedenza non supera 1 t; b) da euro 87 a euro 345, se l'eccedenza non supera le 2 t; c) da euro 173 a euro 695, se l'eccedenza non supera le 3 t; d) da euro 431 a euro 1.734, se l'eccedenza supera le 3 t.».

c) il comma 2-*bis* è sostituito dal seguente: «2-*bis*. I veicoli di cui al comma 2, se ad alimentazione esclusiva o doppia a metano, GPL, elettrica e ibrida e dotati di controllo elettronico della stabilità, possono circolare con una massa complessiva a pieno carico che non superi quella indicata nella carta di circolazione più una tonnellata. Si applicano le sanzioni di cui al comma 2.».

d) il comma 3 è sostituito dal seguente: « Per i veicoli di massa complessiva a pieno carico non superiore a 10 t, le sanzioni amministrative previste nel comma 2 sono applicabili allorché l'eccedenza, non superi rispettivamente il cinque, quindici, venticinque per cento, oppure superi il venticinque per cento della massa complessiva.»

e) al comma 3-*bis* il numero «15» è sostituito dal seguente «10».

f) il comma 5 è sostituito dal seguente: «5. Chiunque circola con un autotreno o con un autoarticolato la cui massa complessiva a pieno carico risulti superiore a quella indicata nella carta di circolazione è soggetto ad un'unica sanzione amministrativa uguale a quella prevista nel comma 2. La medesima sanzione si applica anche nel caso in cui un autotreno o un articolato sia costituito da un veicolo trainante di cui al comma 2-*bis*: in tal caso l'eccedenza di massa è calcolata separatamente tra i veicoli del complesso applicando le tolleranze di cui al comma 2-*bis* per il veicolo trattore.»

g) al comma 10 la parola «dieci» è sostituita dalla seguente «cinque».

h) al comma 10-*bis* le parole « valore minimo fra il 20 per cento e il 10» sono sostituite dal seguente numero «5».

i) il comma 11 è sostituito dal seguente: «11. Le sanzioni amministrative previste nel presente articolo sono applicabili anche ai trasporti ed ai veicoli eccezionali, definiti all'articolo 10, quando venga superata la massa complessiva massima indicata nell'autorizzazione, La prosecuzione del viaggio è subordinata al rilascio di una nuova autorizzazione.»

l) al comma 12 dopo le parole « strumenti di pesa » sono aggiunte le seguenti « di tipo statico».

m) dopo il comma 12 è inserito il seguente: » 12-*bis*. Costituiscono altresì fonti di prova per il controllo del carico le risultanze degli strumenti di pesa di tipo dinamico in dotazione agli organi di polizia, omologati o approvati dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. Le spese per l'accertamento sono a carico dei soggetti di cui al comma 9 in solido.»

7.82

[Steger](#), [Durnwalder](#), [Laniece](#)

Al comma 1, dopo la lettera h), inserire la seguente:

«h-*bis*) all'articolo 169, il comma 7 è sostituito dal seguente: "Chiunque guida veicoli destinati a trasporto di persone, escluse le autovetture, che hanno un numero di persone superiore a quello indicato nella carta di circolazione, e/o una massa complessiva superiore a quella indicata nella carta di circolazione, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 173 a euro 694. Costituiscono fonte di prova per la verifica della massa gli strumenti di cui all'articolo 167 e di cui all'articolo 363 del Regolamento. Per la determinazione del valore della massa rilevata, si applica quanto disposto dall'articolo 167, comma 1-*bis*."»

7.83

[Faraone](#), [Evangelista](#)

Al comma 1, apportare le seguenti modificazioni:

a) dopo la lettera h) aggiungere la seguente: «h-*bis*) all'articolo 171, comma 1, dopo le parole ai conducenti e agli eventuali passeggeri di ciclomotori e motoveicoli" sono aggiunte le seguenti: "nonché dei velocipedi di cui all'articolo 50";»

b) dopo la lettera i), aggiungere la seguente: «i-*bis*) all'articolo 193, comma 1, dopo le parole "compreso i filoveicoli e i rimorchi," sono aggiunte le seguenti: "nonché i velocipedi di cui all'articolo 50";»

7.84

[Di Girolamo](#), [Vanin](#)

Al comma 1, dopo la lettera h), inserire la seguente:

«h-*bis*) all'articolo 173, comma 3-*bis*, le parole: ", qualora lo stesso soggetto compia un'ulteriore violazione nel corso di un biennio" sono soppresse;».

7.85

[Di Girolamo](#), [Vanin](#)

Al comma 1, dopo la lettera h), inserire la seguente:

«h-*bis*) all'articolo 175:

1) al comma 2, lettera a), le parole: "150 centimetri cubici se a motore termico" sono sostituite dalle seguenti: "120 centimetri cubici se a motore termico";

2) dopo il comma 2, è inserito il seguente: "2-bis. La circolazione dei motocicli con cilindrata pari o superiore a 120 centimetri cubici se a motore termico di cui al comma 2, lettera a), e inferiore a 150 centimetri cubici se a motore termico, è consentita ai soggetti maggiorenni, muniti di patente di categoria A2, A, B o di categoria superiore o muniti da almeno due anni di patente di categoria A1."».

7.86

[Corti](#), [Pergreffi](#), [Campari](#), [Rufa](#), [Ripamonti](#)

Al comma 1, dopo la lettera h), aggiungere la seguente:

«h-bis) All'articolo 175, comma 2, lettera a):

1) Le parole: "150 centimetri cubici se a motore termico" sono sostituite dalle seguenti: "120 centimetri cubici se a motore termico".

2) Sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: "La circolazione è comunque consentita solo a soggetti maggiorenni, muniti di patente di categoria A2, A, B o di categoria superiore o muniti da almeno due anni di patente di categoria A1".»

7.87

[Croatti](#)

Dopo la lettera h), inserire la seguente:

«h-bis) all'articolo 175, comma 7, lettera a), dopo la parola "rimorchi" sono aggiunte, in fine, le seguenti: ", ad eccezione dei veicoli autorizzati con DGM 243";».

7.88

[Faraone](#), [Evangelista](#)

Al comma 1, dopo la lettera h) inserire la seguente:

«h-bis. All'articolo 175, comma 7, lettera a), dopo la parola "rimorchi" è aggiunta la seguente frase "ad eccezione dei veicoli autorizzati con modello DGM 243".»

7.89

[Berutti](#)

Al comma 1, dopo la lettera h) inserire la seguente:

«h-bis) All'articolo 175, comma 7, lettera a), dopo la parola "rimorchi" è aggiunta la seguente frase "ad eccezione dei veicoli autorizzati con DGM 243".»

7.90

[Steger](#), [Durnwalder](#), [Laniece](#)

Al comma 1, dopo la lettera h), inserire la seguente:

«h-bis) all'articolo 176, comma 9, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: "Nei tratti autostradali in cui vige il divieto di sorpasso di cui al comma 14 dell'articolo 148, qualunque sia il numero di corsie per carreggiata e salvo diversa segnalazione, è vietato ai conducenti di veicoli per cui vale il divieto di impegnare altre corsie all'infuori di quella più vicina al bordo destro della carreggiata.»

7.91

[Magorno](#), [Evangelista](#)

Al comma 1, dopo la lettera h), inserire la seguente:

«h-bis) dopo l'articolo 186-bis, è inserito il seguente: "Art. 186-ter - (Guida per conducenti di età inferiore a ventuno anni e per i neo-patentati con più di un passeggero in orari notturni) - 1. Ai conducenti di età inferiore a ventuno anni e ai conducenti nei primi tre anni dal conseguimento della patente di categoria B è vietato guidare con più di un passeggero dalle ore 00:00 fino alle ore 05:00.

2. I conducenti che incorrano nella violazione del comma precedente sono puniti, ove il fatto non costituisca più grave reato, con l'ammenda da euro 800 a euro 3.200 e l'arresto fino a sei mesi.

All'accertamento del reato consegue in ogni caso la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da sei mesi ad un anno. La patente di guida è sempre revocata, ai sensi del capo II, sezione II, del titolo VI, in caso di recidiva nel biennio.

3. Se il conducente provoca altresì un incidente stradale, le sanzioni di cui al comma 2 del presente articolo sono raddoppiate ed è disposto il fermo amministrativo del veicolo per centottanta giorni, salvo che il veicolo appartenga a persona estranea all'illecito.

4. Competente a giudicare dei reati di cui al presente articolo è il tribunale in composizione monocratica.

5. Le disposizioni relative alle sanzioni accessorie di cui al comma 2 si applicano anche in caso di applicazione della pena su richiesta delle parti.

6. Il veicolo, qualora non possa essere guidato da altra persona idonea, può essere fatto trasportare fino al luogo indicato dall'interessato o fino alla più vicina autorimessa e lasciato in consegna al proprietario o al gestore di essa con le normali garanzie per la custodia. Le spese per il recupero ed il trasporto sono interamente a carico del trasgressore.

7. Una quota pari al trenta per cento dell'ammenda irrogata con la sentenza di condanna è destinata ad alimentare il Fondo contro l'incidentalità notturna di cui all'articolo 6-*bis* del decreto-legge 3 agosto 2007, n. 117, convertito con modificazioni dalla legge 2 ottobre 2007, n. 160, e successive modificazioni.

8. Si applicano le disposizioni di cui al comma 9-*bis* del dell'articolo 186" ».

7.92

[Pavanelli, Vanin](#)

Al comma 1, lettera i), aggiungere, in fine, il seguente periodo: «Le macchine per uso di persone con disabilità per uso esterno di cui al precedente periodo devono essere equipaggiate con:

a) dispositivi di segnalazione visiva e di illuminazione;

b) giubbotto o bretelle retroriflettenti ad alta visibilità con le caratteristiche tecniche di cui al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti del 30 dicembre 2003.».

7.93

[Astorre](#)

Al comma 1, dopo la lettera i), inserire le seguenti:

« i-*bis*) All'articolo 198 sono apportate le seguenti modificazioni:

1) il comma 2 è sostituito dal seguente: "2. Fuori dei casi di cui all'articolo 198-*bis*, quando più violazioni delle medesime disposizioni degli articoli 6 e 7 sono accertate, senza contestazione immediata, nella stessa zona a traffico limitato, nella stessa area pedonale urbana ovvero sul medesimo tratto di strada su cui insiste una stessa limitazione o divieto attraverso dispositivi di controllo remoto delle violazioni di cui all'articolo 201, si applica una sola sanzione per ciascun giorno di calendario. Tuttavia, quando sono previste limitazioni del traffico solo in determinate fasce orarie nella medesima giornata, si applica una sanzione per ciascuna fascia oraria."

2) dopo l'articolo 198, inserire il seguente: "198-*bis*. (Illeciti amministrativi e relative sanzioni)

1. Ai fini dell'applicazione delle norme del presente codice, gli illeciti amministrativi che riguardano la circolazione di un veicolo non avente i requisiti tecnici o amministrativi costituiscono un'unica violazione anche se reiterata nel tempo. Restano ferme le disposizioni di cui ai commi 2, 3, 4, 5 e 6. Nel caso in cui la condizione di cui al primo periodo venga meno, la condotta oggetto di violazione costituisce un nuovo illecito e ad essa può essere applicata un'altra sanzione.

2. La condizione di cui al comma 1 viene meno per effetto dell'accertamento della violazione a seguito di contestazione immediata. Tuttavia, salvo che ciò non sia vietato da altre disposizioni e nel rispetto delle condizioni di sicurezza della circolazione, l'organo di polizia che ha accertato la violazione che ha determinato il venir meno della condizione di cui al comma 1 può autorizzare il trasgressore, per la via più breve e nel più breve tempo possibile, a completare il viaggio o a

raggiungere il luogo di destinazione.

3. Nel caso di accertamento di violazioni di cui al comma 1 senza contestazione immediata ai sensi dell'articolo 201, la condizione di cui al comma 1 viene meno dalla notifica della violazione ai sensi dell'articolo 201. In tali ipotesi, tutte le violazioni aventi per oggetto la medesima condotta, accertate nei 90 giorni antecedenti alla notifica della violazione stessa e non ancora notificate, sono assorbite da quella notificata.

4. Nei casi di cui al comma 3, quando, prima della notifica delle violazioni accertate senza contestazione immediata, la condotta oggetto delle stesse violazioni è contestata immediatamente, la condizione di cui al comma 1 viene meno per effetto della contestazione immediata e tutte le violazioni aventi per oggetto la medesima condotta, accertate nei 90 giorni antecedenti alla contestazione non ancora notificate, sono assorbite da quella contestata al trasgressore.

5. In deroga all'articolo 198, nei casi di cui ai commi precedenti, chiunque commette più violazioni della stessa disposizione, accertate senza contestazione immediata, è ammesso al pagamento in misura ridotta di cui all'articolo 202, se consentito, per un importo pari al quadruplo della sanzione prevista, se più favorevole e delle relative spese di accertamento e notificazione. Le disposizioni del periodo precedente si applicano a tutte le violazioni accertate prima della data di notifica di una di esse, limitatamente a quelle per le quali l'interessato abbia fatto istanza e salvo che per esse non sia già avvenuto il pagamento in misura ridotta. L'istanza di cui al periodo precedente può essere presentata entro sessanta giorni al prefetto del luogo in cui è stata commessa la violazione che gli è stata notificata per prima, con le modalità di cui all'articolo 203, dandone, altresì, comunicazione a tutti gli altri organi di polizia stradale interessati. Questi ultimi, nelle more dell'emissione del provvedimento di cui al periodo successivo, interrompono tutte le procedure connesse alla violazione accertata. Il prefetto, entro 60 giorni, con proprio provvedimento, ammette al pagamento nella misura indicata nel primo periodo per la prima violazione che gli è stata notificata e dispone l'archiviazione delle altre violazioni indicate nell'istanza dell'interessato, fatte salve le spese di notificazione che dovranno essere, comunque, corrisposte a favore di ogni singolo organo accertatore. Il pagamento deve essere eseguito a favore dell'amministrazione cui appartiene l'organo che ha accertato la violazione per la quale l'interessato ha presentato l'istanza, con le modalità di pagamento indicate nel verbale di contestazione. Le spese di notificazione relative ai verbali di contestazione per le quali il prefetto ha disposto l'archiviazione, dovranno essere corrisposte con le modalità originariamente indicate negli stessi verbali. I pagamenti dovranno essere corrisposti entro sessanta giorni dalla notificazione del provvedimento del prefetto, che sarà eseguito a cura dell'organo che ha accertato la prima violazione, con le modalità di cui all'articolo 201. Dell'avvenuta notificazione del provvedimento del prefetto dovrà essere data comunicazione a tutti gli organi di polizia stradale interessati. Si applicano, in quanto compatibili, le disposizioni di cui all'articolo 203, comma 3. Avverso il provvedimento del prefetto è ammessa opposizione davanti all'autorità giudiziaria ai sensi dell'articolo 205.

6. Nel caso di accertamento automatico delle violazioni di cui al comma 1 che comportano il fermo o il sequestro del veicolo o che comunque non consentono la continuazione del viaggio, se non a seguito del soddisfacimento dei requisiti tecnici e amministrativi necessari per circolazione su strada, in assenza di contestazione immediata, la violazione deve essere notificata al trasgressore senza ritardo anche ricorrendo a sistemi telematici."»

i-ter) All'articolo 201, sono apportate le seguenti modificazioni:

1) il comma 1-*bis*) è sostituito dal seguente: "1-*bis*. Fermo restando quanto indicato dal comma 1, nei seguenti casi la contestazione immediata non è necessaria e agli interessati sono notificati gli estremi della violazione nei termini di cui al comma 1:

- a) impossibilità di raggiungere un veicolo lanciato ad eccessiva velocità;
- b) accertamento delle violazioni delle segnalazioni semaforiche di cui all'articolo 146, commi 2 e 3;
- c) accertamento della violazione del divieto di sorpasso di cui all'articolo 148;

- d) accertamento della violazione in assenza del trasgressore e del proprietario del veicolo;
- e) accertamento effettuato con i dispositivi di cui all'articolo 4 del decreto-legge 20 giugno 2002, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 1 agosto 2002, n. 168, e successive modificazioni;
- f) rilevazione degli accessi di veicoli non autorizzati ai centri storici, alle zone a traffico limitato, alle aree pedonali, alle piazzole di carico e scarico di merci, o della circolazione sulle corsie e sulle strade riservate o con accesso o transito vietato, attraverso dispositivi omologati ai sensi di apposito regolamento emanato con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. Con il medesimo regolamento sono definite le condizioni per l'installazione e l'esercizio dei dispositivi di controllo, al fine di consentire la rilevazione delle violazioni dei divieti di circolazione, in ingresso, all'interno ed in uscita nelle corsie, strade, aree e zone di cui al periodo precedente, nonché' il controllo della durata di permanenza all'interno delle medesime zone;
- g) accertamento delle violazioni di cui agli articoli 143, commi 11 e 12, 167, 170, 171, e 173 per mezzo di dispositivi o apparecchiature di rilevamento approvate o omologate; per l'accertamento delle violazioni di cui all'art. 173 possono essere utilizzati anche dispositivi che, nel rispetto della riservatezza dei passeggeri, consentano di accertare l'illecito utilizzo dei dispositivi da parte del conducente;
- h) accertamento delle violazioni di cui agli articoli 6, commi 1 e 4 lett. b), 7, commi 11-*bis* e 13-*bis*, 10, 62, 72, 78, 79, 80, 193, 213, 214, 216 e 217, per mezzo di appositi dispositivi o apparecchiature di rilevamento approvate o omologate ai sensi di apposito regolamento emanato con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili di concerto con il Ministro dell'interno. Con il medesimo regolamento sono definite le condizioni per l'installazione e l'esercizio dei dispositivi di controllo, nonché l'accesso alle banche dati necessarie per il loro funzionamento. Per l'accertamento delle violazioni, la documentazione fotografica prodotta costituisce atto di accertamento, ai sensi e per gli effetti dell'articolo 13 della legge 24 novembre 1981, n. 689, in ordine alla circostanza che al momento del rilevamento un determinato veicolo, munito di targa di immatricolazione, stava circolando sulla strada".

2) il comma 1-*ter*) è sostituito dal seguente: "1-*ter*. Nei casi diversi da quelli di cui al comma 1-*bis* nei quali non è avvenuta la contestazione immediata, il verbale notificato agli interessati deve contenere anche l'indicazione dei motivi che hanno reso impossibile la contestazione immediata. Nei casi previsti dalle lettere b), c), e), f) g) e h) del comma 1-*bis* non è necessaria la presenza degli organi di polizia stradale qualora l'accertamento avvenga mediante rilievo con dispositivi o apparecchiature che sono stati omologati ovvero approvati per il funzionamento in modo completamente automatico. Tali strumenti devono essere gestiti direttamente dagli organi di polizia stradale di cui all'articolo 12, comma 1."

3) il comma 1-*quater*) è sostituito dal seguente: "1-*quater*. I dispositivi per l'accertamento e il rilevamento automatico delle violazioni possono accertare contemporaneamente due o più violazioni tra quelle indicate al comma 1-*bis*, se approvati od omologati per l'accertamento e il rilevamento automatico di ciascuna delle violazioni rilevate."

4) il comma 1-*quinqies*) è sostituito dal seguente: "1-*quinqies*. In deroga alle disposizioni del comma 1 *quater*, le immagini acquisite mediante dispositivi approvati od omologati possono essere utilizzate anche per l'accertamento di altre violazioni, tra quelle indicate al comma 1-*bis*, per le quali i dispositivi non sono specificamente approvati od omologati, quando le violazioni, commesse con la medesima azione od omissione, possono essere accertate dalla semplice visione dell'immagine stessa."

5) dopo il comma 2-*bis* sono inseriti i seguenti:

"2-*ter*. Nei casi previsti dal comma 1 *bis*, quando il veicolo con cui è stata commessa la violazione è immatricolato all'estero e non è possibile, per difficoltà oggettive, acquisire i dati del proprietario o di altro obbligato in solido, le risultanze dell'accertamento compiuto sono inserite

nell'archivio di cui al comma 2 quater e la violazione relativa può essere contestata nei cinque anni successivi nei confronti di chi è trovato alla guida del veicolo stesso. In tali casi, si applicano le disposizioni dell'articolo 207. I proventi delle sanzioni riscosse spettano alle Amministrazioni da cui dipendono i soggetti che hanno compiuto l'accertamento della violazione, secondo le disposizioni dell'articolo 208.

2 quater. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, sulla base dei dati trasmessi, per via telematica, dagli organi di polizia stradale, forma l'elenco dei veicoli immatricolati all'estero che risultano aver commesso violazioni per le quali non è stato possibile procedere alla contestazione o notificazione del verbale di accertamento. L'elenco è messo a disposizione degli organi di cui all'articolo 12 per la consultazione esclusivamente in forma telematica. Con provvedimento del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministero dell'interno e con il Ministero dell'economia e delle finanze sono determinate le procedure di trasmissione degli accertamenti, di gestione ed aggiornamento dell'elenco, di riscossione delle sanzioni e di attribuzione delle somme riscosse ai soggetti a cui, secondo l'articolo 208, spettano i relativi proventi. L'elenco dei veicoli, limitatamente ai dati concernenti la presenza della targa nell'elenco stesso e l'organo di polizia procedente, è reso disponibile a chiunque vi abbia interesse, in forma e con modalità rispettose delle norme in materia di riservatezza personale, determinate con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministero dell'interno."

6) dopo il comma 5-bis è inserito il seguente: "5-ter. Sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali è consentito l'accertamento di tutte violazioni previste dal presente Codice attraverso la visione delle immagini degli impianti di videosorveglianza che sono installati sulle strade stesse. L'accertamento deve essere compiuto in modo diretto, nel momento in cui viene ripreso dagli impianti di videosorveglianza e deve prevedere l'acquisizione e conservazione di un filmato avente data ed orario certificato e firma digitale dell'operatore che ha effettuato l'accertamento in modo contestuale. L'orario di effettivo funzionamento in presenza dell'operatore addetto al controllo deve essere registrato e certificato come conforme al tempo coordinato universale (UTC). Le violazioni dell'articolo 176 possono essere accertate anche dai soggetti indicati dal comma 11 dell'articolo 176 stesso, previa idonea qualificazione. Ai dispositivi di videosorveglianza previste dal presente comma non si applicano le disposizioni dell'articolo 45. Per le violazioni accertate nel modo previsto dal presente comma la contestazione immediata non è necessaria e agli interessati sono notificati gli estremi della violazione nei termini di cui al comma 1. Con decreto del Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministero dell'Interno, acquisito il parere del Garante della Privacy, sono determinate le modalità, utilizzazione dei dispositivi, di acquisizione e di conservazione delle registrazioni delle violazioni accertate. Le violazioni accertate che prevedono la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida di cui all'articolo 218, sono segnalate immediatamente agli operatori di polizia presenti lungo l'autostrada o la strada extraurbana principale che possono procedere alla contestazione della violazione. Qualora tale contestazione non sia stata effettuata, si procede come indicato nel presente comma e agli interessati sono notificati gli estremi della violazione nei termini di cui al comma 1."»

i-quater) all'articolo 203 dopo il comma 3, è inserito il seguente: "3-bis. Quando il veicolo con cui è stata commessa la violazione è immatricolato all'estero e non è possibile, per difficoltà oggettive, procedere all'iscrizione al ruolo ovvero avviare altre procedure di riscossione coattiva nei confronti del conducente o del proprietario o di altro obbligato in solido, le risultanze dell'accertamento compiuto e della somma da pagare sono inserite nell'archivio di cui al comma 2 quater dell'articolo 201 e la riscossione coattiva può essere attivata, nei cinque anni successivi, nei confronti di chi è trovato alla guida del veicolo stesso. In tali casi, si applicano le disposizioni dell'articolo 207. Con provvedimento del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministero dell'interno, sono determinate le procedure di riscossione e di attribuzione delle somme riscosse ai soggetti a cui, secondo l'articolo 208, spettano i proventi delle sanzioni."»

i-quinqüies) All'articolo 204, dopo il comma 3, è inserito il seguente: "3-bis. Quando il veicolo

con cui è stata commessa la violazione è immatricolato all'estero si applicano le disposizioni dell'articolo 203, comma 3 bis."»

i-sexies) all'articolo 207, dopo il comma 3, è inserito il seguente: "3-bis. Nel caso in cui l'accertamento della violazione avvenga in assenza del trasgressore, del proprietario del veicolo o di uno degli obbligati in solido di cui all'articolo 196, il veicolo con il quale è stata commessa la violazione è in ogni caso rimosso o sottoposto a blocco. Si applicano le disposizioni dell'articolo 215, in quanto compatibili. I veicoli rimossi o bloccati sono restituiti all'avente diritto al momento del pagamento della sanzione o del versamento della cauzione di cui ai commi 2 e 2-bis. In mancanza, si applicano le disposizioni di cui al comma 4 dell'articolo 215."»

7.94

[Steger](#), [Durnwalder](#), [Laniece](#)

Al comma 1, dopo la lettera i), inserire la seguente:

«*i-bis*) all'articolo 198, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) il comma 2 è sostituito dal seguente: «2. Fuori dei casi di cui all'articolo 198-bis, quando più violazioni delle medesime disposizioni degli articoli 6 e 7 sono accertate, senza contestazione immediata, nella stessa zona a traffico limitato, nella stessa area pedonale urbana ovvero sul medesimo tratto di strada su cui insiste una stessa limitazione o divieto attraverso dispositivi di controllo remoto delle violazioni di cui all'articolo 201, si applica una sola sanzione per ciascun giorno di calendario. Tuttavia, quando sono previste limitazioni del traffico solo in determinate fasce orarie nella medesima giornata, si applica una sanzione per ciascuna fascia oraria.»

b) dopo l'articolo 198, inserire il seguente:

"198-bis. (Illeciti amministrativi e relative sanzioni). 1. Ai fini dell'applicazione delle norme del presente codice, gli illeciti amministrativi che riguardano la circolazione di un veicolo non avente i requisiti tecnici o amministrativi costituiscono un'unica violazione anche se reiterata nel tempo. Restano ferme le disposizioni di cui ai commi 2, 3, 4, 5 e 6. Nel caso in cui la condizione di cui al primo periodo venga meno, la condotta oggetto di violazione costituisce un nuovo illecito e ad essa può essere applicata un'altra sanzione.

2. La condizione di cui al comma 1 viene meno per effetto dell'accertamento della violazione a seguito di contestazione immediata. Tuttavia, salvo che ciò non sia vietato da altre disposizioni e nel rispetto delle condizioni di sicurezza della circolazione, l'organo di polizia che ha accertato la violazione che ha determinato il venir meno della condizione di cui al comma 1 può autorizzare il trasgressore, per la via più breve e nel più breve tempo possibile, a completare il viaggio o a raggiungere il luogo di destinazione.

3. Nel caso di accertamento di violazioni di cui al comma 1 senza contestazione immediata ai sensi dell'articolo 201, la condizione di cui al comma 1 viene meno dalla notifica della violazione ai sensi dell'articolo 201. In tali ipotesi, tutte le violazioni aventi per oggetto la medesima condotta, accertate nei 90 giorni antecedenti alla notifica della violazione stessa e non ancora notificate, sono assorbite da quella notificata.

4. Nei casi di cui al comma 3, quando, prima della notifica delle violazioni accertate senza contestazione immediata, la condotta oggetto delle stesse violazioni è contestata immediatamente, la condizione di cui al comma 1 viene meno per effetto della contestazione immediata e tutte le violazioni aventi per oggetto la medesima condotta, accertate nei 90 giorni antecedenti alla contestazione non ancora notificate, sono assorbite da quella contestata al trasgressore.

5. In deroga all'articolo 198, nei casi di cui ai commi precedenti, chiunque commette più violazioni della stessa disposizione, accertate senza contestazione immediata, è ammesso al pagamento in misura ridotta di cui all'articolo 202, se consentito, per un importo pari al quadruplo della sanzione prevista, se più favorevole e delle relative spese di accertamento e notificazione. Le disposizioni del periodo precedente si applicano a tutte le violazioni accertate prima della data di notifica di una di esse, limitatamente a quelle per le quali l'interessato abbia fatto istanza e salvo che per esse non sia già

avvenuto il pagamento in misura ridotta. L'istanza di cui al periodo precedente può essere presentata entro sessanta giorni al prefetto del luogo in cui è stata commessa la violazione che gli è stata notificata per prima, con le modalità di cui all'articolo 203, dandone, altresì, comunicazione a tutti gli altri organi di polizia stradale interessati. Questi ultimi, nelle more dell'emissione del provvedimento di cui al periodo successivo, interrompono tutte le procedure connesse alla violazione accertata. Il prefetto, entro 60 giorni, con proprio provvedimento, ammette al pagamento nella misura indicata nel primo periodo per la prima violazione che gli è stata notificata e dispone l'archiviazione delle altre violazioni indicate nell'istanza dell'interessato, fatte salve le spese di notificazione che dovranno essere, comunque, corrisposte a favore di ogni singolo organo accertatore. Il pagamento deve essere eseguito a favore dell'amministrazione cui appartiene l'organo che ha accertato la violazione per la quale l'interessato ha presentato l'istanza, con le modalità di pagamento indicate nel verbale di contestazione. Le spese di notificazione relative ai verbali di contestazione per le quali il prefetto ha disposto l'archiviazione, dovranno essere corrisposte con le modalità originariamente indicate negli stessi verbali. I pagamenti dovranno essere corrisposti entro sessanta giorni dalla notificazione del provvedimento del prefetto, che sarà eseguito a cura dell'organo che ha accertato la prima violazione, con le modalità di cui all'articolo 201. Dell'avvenuta notificazione del provvedimento del prefetto dovrà essere data comunicazione a tutti gli organi di polizia stradale interessati. Si applicano, in quanto compatibili, le disposizioni di cui all'articolo 203, comma 3. Avverso il provvedimento del prefetto è ammessa opposizione davanti all'autorità giudiziaria ai sensi dell'articolo 205.

6. Nel caso di accertamento automatico delle violazioni di cui al comma 1 che comportano il fermo o il sequestro del veicolo o che comunque non consentono la continuazione del viaggio, se non a seguito del soddisfacimento dei requisiti tecnici e amministrativi necessari per circolazione su strada, in assenza di contestazione immediata, la violazione deve essere notificata al trasgressore senza ritardo anche ricorrendo a sistemi telematici.

7.95

[Di Girolamo, Vanin](#)

Al comma 1, dopo la lettera i), aggiungere, in fine, la seguente:

"i-bis) dopo l'articolo 198, è inserito il seguente:

«Art. 198-bis.

(Disposizioni in materia di illeciti di natura permanente e relative sanzioni)

1. Ai fini dell'applicazione delle norme del presente codice, gli illeciti amministrativi che riguardano la circolazione di un veicolo non avente i requisiti tecnici o amministrativi costituiscono un'unica violazione anche se reiterata nel tempo. Restano ferme le disposizioni di cui ai commi 2,3,4,5 e 6. Nel caso in cui la condizione di cui al primo periodo venga meno, la condotta oggetto di violazione costituisce un nuovo illecito e ad essa può essere applicata un'altra sanzione.

2. La disposizione di cui al comma 1 non si applica agli illeciti commessi successivamente all'accertamento della violazione a seguito di contestazione immediata. Nel caso di cui al primo periodo, nel rispetto delle condizioni di sicurezza della circolazione e fatti salvi i divieti posti da altre disposizioni, l'organo accertatore può autorizzare il trasgressore a completare il viaggio o a raggiungere il luogo di destinazione per la via più breve e nel più breve tempo possibile.

3. Fuori dai casi di cui al comma 2, la disposizione di cui al comma 1 non si applica agli illeciti commessi successivamente alla notifica della violazione ai sensi dell'articolo 201.

4. Nei casi in cui, anteriormente alla notifica delle violazioni accertate ai sensi del comma 3, si proceda alla contestazione immediata di violazioni relative al medesimo illecito, le violazioni accertate nei novanta giorni antecedenti alla contestazione immediata e non ancora notificate, sono assorbite nella condotta oggetto di contestazione immediata.

5. In deroga all'articolo 198, nei casi di cui al comma 3, chiunque commette più violazioni della stessa disposizione, è ammesso al pagamento in misura ridotta di cui all'articolo 202, se consentito, per un importo pari al quadruplo della sanzione prevista, se più favorevole e delle relative spese di

accertamento e notificazione. Le disposizioni del periodo precedente si applicano a tutte le violazioni accertate prima della data di notifica di una di esse, limitatamente a quelle per le quali l'interessato abbia fatto istanza escluse quelle per le quali sia già avvenuto il pagamento in misura ridotta. L'istanza di cui al secondo periodo può essere presentata entro sessanta giorni al prefetto del luogo in cui è stata commessa la violazione che gli è stata notificata per prima, con le modalità di cui all'articolo 203, dandone, altresì, comunicazione a tutti gli altri organi di polizia stradale interessati. La comunicazione effettuata ai sensi del terzo periodo sospende le procedure connesse a tutte violazioni accertate. Il prefetto, entro sessanta giorni, ammette al pagamento nella misura indicata nel primo periodo per la prima violazione che gli è stata notificata e dispone l'archiviazione delle altre violazioni indicate nell'istanza dell'interessato, fatte salve le spese di notificazione che dovranno essere, comunque, corrisposte a favore di ogni singolo organo accertatore. Il pagamento deve essere eseguito a favore dell'amministrazione cui appartiene l'organo che ha accertato la violazione per la quale l'interessato ha presentato l'istanza, con le modalità di pagamento indicate nel verbale di contestazione. Le spese di notificazione relative ai verbali di contestazione per le quali il prefetto ha disposto l'archiviazione, dovranno essere corrisposte con le modalità originariamente indicate negli stessi verbali. I pagamenti dovranno essere corrisposti entro sessanta giorni dalla notificazione del provvedimento del prefetto, che è eseguita a cura dell'organo che ha accertato la prima violazione, con le modalità di cui all'articolo 201. Dell'avvenuta notificazione del provvedimento del prefetto dovrà essere data comunicazione a tutti gli organi di polizia stradale interessati. Si applicano, in quanto compatibili, le disposizioni di cui all'articolo 203, comma 3. Avverso il provvedimento del prefetto è ammessa opposizione davanti all'autorità giudiziaria ai sensi dell'articolo 205.

6. Nel caso di accertamento automatico delle violazioni di cui al comma 1 che comportano il fermo o il sequestro del veicolo o che comunque non consentono la continuazione del viaggio, se non a seguito del soddisfacimento dei requisiti tecnici e amministrativi necessari per circolazione su strada, in assenza di contestazione immediata, la violazione deve essere notificata al trasgressore senza ritardo anche ricorrendo a sistemi telematici.»"

7.96

D'Arienzo

Al comma 1, dopo la lettera i), è aggiunta la seguente:

« i-bis) dopo l'articolo 198, è inserito il seguente:

"Art. 198-bis (Disposizioni in materia di illeciti di natura permanente e relative sanzioni)

1. Ai fini dell'applicazione delle norme del presente codice, gli illeciti amministrativi che riguardano la circolazione di un veicolo non avente i requisiti tecnici o amministrativi richiesti per la generica circolazione su strada costituiscono un'unica violazione anche se reiterata nel tempo. Restano ferme le disposizioni di cui ai commi 2, 3, 4. Nel caso in cui la condizione di cui al primo periodo venga meno, la condotta oggetto di violazione costituisce un nuovo illecito e ad essa può essere applicata un'altra sanzione.

2. La disposizione di cui al comma 1 non si applica agli illeciti commessi successivamente all'accertamento della violazione a seguito di contestazione immediata. Nel caso di cui al primo periodo, nel rispetto delle condizioni di sicurezza della circolazione e fatti salvi i divieti posti da altre disposizioni, l'organo accertatore può autorizzare il trasgressore a completare il viaggio o a raggiungere il luogo di destinazione per la via più breve e nel più breve tempo possibile.

3. Fuori dai casi di cui al comma 2, la disposizione di cui al comma 1 non si applica agli illeciti commessi successivamente alla notifica della violazione ai sensi dell'articolo 201.

4. Nei casi in cui, anteriormente alla notifica delle violazioni accertate ai sensi del comma 1, si proceda alla contestazione immediata di violazioni relative al medesimo illecito, le violazioni accertate nei novanta giorni antecedenti alla contestazione immediata e non ancora notificate, sono assorbite nella condotta oggetto di contestazione immediata.

5. In deroga all'articolo 198, nei casi di cui al comma 1, chiunque commette più violazioni della

stessa disposizione, è ammesso al pagamento in misura ridotta di cui all'articolo 202, se consentito, per un importo pari al quadruplo della sanzione prevista, se più favorevole e delle relative spese di accertamento e notificazione. Le disposizioni del periodo precedente si applicano a tutte le violazioni accertate prima della data di notifica di una di esse, limitatamente a quelle per le quali l'interessato abbia fatto istanza escluse quelle per le quali sia già avvenuto il pagamento in misura ridotta. L'istanza di cui al secondo periodo può essere presentata entro sessanta giorni al prefetto del luogo in cui è stata commessa la violazione che gli è stata notificata per prima, con le modalità di cui all'articolo 203, dandone, altresì, comunicazione a tutti gli altri organi di polizia stradale interessati. La comunicazione effettuata ai sensi del terzo periodo sospende le procedure connesse a tutte violazioni accertate. Il prefetto, entro sessanta giorni, ammette al pagamento nella misura indicata nel primo periodo per la prima violazione che gli è stata notificata e dispone l'archiviazione delle altre violazioni indicate nell'istanza dell'interessato, fatte salve le spese di notificazione che dovranno essere, comunque, corrisposte a favore di ogni singolo organo accertatore. Il pagamento deve essere eseguito a favore dell'amministrazione cui appartiene l'organo che ha accertato la violazione per la quale l'interessato ha presentato l'istanza, con le modalità di pagamento indicate nel verbale di contestazione. Le spese di notificazione relative ai verbali di contestazione per le quali il prefetto ha disposto l'archiviazione, dovranno essere corrisposte con le modalità originariamente indicate negli stessi verbali. I pagamenti dovranno essere corrisposti entro sessanta giorni dalla notificazione del provvedimento del prefetto, che è eseguita a cura dell'organo che ha accertato la prima violazione, con le modalità di cui all'articolo 201. Dell'avvenuta notificazione del provvedimento del prefetto dovrà essere data comunicazione a tutti gli organi di polizia stradale interessati. Si applicano, in quanto compatibili, le disposizioni di cui all'articolo 203, comma 3. Avverso il provvedimento del prefetto è ammessa opposizione davanti all'autorità giudiziaria ai sensi dell'articolo 205.

6. Nel caso di accertamento automatico delle violazioni di cui al comma 1 che comportano il fermo o il sequestro del veicolo o che comunque non consentono la continuazione del viaggio, se non a seguito del soddisfacimento dei requisiti tecnici e amministrativi necessari per circolazione su strada, in assenza di contestazione immediata, la violazione deve essere notificata al trasgressore senza ritardo anche ricorrendo a sistemi telematici."

7.97

[Steger](#), [Durnwalder](#), [Laniece](#)

Al comma 1, dopo la lettera i), inserire la seguente:

«i-bis) all'articolo 201, sono apportate le seguenti modificazioni:

- a) il comma 1-bis è sostituito dal seguente: "1-bis. Fermo restando quanto indicato dal comma 1, nei seguenti casi la contestazione immediata non è necessaria e agli interessati sono notificati gli estremi della violazione nei termini di cui al comma 1:
- a) impossibilità di raggiungere un veicolo lanciato ad eccessiva velocità;
 - b) accertamento delle violazioni delle segnalazioni semaforiche di cui all'art. 146, commi 2 e 3;
 - c) accertamento della violazione del divieto di sorpasso di cui all'articolo 148;
 - d) accertamento della violazione in assenza del trasgressore e del proprietario del veicolo;
 - e) accertamento effettuato con i dispositivi di cui all'articolo 4 del decreto-legge 20 giugno 2002, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 1 agosto 2002, n. 168, e successive modificazioni;
 - f) rilevazione degli accessi di veicoli non autorizzati ai centri storici, alle zone a traffico limitato, alle aree pedonali, alle piazzole di carico e scarico di merci, o della circolazione sulle corsie e sulle strade riservate o con accesso o transito vietato, attraverso dispositivi omologati ai sensi di apposito regolamento emanato con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. Con il medesimo regolamento sono definite le condizioni per l'installazione e l'esercizio dei dispositivi di controllo, al fine di consentire la rilevazione delle violazioni dei divieti di circolazione, in ingresso, all'interno ed in uscita nelle corsie, strade, aree e zone di cui al periodo precedente, nonché il controllo

della durata di permanenza all'interno delle medesime zone;

g) accertamento delle violazioni di cui agli articoli 143, commi 11 e 12, 167, 170, 171, e 173 per mezzo di dispositivi o apparecchiature di rilevamento approvate o omologate; per l'accertamento delle violazioni di cui all'art. 173 possono essere utilizzati anche dispositivi che, nel rispetto della riservatezza dei passeggeri, consentano di accertare l'illecito utilizzo dei dispositivi da parte del conducente;

h) accertamento delle violazioni di cui agli articoli 6, commi 1 e 4 lett. b), 7, commi 11-*bis* e 13-*bis*, 10, 62, 72, 78, 79, 80, 193, 213, 214, 216 e 217, per mezzo di appositi dispositivi o apparecchiature di rilevamento approvate o omologate ai sensi di apposito regolamento emanato con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili di concerto con il Ministro dell'interno. Con il medesimo regolamento sono definite le condizioni per l'installazione e l'esercizio dei dispositivi di controllo, nonché l'accesso alle banche dati necessarie per il loro funzionamento. Per l'accertamento delle violazioni, la documentazione fotografica prodotta costituisce atto di accertamento, ai sensi e per gli effetti dell'articolo 13 della legge 24 novembre 1981, n. 689, in ordine alla circostanza che al momento del rilevamento un determinato veicolo, munito di targa di immatricolazione, stava circolando sulla strada".

b) il comma 1-*ter*) è sostituito dal seguente: "1-*ter*. Nei casi diversi da quelli di cui al comma 1-*bis* nei quali non è avvenuta la contestazione immediata, il verbale notificato agli interessati deve contenere anche l'indicazione dei motivi che hanno reso impossibile la contestazione immediata. Nei casi previsti dalle lettere b), c), e), f) g) e h) del comma 1-*bis* non è necessaria la presenza degli organi di polizia stradale qualora l'accertamento avvenga mediante rilievo con dispositivi o apparecchiature che sono stati omologati ovvero approvati per il funzionamento in modo completamente automatico. Tali strumenti devono essere gestiti direttamente dagli organi di polizia stradale di cui all'articolo 12, comma 1."

c) il comma 1-*quater*) è sostituito dal seguente: "1-*quater*. I dispositivi per l'accertamento e il rilevamento automatico delle violazioni possono accertare contemporaneamente due o più violazioni tra quelle indicate al comma 1-*bis*, se approvati od omologati per l'accertamento e il rilevamento automatico di ciascuna delle violazioni rilevate."

d) il comma 1-*quinqies*) è sostituito dal seguente: "1-*quinqies*. In deroga alle disposizioni del comma 1 *quater*, le immagini acquisite mediante dispositivi approvati od omologati possono essere utilizzate anche per l'accertamento di altre violazioni, tra quelle indicate al comma 1-*bis*, per le quali i dispositivi non sono specificamente approvati od omologati, quando le violazioni, commesse con la medesima azione od omissione, possono essere accertate dalla semplice visione dell'immagine stessa."

e) dopo il comma 2-*bis* sono inseriti i seguenti: "2-*ter*. Nei casi previsti dal comma 1 *bis*, quando il veicolo con cui è stata commessa la violazione è immatricolato all'estero e non è possibile, per difficoltà oggettive, acquisire i dati del proprietario o di altro obbligato in solido, le risultanze dell'accertamento compiuto sono inserite nell'archivio di cui al comma 2 *quater* e la violazione relativa può essere contestata nei cinque anni successivi nei confronti di chi è trovato alla guida del veicolo stesso. In tali casi, si applicano le disposizioni dell'articolo 207. I proventi delle sanzioni riscosse spettano alle Amministrazioni da cui dipendono i soggetti che hanno compiuto l'accertamento della violazione, secondo le disposizioni dell'articolo 208.

2-*quater*. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, sulla base dei dati trasmessi, per via telematica, dagli organi di polizia stradale, forma l'elenco dei veicoli immatricolati all'estero che risultano aver commesso violazioni per le quali non è stato possibile procedere alla contestazione o notificazione del verbale di accertamento. L'elenco è messo a disposizione degli organi di cui all'articolo 12 per la consultazione esclusivamente in forma telematica. Con provvedimento del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministero dell'interno e con il Ministero dell'economia e delle finanze sono determinate le procedure di trasmissione degli accertamenti, di gestione ed aggiornamento dell'elenco, di riscossione delle sanzioni e di attribuzione

delle somme riscosse ai soggetti a cui, secondo l'articolo 208, spettano i relativi proventi. L'elenco dei veicoli, limitatamente ai dati concernenti la presenza della targa nell'elenco stesso e l'organo di polizia procedente, è reso disponibile a chiunque vi abbia interesse, in forma e con modalità rispettose delle norme in materia di riservatezza personale, determinate con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministero dell'interno."

f) dopo il comma 5-*bis* è inserito il seguente: "5-*ter*. Sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali è consentito l'accertamento di tutte violazioni previste dal presente Codice attraverso la visione delle immagini degli impianti di videosorveglianza che sono installati sulle strade stesse. L'accertamento deve essere compiuto in modo diretto, nel momento in cui viene ripreso dagli impianti di videosorveglianza e deve prevedere l'acquisizione e conservazione di un filmato avente data ed orario certificato e firma digitale dell'operatore che ha effettuato l'accertamento in modo contestuale. L'orario di effettivo funzionamento in presenza dell'operatore addetto al controllo deve essere registrato e certificato come conforme al tempo coordinato universale (UTC). Le violazioni dell'articolo 176 possono essere accertate anche dai soggetti indicati dal comma 11 dell'articolo 176 stesso, previa idonea qualificazione. Ai dispositivi di videosorveglianza previste dal presente comma non si applicano le disposizioni dell'articolo 45. Per le violazioni accertate nel modo previsto dal presente comma la contestazione immediata non è necessaria e agli interessati sono notificati gli estremi della violazione nei termini di cui al comma 1. Con decreto del Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministero dell'Interno, acquisito il parere del Garante della Privacy, sono determinate le modalità, utilizzazione dei dispositivi, di acquisizione e di conservazione delle registrazioni delle violazioni accertate. Le violazioni accertate che prevedono la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida di cui all'articolo 218, sono segnalate immediatamente agli operatori di polizia presenti lungo l'autostrada o la strada extraurbana principale che possono procedere alla contestazione della violazione. Qualora tale contestazione non sia stata effettuata, si procede come indicato nel presente comma e agli interessati sono notificati gli estremi della violazione nei termini di cui al comma 1."»

7.98

[Steger](#), [Durnwalder](#), [Laniece](#)

Al comma 1, dopo la lettera i), inserire la seguente:

«*i-bis*) all'articolo 203, dopo il comma 3, è inserito il seguente: "3-*bis*. Quando il veicolo con cui è stata commessa la violazione è immatricolato all'estero e non è possibile, per difficoltà oggettive, procedere all'iscrizione al ruolo ovvero avviare altre procedure di riscossione coattiva nei confronti del conducente o del proprietario o di altro obbligato in solido, le risultanze dell'accertamento compiuto e della somma da pagare sono inserite nell'archivio di cui al comma 2 quater dell'articolo 201 e la riscossione coattiva può essere attivata, nei cinque anni successivi, nei confronti di chi è trovato alla guida del veicolo stesso. In tali casi, si applicano le disposizioni dell'articolo 207. Con provvedimento del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministero dell'interno, sono determinate le procedure di riscossione e di attribuzione delle somme riscosse ai soggetti a cui, secondo l'articolo 208, spettano i proventi delle sanzioni."»

7.99

[Steger](#), [Durnwalder](#), [Laniece](#)

Al comma 1, dopo la lettera i), inserire la seguente:

«*i-bis*) all'articolo 204, dopo il comma 3, è inserito il seguente: "3-*bis*. Quando il veicolo con cui è stata commessa la violazione è immatricolato all'estero si applicano le disposizioni dell'articolo 203, comma 3-*bis*."»

7.100

[Steger](#), [Durnwalder](#), [Laniece](#)

Al comma 1, dopo la lettera i), inserire la seguente:

«*i-bis*) all'articolo 207, dopo il comma 3, è inserito il seguente:"3-*bis*. Nel caso in cui

l'accertamento della violazione avvenga in assenza del trasgressore, del proprietario del veicolo o di uno degli obbligati in solido di cui all'articolo 196, il veicolo con il quale è stata commessa la violazione è in ogni caso rimosso o sottoposto a blocco. Si applicano le disposizioni dell'articolo 215, in quanto compatibili. I veicoli rimossi o bloccati sono restituiti all'avente diritto al momento del pagamento della sanzione o del versamento della cauzione di cui ai commi 2 e 2-bis. In mancanza, si applicano le disposizioni di cui al comma 4 dell'articolo 215."

7.101

Vono

Al comma 1, dopo la lettera i) inserire la seguente:

«i-bis) all'articolo 208, dopo il comma 5-bis è inserito il seguente:

" 5-ter. I proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie elevate ai sensi dell'articolo 23 e dell'articolo 1, comma 821, lettera h), della legge 27 dicembre 2019, n.160, effettivamente riscossi, di spettanza degli enti locali o comunque degli enti proprietari della strada, sono destinati ad alimentare un fondo, da costituire presso ciascuna amministrazione proprietaria di strade, finalizzato all'intensificazione della lotta all'abusivismo pubblicitario".»

7.102

Barboni, Gallone, Mallegni, Vono

Al comma 1, dopo la lettera i) aggiungere la seguente:

"i-bis) all'articolo 216:

a) al comma 1 i primi due periodi sono sostituiti dal seguente: "Nell'ipotesi in cui, ai sensi del presente codice, è stabilita la sanzione amministrativa accessoria del ritiro della carta di circolazione e del certificato di idoneità tecnica per le macchine agricole o di autorizzazioni o licenze nei casi in cui sono previste, ovvero della targa, il documento è ritirato, contestualmente all'accertamento della violazione, dall'organo accertatore ed inviato, entro i cinque giorni successivi, al competente ufficio del Dipartimento per la mobilità sostenibile; la competenza territoriale di detti uffici è determinata con riferimento al luogo della commessa violazione.";

b) dopo il comma 3 è inserito il seguente: "3-bis: "Nell'ipotesi di guida con patente o con altra abilitazione professionale di cui all'articolo 116, commi 8, 10, 11 e 12, scaduti di validità l'agente accertatore provvede a ritirare la patente, il certificato di abilitazione professionale di tipo KA o KB o la carta di qualificazione del conducente rilasciata ad un conducente titolare di patente di guida emessa da altro Stato, ai fini della distruzione e di ciò fa menzione nel verbale di contestazione della violazione. Il prefetto competente dà notizia dei procedimenti e dei provvedimenti adottati sulla patente al prefetto del luogo di residenza del trasgressore.";

c) al comma 6, dopo le parole: "gli sia stata ritirata" sono sostituite dalle seguenti: "o altra abilitazione professionale di cui all'articolo 116, commi 8, 10, 11 e 12, gli siano state ritirate ai sensi del comma 3-bis,".»

7.103

Barboni, Gallone

Dopo il comma 1, inserire i seguenti:

«1-bis. In deroga all'articolo 121 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, per la durata di cui al comma 2, al fine di sopperire alla carenza di organico del personale esaminatore degli uffici della Motorizzazione civile e di smaltire le liste di attesa per il conseguimento della patente di guida, gli uffici della Motorizzazione civile si avvalgono degli esaminatori ausiliari iscritti nell'albo di cui al comma 1-ter.

1-ter. È istituito, per la durata di 5 anni, presso il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, l'albo nazionale degli esaminatori ausiliari a cui possono iscriversi gli istruttori di guida in possesso di abilitazione da almeno 20 anni.

1-quater. L'utilizzo degli istruttori iscritti all'Albo per lo svolgimento degli esami è consentito

esclusivamente fuori dalla provincia di residenza, da quella in cui gli stessi svolgono la propria attività e dalle province confinanti.

1-*quinquies*. All'attuazione delle disposizioni di cui ai commi da 1-*bis* a 1-*quater*, si provvede nei limiti delle risorse finanziarie disponibili a legislazione vigente e comunque senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica».

7.104

[Rufa](#), [Pergreffi](#), [Campari](#), [Corti](#), [Ripamonti](#)

Dopo il comma 1, aggiungere i seguenti:

«1-*bis*. All'articolo 1 della legge 27 dicembre 2019, n. 160, dopo il comma 75-*septies* sono inseriti i seguenti:

75-*octies*. La delibera della Giunta comunale di cui al comma 75-*septies* contiene l'indicazione dei luoghi destinati alla creazione di appositi stalli nei quali è consentita la presa in carico e la sosta dei veicoli. La strutturazione degli stalli e delle relative dotazioni è a carico della società che presta il servizio di noleggio.

75-*novies*. Non è consentito posizionare gli stalli di cui al comma 75-*octies* sui marciapiedi, nelle aree pedonali e in prossimità di scuole od ospedali, ove sia messa a rischio l'incolumità di altri utenti della strada, prestando particolare attenzione alla salvaguardia dell'utenza debole della strada come definita ai sensi dell'articolo 3 del codice della strada di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285».

1-*ter*. La società prestatrice del servizio di cui all'articolo 4, comma 3, del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 4 giugno 2019, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 162 del 12 luglio 2019 ha l'obbligo di richiedere una somma pecuniaria a titolo di deposito cauzionale per il noleggio dei monopattini elettrici, come definiti dal medesimo decreto e dall'articolo 1, comma 75, della legge 27 dicembre 2019, n.160. La somma è integralmente restituita solo nel caso in cui il mezzo, una volta concluso l'utilizzo, sia rilasciato in uno degli appositi stalli situati nei luoghi indicati nella delibera della Giunta comunale di cui all'articolo 1, comma 75-*octies*, della legge 27 dicembre 2019, n. 160, come introdotto dall'articolo 1 della presente legge, in caso contrario, tale somma è trattenuta e ripartita ugualmente tra la società stessa e il comune. Chiunque, avvalendosi del servizio di noleggio, non provvede al rilascio del mezzo negli appositi stalli, in aggiunta alla trattenuta della cauzione, è soggetto al pagamento di una sanzione amministrativa compresa tra euro 41 ed euro 168. In presenza di tale violazione, la società che presta il servizio di noleggio ha l'obbligo di informare tempestivamente la polizia municipale e di fornire le informazioni necessarie, relative all'identità dell'utilizzatore e alla posizione in cui il mezzo è stato abbandonato, affinché si proceda a comminare la sanzione.»

7.105

[Pergreffi](#)

Dopo il comma 1, aggiungere il seguente:

«1-*bis*. All'articolo 1 della legge 27 dicembre 2019, n. 160, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) Al comma 75-*novies*, le parole "di età inferiore a diciotto anni" sono soppresse.»

a) Al comma 75-*undevicies*, al primo periodo, le parole: "da euro 100 a euro 400" sono sostituite dalle seguenti: "da euro 250 a euro 600";

b) Al comma 75-*duodecies*, dopo il primo periodo, aggiungere il seguente: "Ciascun monopattino a propulsione prevalentemente elettrica può essere condotto esclusivamente da un solo utilizzatore."

c) Al comma 75-*duodecimes*, le parole "da euro 50 a euro 250" sono sostituite dalle seguenti: "da euro 200 a euro 500";

d) Al comma 75-*vicies*, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: "Alla violazione consegue la

sanzione amministrativa accessoria della confisca del dispositivo, ai sensi delle disposizioni del titolo VI, capo I, sezione II, del codice di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, nel caso di circolazione sui marciapiedi.":

e) Sostituire il comma 75-*vicies ter*, con i seguenti:

75-vicies ter. I proprietari dei monopattini hanno l'obbligo di richiedere apposito contrassegno identificativo adesivo, plastificato e non rimovibile, stampato dalle imprese e società di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264, che ne curano altresì la vendita fissandone il prezzo in regime di libero mercato. La stampa e la vendita dei contrassegni, nonché i criteri di formazione delle specifiche combinazioni alfanumeriche, è svolta secondo i criteri e le modalità stabilite dal Dipartimento per la mobilità sostenibile del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, sentito il Dipartimento della pubblica sicurezza del Ministero dell'interno, al fine di assicurare la tutela degli interessi di ordine pubblico. I contrassegni identificativi prodotti dalle imprese e società di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto non possono recare il marchio ufficiale della Repubblica italiana. A chiunque abusivamente produce o distribuisce i contrassegni di cui al presente comma si applicano le sanzioni previste dall'articolo 101, commi 5 e 6, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. L'impresa o la società di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto, di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264, che viola le disposizioni previste dal presente comma è soggetto, se il fatto non costituisce reato, alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 1.886 a euro 7.546. Si applicano altresì le sanzioni amministrative della diffida, della sospensione e della revoca dell'autorizzazione previste dall'articolo 9 della medesima legge n. 264 del 1991. Con regolamento del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da emanare ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono individuati i requisiti che le imprese e le società di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporti, di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264, devono possedere per la stampa e la vendita dei contrassegni.

75-vicies quater. I conducenti hanno l'obbligo di utilizzare gli appositi spazi di sosta individuati con apposita ordinanza ai sensi dell'articolo 7 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 e, soltanto nel caso di mancata individuazione o di indisponibilità di detti spazi, è consentita la sosta negli stalli riservati alla sosta di motocicli e velocipedi, a condizione che ciò non costituisca intralcio al flusso pedonale e fermo restando il divieto di sosta sui marciapiedi, nelle aree pedonali e negli stalli riservati alle autovetture. Chiunque violi le disposizioni di cui al presente comma è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 41 a euro 168. Nel caso di presenza del trasgressore al momento dell'accertamento della violazione, questa è immediatamente contestata dall'organo accertatore a norma dell'articolo 200 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. Nel caso di assenza del trasgressore, l'organo accertatore dispone la rimozione del mezzo ed il suo trasporto in luogo apposito e si applicano le disposizioni di cui all'articolo 215 del medesimo decreto legislativo. Ai fini della restituzione del mezzo, grava sul proprietario o sul soggetto trasgressore l'onere di provare con ogni mezzo a disposizione la legittima proprietà del monopattino oggetto di rimozione.

75- vicies quinques. A decorrere dal 1° gennaio 2022, l'obbligo dell'assicurazione di responsabilità civile di cui all'articolo 193 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, è esteso ai monopattini a propulsione prevalentemente elettrica di cui al comma 75. Ai medesimi mezzi si applicano, per quanto compatibili, le disposizioni di cui al citato articolo 193."».

7.106

[Pergreffi](#)

Dopo il comma 1, aggiungere il seguente:

«1-bis. All'articolo 1, comma 75-*novies*, della legge 27 dicembre 2019, n. 160, le parole "di età inferiore a diciotto anni" sono soppresse.»

7.107

Vono

Dopo il comma 1 inserire i seguenti:

«1-bis. Al fine di semplificare e razionalizzazione il rilascio dei titoli autorizzativi in materia di pubblicità, ai sensi dell'articolo 23 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, il preventivo nullaosta tecnico di cui al comma 4 e di cui al comma 5 del medesimo articolo, richiesto agli enti proprietari della strada, dovrà essere emesso con esclusivo riferimento alle proprie competenze.

1-ter. L'amministrazione comunale è tenuta a verificare il rispetto di tutte le norme vigenti, mentre l'ente proprietario, dovrà esprimere il nulla osta con esclusivo riferimento alla compatibilità dell'istallazione con le esigenze di tutela che lo stesso è chiamato a salvaguardare. Decorsi 90 giorni dalla presentazione della richiesta di nullaosta tecnico lo stesso si intende assentito.

1-quater. L'obbligo contenuto nell'articolo 53 comma 8 del Regolamento di cui al DPR 16 dicembre 1992, n. 495, di autorizzazione del bozzetto del messaggio da esporre, non si applica con esclusivo riferimento a concessionarie aderenti a istituti di autoregolamentazione pubblicitaria.»

7.108

Pavanelli, Vanin

Dopo il comma 1, inserire il seguente:

«1-bis. Entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, previa intesa in sede di Conferenza unificata, di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, è adottato il Piano nazionale per l'individuazione degli interventi infrastrutturali in ambito comunale e provinciale necessari all'abbattimento delle barriere architettoniche presenti su marciapiedi, percorsi ciclabili, itinerari ciclopedonali, piste ciclabili, corsie ciclabili e strade urbane ciclabili.»

7.109

Barboni, Gallone, Mallegni, Vono

Al comma 2, apportare le seguenti modificazioni:

a) *sostituire la parola:* "Ministero" *con la seguente:* "Ministro";

b) *dopo le parole:* "modalità di annotazione sul documento unico" *inserire le seguenti:* "rilasciato per i veicoli di nuova immatricolazione";

c) *sopprimere le parole:* ", nonché di aggiornamento del documento unico già rilasciato".

7.110

Causin

Al comma 2, aggiungere il seguente:

«2-bis) I monopattini, al di là della classificazione ai fini del Nuovo codice della strada recato dal decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, devono essere muniti, per le proprie peculiari caratteristiche di uso e circolazione, di un contrassegno identificativo alfanumerico prodotto e rilasciato, senza oneri per lo Stato, presso le imprese di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264, qualificate come "Centri Servizio Motorizzazione" al proprietario, all'usufruttuario, al locatario con facoltà di compera o all'acquirente con patto di riservato dominio le cui generalità, in abbinamento con il modello, numero seriale e il predetto contrassegno, sono registrate nell'archivio nazionale dei veicoli (A.N.V.) di cui all'articolo 226, comma 5, del menzionato decreto legislativo 285 del 1992. Le caratteristiche, la collocazione, la gestione e i profili amministrativi del contrassegno sono disciplinati con uno o più decreti del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili che inoltre, sentito il Ministero dell'economia e delle finanze, determina l'importo dei diritti di motorizzazione, rivedibile con periodicità quinquennale, spettanti all'erario per la registrazione nell'A.N.V. stesso. »

7.111

[D'Alfonso](#)

Dopo il comma 2, aggiungere, in fine, i seguenti:

«2-bis. Al fine di garantire la continuità delle attività di coordinamento istituzionale, gestione, attuazione, monitoraggio e controllo degli interventi previsti nel Piano nazionale di ripresa e resilienza e di non pregiudicare la funzionalità delle strutture amministrative interessate, in deroga all'articolo 20 del decreto legislativo 25 maggio 2017, n. 75, i soggetti assunti a tempo determinato dalle amministrazioni centrali nell'ambito del concorso pubblico bandito ai sensi dell'articolo 7, comma 1, del decreto-legge 9 giugno 2021, n. 80, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2021, n. 113, sempre che abbiano prestato servizio fino alla scadenza del rapporto di lavoro, acquisiscono il diritto all'assunzione a tempo indeterminato presso le rispettive amministrazioni di appartenenza, con decorrenza giuridica ed economica dal giorno successivo alla scadenza, in coerenza con i relativi piani triennali dei fabbisogni di personale..

2-ter. Agli oneri derivanti dal comma 2-bis, pari ad euro 36.500.000 annui a decorrere dall'anno 2027, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.».

7.112

[D'Alfonso](#)

Dopo il comma 2, aggiungere, in fine, i seguenti:

«2-bis. Al fine di garantire la continuità delle attività di coordinamento istituzionale, gestione, attuazione, monitoraggio e controllo degli interventi previsti nel Piano nazionale di ripresa e resilienza e di non pregiudicare la funzionalità delle strutture amministrative interessate, i contratti di lavoro a tempo determinato stipulati dalle amministrazioni centrali all'esito della procedura di reclutamento di cui all'articolo 7, comma 1, del decreto-legge 9 giugno 2021, n. 80, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2021, n. 113 si trasformano, a decorrere dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, in contratti di lavoro a tempo indeterminato, in coerenza con il piano triennale dei fabbisogni di personale di ciascuna amministrazione.

2-ter. Agli oneri derivanti dal comma 2-bis, pari ad euro 36.500.000 annui a decorrere dall'anno 2027, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.».

7.113

[D'Alfonso](#)

Dopo il comma 2, aggiungere, in fine, i seguenti:

«2-bis. Al fine di garantire la continuità delle attività di coordinamento istituzionale, gestione, attuazione, monitoraggio e controllo degli interventi previsti nel Piano nazionale di ripresa e resilienza e di non pregiudicare la funzionalità delle strutture amministrative interessate, i contratti di lavoro a tempo determinato stipulati dalle amministrazioni centrali all'esito della procedura di reclutamento di cui all'articolo 7, comma 1, del decreto-legge 9 giugno 2021, n. 80, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2021, n. 113 si trasformano, alla scadenza del relativo rapporto, in contratti di lavoro a tempo indeterminato, in coerenza con il piano triennale dei fabbisogni di personale di ciascuna amministrazione.

2-ter. Agli oneri derivanti dal comma 2-bis, pari ad euro 36.500.000 annui a decorrere dall'anno 2027, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.».

7.114

[Durnwalder, Steger](#)

Dopo il comma 2, inserire il seguente:

«2-bis. Ai trasporti effettuati impiegando veicoli di cui all'articolo 13, paragrafo 1, lettera p), del regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006, non si

applicano, sul territorio nazionale, le disposizioni degli articoli da 5 a 9 dello stesso regolamento.

7.115

[Puglia, Di Girolamo](#)

Dopo il comma 2, inserire il seguente:

«2-bis. Al fine di ridurre gli oneri burocratici a carico dell'utenza e di incrementare la sicurezza della circolazione stradale, favorendo l'installazione dei meccanismi elettronici che registrano le attività dei veicoli, denominati "scatola nera" o equivalenti, al decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, sono apportate le seguenti modificazioni:

- a) all'articolo 132-ter, comma 1, lettera b), le parole "e portabili" sono soppresse;
- b) all'articolo 145-bis:
 - 1) al comma 2, le parole: "l'interoperabilità e la portabilità dei" sono sostituite dalle seguenti: "I";
 - 2) il comma 3 è abrogato.».

7.116

[Di Girolamo, Vanin](#)

Dopo il comma 3, inserire i seguenti:

«3-bis. Al comma 8 dell'articolo 5 del decreto legislativo 24 giugno 2003, n. 209, è aggiunto, infine, il seguente periodo: "Il titolare del centro di raccolta può altresì procedere alla cancellazione dal PRA del veicolo fuori uso secondo le modalità stabilite con il decreto del Presidente della Repubblica di cui al comma 10, trattenendo il certificato di proprietà, la carta di circolazione e le targhe e provvedendo alla loro distruzione nel corso del terzo mese successivo a quello di emissione della ricevuta di avvenuta cancellazione.

3-ter. All'articolo 231 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 5, è aggiunto, infine, il seguente periodo: "Il titolare del centro di raccolta può altresì procedere alla cancellazione dal PRA del veicolo fuori uso secondo le modalità stabilite con il decreto del Presidente della Repubblica di cui all'articolo 5, comma 10, del decreto legislativo 24 giugno 2003, n. 209, trattenendo il certificato di proprietà, la carta di circolazione e le targhe e provvedendo alla loro distruzione nel corso del terzo mese successivo a quello di emissione della ricevuta di avvenuta cancellazione.";

b) al comma 8, le parole: "sull'apposito registro di entrata e di uscita dei veicoli da tenersi secondo le norme del regolamento di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285" sono sostituite dalle seguenti: "nel registro unico telematico dei veicoli fuori uso di cui all'articolo 5, comma 10, del decreto legislativo 24 giugno 2003, n. 209."»

7.117

[Manca](#)

Dopo il comma 3, aggiungere il seguente:

« 3-bis. Al fine di garantire la realizzazione degli investimenti necessari l'adeguamento e la messa in sicurezza delle tribune e delle aree riservate al pubblico dell'Autodromo "Enzo e Dino Ferrari" di Imola, in attuazione dei nuovi standard minimi previsti dalla Federazione internazionale automobilistica (FIA) per lo svolgimento delle gare nei circuiti di Formula 1, sono stanziati, in favore del Comune di Imola, 4 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022, 2023, 2024, 2025 e 2026.

3-ter. Ai maggiori oneri di cui al comma 3-bis, pari a 4 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022, 2023, 2024, 2025 e 2026, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per le esigenze indifferibili di cui all'articolo 1, comma 199, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.

7.118

[Nastri, Ruspandini, Totaro](#)

Al comma 4 sostituire il primo periodo con il seguente:

«Al fine di contenere gli oneri finanziari a carico dell'utenza, dal 1° luglio 2022 al 31 dicembre 2022 è sospeso l'incremento delle tariffe di pedaggio delle autostrade.»

7.119

[Ruspanini](#), [Totaro](#)

Dopo il comma 4, inserire i seguenti commi:

«4-bis. Al fine di ridurre i disagi derivanti dalla progressiva riduzione dei servizi nelle zone di residenza e contrastare il fenomeno dello spopolamento nelle aree interne delle regioni Lazio e Abruzzo, a decorrere dal 1° gennaio 2023 sono esentati dal pagamento della quota di pedaggio, spettante a vario titolo alla parte pubblica, i cittadini residenti nei Comuni siti lungo le autostrade A24 e A25, in possesso di dispositivo di telepedaggio, che percorrono regolarmente un tragitto predefinito su tale tratto per documentati motivi di lavoro, di salute o di studio.

4-ter. Con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da emanarsi entro sessanta giorni dall'entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono stabiliti i criteri e le modalità di attuazione della disposizione di cui al comma 4-bis, anche con riferimento all'esatta individuazione dei soggetti beneficiari.

4-quater. Agli oneri derivanti dall'attuazione del comma 4-bis, valutati nel limite massimo pari a 40 milioni di euro annui a decorrere dal 2023, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 12, comma 1, del decreto-legge 28 gennaio 2019, n. 4, convertito, con modificazioni dalla legge 28 marzo 2019, n. 26.»

7.120

[Nastri](#), [Ruspanini](#), [Totaro](#)

Aggiungere in fine il seguente comma:

«4-bis. Entro 180 giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, il Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili pubblica uno studio che valuti in termini di efficacia, efficienza ed economicità l'adozione di politiche pubbliche di incentivazione di veicoli a propulsione elettrica, in relazione alle altre tecnologie disponibili, al fine di valutare i costi e i benefici della transizione ecologica per le diverse categorie del settore dei trasporti. Agli adempimenti previsti al comma 1, il Ministero provvede nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie previste a legislazione vigente, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.»

7.121

[Astorre](#), [Margiotta](#)

Dopo il comma 4 inserire i seguenti:

"4-bis. Al fine di consentire la realizzazione degli interventi infrastrutturali di cui alla delibera del Comitato interministeriale per la programmazione economica n. 26 del 25 giugno 2020, pubblicata nella Gazzetta ufficiale n. 266 del 26 ottobre 2020, e alla delibera del Comitato interministeriale per la programmazione economica n. 25 del 25 giugno 2020, pubblicata nella Gazzetta ufficiale n. 264 del 24 ottobre 2020, nelle more della definizione del procedimento per l'affidamento di detti interventi, è disposta la proroga di ulteriori due anni, fino al 3 agosto 2024, del termine previsto per l'adozione dei decreti di esproprio di cui alla dichiarazione di pubblica utilità, apposta dal medesimo Comitato interministeriale con la delibera n. 88 del 18 novembre 2010, pubblicata nella Gazzetta ufficiale n. 195 del 26 agosto 2011, nonché la proroga di ulteriori due anni, fino al 10 dicembre 2024, del termine previsto per l'adozione dei decreti di esproprio di cui alla dichiarazione di pubblica utilità, apposta dal medesimo Comitato interministeriale con la delibera n. 51 del 2 agosto 2013, pubblicata nella Gazzetta ufficiale n. 2 del 3 gennaio 2014. Agli eventuali oneri aggiuntivi derivanti dai conseguenti provvedimenti di esproprio si provvede a valere sulle risorse di cui all'articolo 2, comma 2-terdecies, ultimo periodo, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156.

4-ter. Al fine di ridurre i tempi di conclusione delle attività liquidatorie delle società di cui all'articolo 2, comma 2-terdecies, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, in relazione alle quali sia già stato adottato alla data di entrata in vigore della presente disposizione il decreto, previsto dal secondo periodo del medesimo comma 2-terdecies, di nomina del Commissario liquidatore, è autorizzata la spesa in favore di detto Commissario liquidatore nel limite massimo di euro 2 milioni per l'anno 2022. Agli oneri derivanti dal presente comma si provvede mediante corrispondente utilizzo delle risorse di cui al 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."

7.122

[Margiotta](#)

Dopo il comma 4 aggiungere i seguenti:

"4-bis. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili qualora risulti, a seguito di accertamenti successivi al rilascio dell'omologazione, l'uso di impianti di manipolazione che riducono l'efficacia dei sistemi di controllo delle emissioni, vietato ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2007, assegna un termine non superiore a sessanta giorni al soggetto titolare dell'omologazione per l'adozione di misure idonee a rimuovere l'impianto di manipolazione e a garantire il rispetto dei valori limite di emissioni applicabili ai veicoli prodotti e immessi sul mercato o già in circolazione. Il termine di cui al primo periodo decorre dalla data di notifica del provvedimento del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili recante la comunicazione al soggetto titolare dell'omologazione degli esiti degli accertamenti di cui al medesimo primo periodo. Gli oneri derivanti dall'attuazione del presente comma sono a carico del titolare dell'omologazione.

4-ter. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili adotta il provvedimento di revoca dell'omologazione qualora, alla scadenza del termine assegnato ai sensi del comma 4-bis, il soggetto titolare dell'omologazione non dimostri di aver adottato misure idonee a rimuovere l'impianto di manipolazione il cui uso non è ammesso e a garantire il rispetto dei valori limite di emissioni applicabili ai veicoli prodotti e immessi sul mercato o già in circolazione.

4-quater. Nei casi di revoca dell'omologazione ovvero di mancata adozione, nel termine assegnato ai sensi del comma 4-bis, delle misure necessarie a rimuovere l'impianto di manipolazione il cui uso non è ammesso, si applica la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 900 ad euro 3.500 per ciascun veicolo."

7.123

[Di Girolamo, Coltorti](#)

Dopo il comma 4, aggiungere, in fine, i seguenti:

«4-bis. In considerazione dell'apertura contemporanea di nuovi cantieri, tenuto conto del relativo impatto sulla mobilità, delle possibili deviazioni dei percorsi e dell'incremento del traffico, nonché al fine di mitigare gli effetti economici derivanti dal perdurare dell'aumento eccezionale del prezzo del gasolio e della benzina utilizzati come carburante, le imprese di autotrasporto possono utilizzare il beneficio del recupero delle accise dal 1° luglio 2022 fino al 30 settembre 2022.

4-ter. Per le medesime finalità di cui al comma 4-bis, con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da emanare entro 90 giorni dall'entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono stabilite le modalità di aggiornamento dei valori medi relativi alla percentuale di incidenza del costo del carburante sul corrispettivo dei servizi di trasporto, le modalità di verifica e monitoraggio delle procedure di concessione del beneficio e dei valori del costo del carburante nel periodo dell'esecuzione dei servizi nonché l'introduzione di un regime sanzionatorio basato su controlli a campione e nonché ogni altra disposizione necessaria per il monitoraggio del beneficio.»

7.124

[Evangelista](#)

Dopo il comma 4, inserire il seguente:

«4-bis. All'articolo 57, comma 14, del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, aggiungere, infine, il seguente periodo: "Anche al fine di accelerare l'attuazione della Missione M2C2, Investimento 4.3 del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, gli operatori che intendano investire per l'infrastrutturazione elettrica urbana e metropolitana presentano all'amministrazione comunale e alla città metropolitana, laddove presente, un piano dettagliato con la mappatura delle installazioni, corredato dalle rappresentazioni digitali in formato cartografico che riportino anche le relative coordinate geolocalizzate delle infrastrutture di ricarica per i veicoli elettrici".

7.125

[Lupo](#)

Dopo il comma 4, aggiungere, in fine, il seguente:

«4-bis. Al fine di superare la carenza di personale del ruolo degli ispettori dei centri di revisione auto e moto e migliorare la sicurezza stradale, all'articolo 240 del Decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, recante "Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada", il comma 2 è abrogato.»

7.126

[Evangelista](#)

Dopo il comma 4, inserire il seguente:

«4-bis. I termini di cui ai commi 1, 2 e 4 dell'articolo 20 del decreto del ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili 15 novembre 2021 n. 446 sono prorogati di 24 mesi.»

7.127

[Ruspanini, Totaro](#)

Dopo il comma 4 aggiungere il seguente:

"4-bis. I termini di cui ai commi 1, 2 e 4 dell'articolo 20 del decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili 15 novembre 2021 n. 446 sono prorogati di 24 mesi".

7.128

[Manca](#)

Dopo il comma 4, inserire il seguente:

«4-bis. Al fine di proseguire negli occorrenti lavori preordinati al ripristino della viabilità, l'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 40-bis, comma 1, del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito con modificazioni dalla legge del 16 novembre 2018 n. 130 è integrata per l'importo di 10 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2022 al 2024. All'onere derivante dal presente comma si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo di cui all'articolo 1 comma 200 della legge 23 dicembre 2014 n. 190.»

7.129

[Gallone](#)

Dopo il comma 4 inserire i seguenti:

«4-bis. Ai fini della messa in sicurezza degli svincoli di accesso a strade statali nei Comuni totalmente montani, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili è istituito un fondo con una dotazione di 10 milioni di euro per l'anno 2022.

4-ter. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da adottare entro 60 giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono definiti i criteri per l'individuazione e la localizzazione degli interventi da eseguire e ai parametri progettuali da rispettare.

4-quater. Agli oneri derivanti dal comma 4-bis, pari a 10 milioni di euro per il 2022, si provvede

mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.»

7.130

[Gallone](#)

Dopo il comma 4 aggiungere i seguenti:

«4-bis. Fatta salva la normativa in materia di utilizzo delle economie di progetto e delle risorse disponibili per la compensazione degli oneri derivanti dall'incremento dei prezzi dei materiali necessari alla realizzazione delle opere, le amministrazioni titolari degli interventi previsti dal Piano nazionale di ripresa e resilienza possono destinare, in favore di Regione Lombardia, l'importo di euro 400 milioni del Piano di Ripresa e Resilienza non assegnato in esito alle procedure di selezione dei progetti, al finanziamento dell'intervento della Autostrada Regionale "Integrazione del Sistema Transpadano Direttrice Cremona- Mantova.

4-ter. Al fine di contribuire efficacemente alla decarbonizzazione del Paese come previsto dal Rapporto "La decarbonizzazione dei trasporti - Evidenze scientifiche e proposte di policy", del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, le amministrazioni titolari degli interventi previsti dal PNRR possono destinare, in favore di Regione Lombardia, l'importo di euro 100 milioni del Piano di Ripresa e Resilienza non assegnato in esito alle procedure di selezione dei progetti, al finanziamento dell'Autostrada A/35 Brebemi per la realizzazione del Progetto "Arena del Futuro" tramite il sistema DWPT - Dynamic Wireless Power Transfer.»

7.131

[Mallegni](#)

Dopo il comma 4 inserire i seguenti:

«4-bis. Ai fini dell'adeguamento della sezione stradale della SS 42 del Tonale e della Mendola, sono stanziati 10 milioni di euro per il 2022 in favore di ANAS S.p.A., per i seguenti interventi:

a) SS 42 in Comune di Esine (loc. Toroselle) - Messa in sicurezza con nuovo svincolo con coinvolgimento della viabilità interna locale: ? 5.000.000,00

b) SS 42 in Comune di Cividate Camuno-Piancogno - Potenziamento e messa in sicurezza dell'uscita dell'Ospedale con collegamento alla viabilità secondaria di Valle per decongestionare la Statale stessa: ? 5.000.000,00.

4-ter. Agli oneri derivanti dal comma 4-bis, pari a 10 milioni di euro per il 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.»

7.132

[Mallegni](#)

Dopo il comma 4 inserire i seguenti:

«4-bis. Per il completamento degli interventi urgenti per la riqualificazione del tratto della SS 343 Asolana, tra i comuni di Carpenedolo (Brescia) e Asola (Mantova), è autorizzata la spesa di 10 milioni di euro in favore di ANAS S.p.A.

4-ter. Agli oneri derivanti dal comma 4-bis, pari a 10 milioni di euro per il 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.»

7.133

[Mallegni](#)

Dopo il comma 4 inserire i seguenti:

«4-bis. Al fine di completare l'Asse viario di collegamento tra la via Aurelia e il casello autostradale della Versilia nel comune di Pietrasanta in Provincia di Lucca, è autorizzata la spesa di 3 milioni di euro per il 2022 in favore del medesimo comune.

4-ter. Agli oneri derivanti dal comma 4-bis, pari a 3 milioni di euro per il 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.»

7.134

Gallone

Dopo il comma 4 inserire i seguenti:

«4-bis. Per la progettazione dello studio di fattibilità tecnico-economica e al fine di procedere alla progettazione definitiva delle nuove infrastrutture stradali in sostituzione dell'esistente Ponte San Michele tra Calusco d'Adda e Paderno d'Adda è autorizzata la spesa di 1,5 milioni di euro per l'anno 2022 in favore della Regione Lombardia.

4-ter. Agli oneri derivanti dal comma 4-bis, pari a 1,5 milioni di euro per il 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.»

7.135

Evangelista

Dopo il comma 4, aggiungere il seguente:

«4-bis. Al fine di accelerare l'effettuazione degli interventi di manutenzione necessari a garantire la viabilità funzionale al superamento del valico del Verghereto ai confini tra la Regione Toscana e la Regione Emilia Romagna e di assicurare una alternativa alla E 45 in caso di emergenza e, in particolare, in via prioritaria, della risoluzione della situazione emergenziale di tratti della ex strada stradale 3 bis "Tiberina" sottesi al Viadotto Puleto ricadente nelle Regioni Emilia Romagna e Toscana, è assegnata ai soggetti gestori, che assumono le funzioni di soggetti attuatori degli interventi, l'importo di 5 milioni per l'anno 2022, 5 milioni per l'anno 2023, 5 milioni per l'anno 2024, 10 milioni per l'anno 2025 e 10 milioni per l'anno 2026, per lavori di manutenzione straordinaria, rifunzionalizzazione e messa in sicurezza della strada. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili si provvede, previa presentazione di un Piano degli interventi da parte dei soggetti attuatori, alla ripartizione ed assegnazione delle risorse tra gli stessi. Agli oneri derivanti dal presente comma, pari a 5 milioni per l'anno 2022, 5 milioni per l'anno 2023, 5 milioni per l'anno 2024, 10 milioni per l'anno 2025 e 10 milioni per l'anno 2026, si provvede mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 6, del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130»

7.136

D'Arienzo

Dopo il comma 4, aggiungere il seguente: « 4-bis. Nel Piano degli interventi predisposto ai sensi dell'articolo 3, comma 2, del decreto legge 11 marzo 2020, n. 16, convertito, con modificazioni, dalla legge e successive modificazioni, è inserita la variante alla strada statale 12 "del Brennero" per il tratto da Buttapietra a Verona.»

7.137

Marinello

Dopo il comma 4, aggiungere, in fine, il seguente:

«4-bis. Al fine di procedere al completamento degli interventi sulla tratta Gela-Agrigento-Castelvetrano della S.S. 115, opera strategica per la viabilità della Sicilia Sud occidentale, è autorizzata una spesa di 20 milioni per ciascuno degli anni 2022, 2023 e 2024 per le spese di progettazione definitiva ed esecutiva relativa agli interventi di realizzazione dei lotti ML01, ML02, ML03 e ML04. Le risorse di cui al periodo precedente sono trasferite all'ANAS S.p.A. per le attività di progettazione, nonché per la quota eventualmente residua, per la realizzazione dei medesimi interventi, che sono inseriti nel contratto di programma con l'ANAS S.p.A., con priorità di finanziamento e realizzazione. Agli oneri derivanti dal presente comma, pari a 20 milioni di euro per ciascuno degli

anni 2022, 2023 e 2024, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per le esigenze indifferibili di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n.190.»

7.138

[Nastri](#), [Ruspanini](#), [Totaro](#)

Aggiungere in fine il seguente comma:

«4-bis. Al fine di evitare ulteriori aggravii dei costi sui cittadini, per l'anno 2022 i Comuni, nell'ambito della relativa autonomia regolamentare, riducono del 30 per cento le tariffe per l'accesso alle zone a traffico limitato per i soli veicoli di classe ambientale Euro V o superiori.»

7.139

[Campari](#), [Pergreffi](#), [Corti](#), [Rufa](#), [Ripamonti](#)

Dopo il comma 4, aggiungere il seguente:

"4-bis. All'articolo 132-ter, comma 1, del decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, la lettera b) è abrogata."

7.140

[Papatheu](#)

Dopo il comma 4, aggiungere i seguenti:

«5. Per l'accertamento delle violazioni riguardanti l'osservanza dei limiti di velocità nella navigazione marittima e interna possono essere utilizzate apparecchiature omologate ai sensi dell'articolo 192 del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495. Al fine dell'accertamento e della contestazione delle violazioni di cui al presente comma e dell'irrogazione delle relative sanzioni si applicano le disposizioni di cui alla legge 24 novembre 1981, n. 689.

6. Al valore della velocità rilevato mediante l'utilizzo delle apparecchiature di cui al comma 5 si applica una riduzione pari al 5 per cento, con un minimo di 2 chilometri orari, che comprende anche la tolleranza strumentale. Non possono essere impiegate, per l'accertamento dell'osservanza dei limiti di velocità, apparecchiature con tolleranza strumentale superiore al 5 per cento o comunque a 2 chilometri orari.

7. Nella laguna di Venezia di cui alla legge 5 marzo 1963, n. 366, gli organi competenti possono utilizzare o installare dispositivi o mezzi tecnici di controllo del traffico finalizzati al rilevamento a distanza dell'osservanza dei limiti di velocità - compresi quelli per il calcolo della velocità media su tratti determinati -, purché approvati o omologati ai sensi del comma 5, anche senza la presenza o il diretto intervento degli agenti preposti. La violazione deve essere documentata con sistemi fotografici, di ripresa video o con analoghi dispositivi che, nel rispetto delle esigenze correlate alla tutela della riservatezza personale, consentano di accertare, anche in tempi successivi, le modalità di svolgimento dei fatti costituenti illecito amministrativo, nonché i dati identificativi del mezzo nautico ovvero il responsabile della circolazione.

8. All'articolo 53, comma 6 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, il secondo periodo è soppresso.»

7.0.1

[Testor](#), [Pergreffi](#), [Campari](#), [Corti](#), [Ripamonti](#), [Rufa](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

« Art.7-bis

(Interventi di messa in sicurezza di infrastrutture stradali)

1. All'articolo 1 comma 531 della legge 30 dicembre 2021, n. 234, è aggiunto in fine il seguente periodo: "Al predetto finanziamento accedono anche le Province autonome di Trento e di Bolzano."

2. Agli oneri derivanti dal presente articolo, pari a 9 milioni di euro per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per far fronte ad esigenze indifferibili che si manifestano nel corso della gestione di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.»

7.0.2

[Pergreffi](#), [Campari](#), [Corti](#), [Rufa](#), [Ripamonti](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 7-bis

(Disposizioni per favorire l'installazione di infrastrutture di ricarica per veicoli elettrici)

1. Alle imprese esercenti attività di distribuzione di autoveicoli aventi sede legale all'interno del territorio nazionale che realizzano infrastrutture di ricarica elettrica del tipo ultra veloce, di cui all'articolo 2, comma 1, lettera e), numero 2), del decreto legislativo n. 257 del 16 dicembre 2016 sulla superficie dei propri punti vendita situati nel territorio italiano e che ne consentono l'utilizzo anche a soggetti privati, è rilasciato un buono del valore di 20.000 euro per ciascun punto vendita.

2. Il buono è valido fino al 30 novembre 2022 e può essere utilizzato esclusivamente per le spese di acquisto e posa in opera delle infrastrutture di ricarica elettrica del tipo ultra veloce di cui al comma 1 sostenute dalla data di entrata in vigore della presente disposizione e relativamente alle quali non siano già stati percepiti ulteriori contributi ad altro titolo aventi la medesima finalità.

3. Il buono può essere richiesto una sola volta per ciascun punto vendita di cui al comma 1 ed è rilasciato dal Ministero dello Sviluppo Economico, secondo l'ordine temporale di arrivo delle domande nei limiti delle risorse di cui al successivo comma 10, previa presentazione di una richiesta, esclusivamente per via telematica, attraverso un'apposita piattaforma resa disponibile dal Ministero dello Sviluppo economico ovvero dal soggetto attuatore di cui al comma 8 entro trenta giorni dall'entrata in vigore della presente disposizione.

4. All'atto di presentazione della domanda, ciascun richiedente deve indicare un indirizzo di posta elettronica certificata valido e funzionante, nonché le coordinate (IBAN) di un conto corrente bancario ad esso intestato. Ciascun richiedente fornisce, altresì, le necessarie dichiarazioni sostitutive di certificazione o di atto notorio, secondo il modello disponibile sulla piattaforma di cui al comma 3, in cui attesta:

a) di avere sede legale e punti vendita situati sul territorio nazionale;

b) di essere iscritto al Registro delle imprese della Camera di commercio territorialmente competente e di svolgere attività di distribuzione di autoveicoli;

c) di non essere sottoposto a procedura concorsuale e non trovarsi in stato di fallimento, di liquidazione anche volontaria, di amministrazione controllata, di concordato preventivo o in qualsiasi altra situazione equivalente secondo la normativa vigente;

d) di non aver ricevuto altri contributi pubblici per le medesime finalità oggetto della presente misura;

e) di non essere destinatario di sanzioni interdittive ai sensi dell'articolo 9, comma 2, lettera d), del decreto legislativo 8 giugno 2001, n. 231 e successive modificazioni e integrazioni e di non trovarsi in altre condizioni previste dalla legge come causa di incapacità a beneficiare di agevolazioni finanziarie pubbliche o comunque a ciò ostative;

f) di essere a conoscenza delle finalità del buono, nonché delle spese e degli investimenti rimborsabili mediante il relativo utilizzo.

5. A seguito della ricezione della domanda di cui al precedente comma 4, il Ministero dello sviluppo economico ovvero il soggetto attuatore di cui al comma 8 rilascia a ciascun richiedente il buono di cui al comma 1 mediante l'indirizzo di posta elettronica certificata comunicato dal richiedente, ovvero con le diverse modalità indicate nel provvedimento di cui al comma 8.

6. Entro la data di scadenza del buono, i beneficiari devono presentare, attraverso la medesima piattaforma di cui al comma 3, l'istanza di rimborso delle spese effettivamente sostenute per realizzazione di infrastrutture di cui ai commi 1 e 2. Il rimborso massimo erogabile è pari al 40 per cento delle spese ammissibili ed effettivamente sostenute dai soggetti beneficiari ed è comunque contenuto entro il limite massimo del valore del buono rilasciato. All'istanza di rimborso è allegata

copia del buono e della fattura attestante il sostenimento delle spese per la realizzazione delle opere di cui ai commi 1 e 2, con il dettaglio delle singole infrastrutture realizzate e dei relativi costi. In caso di mancata presentazione, mediante la piattaforma di cui al comma 3, della predetta documentazione entro la data di scadenza del buono o di presentazione di documentazione incompleta, al beneficiario non viene erogato alcun rimborso.

7. Al rimborso delle somme richieste ai sensi del precedente comma 6, il Ministero dello Sviluppo economico ovvero il soggetto attuatore di cui al comma 8 provvede mediante il relativo accredito, entro il 31 dicembre 2022, sul conto corrente comunicato dal beneficiario in fase di emissione del buono.

8. Con decreto direttoriale del Ministero dello sviluppo economico possono essere adottate ulteriori disposizioni per l'attuazione della presente misura. Le procedure attuative nonché la predisposizione e gestione della piattaforma di cui al comma 3 possono essere demandate dal suddetto Ministero a soggetti in house dello Stato, nel limite massimo complessivo dell'1,5 per cento dei relativi stanziamenti, con oneri a valere sulle risorse di cui al comma 10.

9. La presente disposizione si applica nei limiti previsti dalla vigente legislazione in tema di aiuti de minimis.

10. Per le finalità di cui alla presente disposizione è autorizzata la spesa di 50 milioni di euro per l'anno 2022 alla cui copertura si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo di cui all'articolo 1, comma 486, della legge 30 dicembre 2021, n. 234.»

7.0.3

[Astorre](#), [Manca](#), [Pittella](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 7-bis

(Infrastrutture di ricarica elettrica)

1. All'articolo 57, comma 14, del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, e s.m.i., è aggiunto il seguente periodo: "Anche al fine di accelerare l'attuazione della Missione M2C2, Investimento 4.3, del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, gli operatori che intendano investire per l'infrastrutturazione elettrica urbana e metropolitana presentano all'amministrazione comunale e alla città metropolitana, laddove presente, un piano dettagliato con la mappatura delle installazioni, corredato dalle rappresentazioni digitali in formato cartografico che riportino anche le relative coordinate geolocalizzate delle colonnine".»

7.0.4

[Steger](#), [Durnwalder](#), [Laniece](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 7-bis

1. All'articolo 57, comma 14, del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: "Anche al fine di accelerare l'attuazione della Missione M2C2, Investimento 4.3 del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, gli operatori che intendano investire per l'infrastrutturazione elettrica urbana e metropolitana presentano all'amministrazione comunale e alla città metropolitana, laddove presente, un piano dettagliato con la mappatura delle installazioni, corredato dalle rappresentazioni digitali in formato cartografico che riportino anche le relative coordinate geolocalizzate delle colonnine".»

7.0.5

[Steger](#), [Durnwalder](#), [Laniece](#)

Dopo l'articolo, inserire il seguente:

«Art. 7-bis

1. All'articolo 1, comma 48 della legge 27 dicembre 2019, n. 160, sia nel primo che nel secondo

capoverso, le parole "50 per cento del" sono soppresse. Allo stesso articolo, alla fine del paragrafo aggiungere le seguenti parole: ",compresi gli interventi di messa in sicurezza degli itinerari ciclabili nuovi e già presenti, l'istituzione di strade a velocità ridotta e la dotazione di velostazioni e rastrelliere".»

7.0.6

[Di Girolamo](#), [Matrisciano](#), [Fede](#), [Vanin](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 7-bis

(Parcheggi per velocipedi negli edifici)

1. Al fine di favorire lo sviluppo della mobilità sostenibile, in particolare ciclistica, assicurando la disponibilità di adeguati spazi di sosta per le biciclette anche negli edifici pubblici e privati, all'articolo 41-sexies della legge 17 agosto 1942, n. 1150, dopo l'ultimo comma, sono aggiunti i seguenti:

«2-bis. Negli interventi di ristrutturazione edilizia o di nuova costruzione di edifici di cui all'articolo 3, comma 1, lettere d) ed e), del decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380, nonché negli interventi sugli spazi annessi agli edifici, deve essere assicurata la realizzazione delle seguenti dotazioni minime di parcheggi destinati ai velocipedi:

a) per gli edifici ad uso residenziale: almeno un posto ogni 35 metri quadri di superficie utile in spazi coperti chiusi e almeno un posto bici ogni 100 metri quadri di superficie utile in rastrelliere su spazi pertinenziali;

b) per gli edifici ad uso produttivo, commerciale, direzionale e ricettivo: un posto bici ogni tre addetti in spazi coperti chiusi o in rastrelliere su spazi pertinenziali per i lavoratori e almeno un posto bici ogni 300 metri quadri di superficie utile in rastrelliere su spazi pertinenziali per gli utenti e visitatori;

c) per gli edifici ad uso scolastico e universitario: in aggiunta a quanto previsto alla precedente lettera b), almeno un posto bici ogni tre alunni o studenti in rastrelliere su spazi pertinenziali.

2-ter. Le dotazioni minime di parcheggi di cui al comma 2-bis costituiscono contenuto necessario dei regolamenti edilizi comunali ai sensi dell'articolo 4 del decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380 e presupposto per il rilascio del titolo abilitativo edilizio. I parcheggi devono essere facilmente raggiungibili dall'ingresso principale dell'edificio, sono ubicati al livello della strada dalla quale si accede all'edificio stesso oppure raggiungibili per mezzo di rampe o appositi collegamenti meccanici, e dotati di strutture, quali rastrelliere, idonee a consentire il sostegno del telaio del velocipede e il suo fissaggio mediante sistemi meccanici di protezione contro il furto. Almeno il dieci per cento dei suddetti parcheggi comprende l'allaccio per la ricarica dei velocipedi a pedalata assistita nel caso di spazi coperti chiusi e la disponibilità di spazio sufficiente ad ospitare velocipedi di dimensioni superiori a quelle ordinarie.

2-quater. In ogni caso, negli spazi pertinenziali degli edifici, esistenti o nuovi, è consentita, anche in assenza di appositi parcheggi, la sosta delle biciclette di coloro che abitano o lavorano negli edifici medesimi.

2. Al secondo comma dell'articolo 1120 del codice civile è aggiunto, in fine, il seguente numero: «3-bis) le opere e gli interventi necessari per consentire l'uso degli spazi comuni, anche mediante rastrelliere, come posteggio per le biciclette dei condomini».»

7.0.7

[Comincini](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 7-bis

(Parcheggi per velocipedi negli edifici)

1. Al fine di favorire lo sviluppo della mobilità sostenibile, in particolare ciclistica, assicurando la disponibilità di adeguati spazi di sosta per le biciclette anche negli edifici pubblici e privati, all'articolo

41-*sexies* della legge 17 agosto 1942, n. 1150, sono aggiunti, dopo il secondo comma, i seguenti: «3. Negli interventi di ristrutturazione edilizia o di nuova costruzione di edifici, ai sensi dell'articolo 3, comma 1, lettere d) ed e), del decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380, nonché negli interventi sugli spazi aperti annessi agli edifici, deve essere assicurata la realizzazione delle seguenti dotazioni minime di parcheggi destinati ai velocipedi:

a) per gli edifici ad uso residenziale: almeno un posto bici ogni 35 metri quadri di superficie utile in spazi coperti chiusi e almeno un posto bici ogni 100 metri quadri di superficie utile in rastrelliere su spazi pertinenziali;

b) per gli edifici ad uso produttivo, commerciale, direzionale e ricettivo: un posto bici ogni tre addetti in spazi coperti chiusi o in rastrelliere su spazi pertinenziali per i lavoratori e almeno un posto bici ogni 300 metri quadri di superficie utile in rastrelliere su spazi pertinenziali per gli utenti e visitatori;

c) per gli edifici ad uso scolastico e universitario: in aggiunta a quanto previsto alla precedente lettera b), almeno un posto bici ogni tre alunni o studenti in rastrelliere su spazi pertinenziali.

4. Le dotazioni minime di parcheggi di cui al precedente comma sono previste dai regolamenti edilizi ovvero, in ogni caso, assicurate dai titoli abilitativi dei singoli interventi edilizi. I parcheggi devono essere facilmente raggiungibili dall'ingresso principale dell'edificio, sono ubicati al livello della strada dalla quale si accede all'edificio stesso oppure sono raggiungibili per mezzo di rampe o appositi collegamenti meccanici, e sono dotati di strutture, che sono definite rastrelliere, idonee a consentire il sostegno del telaio del velocipede e il suo fissaggio mediante sistemi meccanici di protezione contro il furto. Almeno il dieci per cento dei suddetti parcheggi comprende l'allaccio per la ricarica dei velocipedi a pedalata assistita nel caso di spazi coperti chiusi e la disponibilità di spazio sufficiente ad ospitare velocipedi di dimensioni superiori a quelle ordinarie.

5. In ogni caso, negli spazi pertinenziali degli edifici, esistenti o nuovi, è consentita, anche in assenza di appositi parcheggi, la sosta delle biciclette di coloro che abitano o lavorano negli edifici medesimi."»

7.0.8

Berutti

Dopo l'articolo inserire il seguente:

Art. 7-bis

(Parcheggi per velocipedi negli edifici)

1. Al fine di favorire lo sviluppo della mobilità sostenibile, in particolare ciclistica, assicurando la disponibilità di adeguati spazi di sosta per le biciclette anche negli edifici pubblici e privati, all'articolo 41-*sexies* della legge 17 agosto 1942, n. 1150, sono aggiunti, dopo l'ultimo comma, i seguenti:

"3. Negli interventi di ristrutturazione edilizia o di nuova costruzione di edifici, ai sensi dell'articolo 3, comma 1, lettere d) ed e), del decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380, nonché negli interventi sugli spazi aperti annessi agli edifici, deve essere assicurata la realizzazione delle seguenti dotazioni minime di parcheggi destinati ai velocipedi:

a) per gli edifici ad uso residenziale: almeno un posto bici ogni 35 metri quadri di superficie utile in spazi coperti chiusi e almeno un posto bici ogni 100 metri quadri di superficie utile in rastrelliere su spazi pertinenziali;

b) per gli edifici ad uso produttivo, commerciale, direzionale e ricettivo: un posto bici ogni tre addetti in spazi coperti chiusi o in rastrelliere su spazi pertinenziali per i lavoratori e almeno un posto bici ogni 300 metri quadri di superficie utile in rastrelliere su spazi pertinenziali per gli utenti e visitatori;

c) per gli edifici ad uso scolastico e universitario: in aggiunta a quanto previsto alla precedente lettera b), almeno un posto bici ogni tre alunni o studenti in rastrelliere su spazi pertinenziali.

4. Le dotazioni minime di parcheggi di cui al precedente comma sono previste dai regolamenti edilizi ovvero, in ogni caso, assicurate dai titoli abilitativi dei singoli interventi edilizi. I parcheggi devono essere facilmente raggiungibili dall'ingresso principale dell'edificio, sono ubicati al livello della strada dalla quale si accede all'edificio stesso oppure sono raggiungibili per mezzo di rampe o appositi collegamenti meccanici, e sono dotati di strutture, che sono definite rastrelliere, idonee a consentire il sostegno del telaio del velocipede e il suo fissaggio mediante sistemi meccanici di protezione contro il furto. Almeno il dieci per cento dei suddetti parcheggi comprende l'allaccio per la ricarica dei velocipedi a pedalata assistita nel caso di spazi coperti chiusi e la disponibilità di spazio sufficiente ad ospitare velocipedi di dimensioni superiori a quelle ordinarie. 4. In ogni caso, negli spazi pertinenziali degli edifici, esistenti o nuovi, è consentita, anche in assenza di appositi parcheggi, la sosta delle biciclette di coloro che abitano o lavorano negli edifici medesimi".»

7.0.9

[Ruspanini, Totaro](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 7-bis

(Parcheggi per velocipedi negli edifici)

1. Al fine di favorire lo sviluppo della mobilità sostenibile, in particolare ciclistica, assicurando la disponibilità di adeguati spazi di sosta per le biciclette anche negli edifici pubblici e privati, all'articolo 41-*sexies* della legge 17 agosto 1942, n. 1150, sono aggiunti, dopo l'ultimo comma, i seguenti:

3. Negli interventi di ristrutturazione edilizia o di nuova costruzione di edifici, ai sensi dell'articolo 3, comma 1, lettere d) ed e), del decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380, nonché negli interventi sugli spazi aperti annessi agli edifici, deve essere assicurata la realizzazione delle seguenti dotazioni minime di parcheggi destinati ai velocipedi:

a) per gli edifici ad uso residenziale: almeno un posto bici ogni 35 metri quadri di superficie utile in spazi coperti chiusi e almeno un posto bici ogni 100 metri quadri di superficie utile in rastrelliere su spazi pertinenziali;

b) per gli edifici ad uso produttivo, commerciale, direzionale e ricettivo: un posto bici ogni tre addetti in spazi coperti chiusi o in rastrelliere su spazi pertinenziali per i lavoratori e almeno un posto bici ogni 300 metri quadri di superficie utile in rastrelliere su spazi pertinenziali per gli utenti e visitatori;

c) per gli edifici ad uso scolastico e universitario: in aggiunta a quanto previsto alla precedente lettera b), almeno un posto bici ogni tre alunni o studenti in rastrelliere su spazi pertinenziali.

4. Le dotazioni minime di parcheggi di cui al precedente comma sono previste dai regolamenti edilizi ovvero, in ogni caso, assicurate dai titoli abilitativi dei singoli interventi edilizi. I parcheggi devono essere facilmente raggiungibili dall'ingresso principale dell'edificio, sono ubicati al livello della strada dalla quale si accede all'edificio stesso oppure sono raggiungibili per mezzo di rampe o appositi collegamenti meccanici, e sono dotati di strutture, che sono definite rastrelliere, idonee a consentire il sostegno del telaio del velocipede e il suo fissaggio mediante sistemi meccanici di protezione contro il furto. Almeno il dieci per cento dei suddetti parcheggi comprende l'allaccio per la ricarica dei velocipedi a pedalata assistita nel caso di spazi coperti chiusi e la disponibilità di spazio sufficiente ad ospitare velocipedi di dimensioni superiori a quelle ordinarie. 4. In ogni caso, negli spazi pertinenziali degli edifici, esistenti o nuovi, è consentita, anche in assenza di appositi parcheggi, la sosta delle biciclette di coloro che abitano o lavorano negli edifici medesimi".»

7.0.10

[Margiotta](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

« Art. 7-bis

(Misure urgenti a sostegno della diffusione della mobilità sostenibile nei contesti residenziali)

1. Dopo il comma 3 dell'articolo 74 del decreto legge 14 agosto 2020, n. 104 convertito con modificazioni dalla 13 ottobre 2020, n. 126 è inserito il seguente: "3-bis. Il fondo di cui al comma 3 è altresì finalizzato alla realizzazione di infrastrutture elettriche per l'integrazione delle tecnologie di ricarica dei veicoli elettrici negli edifici residenziali con posti auto, nonché per l'acquisto e l'installazione di dispositivi per la ricarica di veicoli elettrici in ambito residenziale. Il Ministero della transizione ecologica, con successivo decreto da emanarsi entro 60 giorni dall'entrata in vigore della presente disposizione, disciplina i criteri, le modalità di applicazione e di fruizione dei contributi di cui al presente comma. I contributi di cui al primo periodo non sono cumulabili con altre agevolazioni previste per la medesima spesa."

2. Limitatamente per la realizzazione delle misure previste dal comma 1, il Fondo di cui all'articolo 74, comma 3, del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104 convertito con modificazioni dalla 13 ottobre 2020, n. 126 è rifinanziato con 40 milioni per il 2022 a valere sulle risorse di cui all' articolo 10, comma 5, del decreto legge 29 novembre 2004, n. 282 convertito con modificazioni dalla Legge 27 dicembre 2004, n. 307, di cui 24 milioni sono destinati all'erogazione di un contributo pari al 50 per cento delle spese relative all'acquisto e installazione di infrastrutture di ricarica e 16 milioni all'erogazione di un contributo pari al 70 per cento delle spese documentate e sostenute per la realizzazione di infrastrutture elettriche per l'integrazione delle tecnologie di ricarica dei veicoli elettrici negli edifici residenziali con posti auto.»

7.0.11

[Steger](#), [Durnwalder](#), [Laniece](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 7-bis

1. Al fine di garantire il migliore raggiungimento dei target previsti nel PNRR relativamente alla mobilità sostenibile e l'utilizzo efficace delle risorse impegnate nel Piano, promuovendo una progressiva riduzione dell'uso individuale del traffico veicolare privato attraverso una più efficace distribuzione degli utenti del trasporto pubblico di linea ed un più idoneo raccordo tra gli orari di inizio e termine delle attività economiche, lavorative e didattiche e gli orari dei servizi di trasporto pubblico locale, urbano ed extraurbano, è istituito presso il Ministero delle infrastrutture e la mobilità sostenibili un fondo con una dotazione annuale di euro 25 milioni per gli anni dal 2022 al 2030, di cui 15 milioni per le spese in conto capitale e 10 milioni per spese di parte corrente destinato all'erogazione di contributi in favore:

a) delle imprese e delle pubbliche amministrazioni di cui all'articolo 229, comma 4, del decreto - legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, che provvedano ad adottare entro il 31 dicembre dell'anno precedente, un piano degli spostamenti casa-lavoro del proprio personale redatto secondo le linee guida di cui all'art 3 , comma 5 del decreto del Ministro della transizione ecologica di concerto con il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibile n. 179 del 12 maggio 2021;

b) degli istituti scolastici di ogni ordine e grado che provvedano ad adottare entro il 31 dicembre dell'anno precedente un piano degli spostamenti casa-scuola-casa del personale scolastico e degli alunni;

c) delle amministrazioni comunali per il rafforzamento delle azioni di mobility management.

I contributi sono destinati al finanziamento, nei limiti delle risorse disponibili e tenuto conto di quanto disposto al punto c), delle misure di mobilità sostenibile, inserite nei piani di spostamento casa lavoro e casa scuola.

2. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da adottarsi 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 il riconoscimento dei contributi per il tramite degli enti locali, nel cui territorio sono ubicati i soggetti beneficiari.

3. Il cinque per cento delle risorse di parte corrente rimane in capo al Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili per le attività di monitoraggio dei progetti e degli obiettivi, la creazione di una rete di mobility manager, il supporto tecnico e il dispiegamento uniforme sul territorio, la comunicazione istituzionale".

4. "Le risorse del fondo di cui all'art. 51 comma 9 della legge 23 luglio 2021, n. 106 non utilizzate nel 2021 possono essere utilizzate dai Comuni beneficiari per la medesima finalità anche nel 2022 e nel 2023".

5. All'articolo 7 comma 2 del Decreto Interministeriale n. 179/2021, alla fine del comma inserire le parole ", compreso il personale delle strutture *in house* e/o delle aziende partecipate pubbliche o delle agenzie di mobilità".»

7.0.12

[Steger](#), [Durnwalder](#), [Laniece](#)

Dopo l'articolo, inserire il seguente:

«Art. 7-bis

1. All'articolo 202, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, è aggiunto il seguente comma:

"6-bis. Le risorse di cui al presente articolo possono essere impiegate per l'acquisto di licenze e/o la realizzazione e gestione di sistemi di monitoraggio e piattaforme informatiche dedicate alla mobilità urbana, di *mobility management* e analisi dei flussi di mobilità".»

7.0.13

[Faraone](#), [Evangelista](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 7-bis

(Disposizioni in materia di trasporto con mezzi a propulsione elettrica)

1. Al fine di incentivare lo sviluppo della mobilità dolce e regolare l'utilizzo dei mezzi a propulsione elettrica denominati Segway, all'articolo 1 della legge 27 dicembre 2019, n. 160, dopo il comma 75-*vicies ter* sono inseriti i seguenti:

"75-*vicies quater*. I Segway possiedono i seguenti requisiti: a) 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 (tranne che per le applicazioni per i soggetti a ridotta mobilità); c) dispositivi autoequilibranti, con tecnologia ridondante; d) propulsione esclusivamente elettrica e -pertanto- non classificabili come acceleratori di andatura di cui ai commi 8 e 9 dell'art. 190 del codice della strada -decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285-; e) regolatore di velocità configurabile in funzione dei limiti previsti dalle norme; f) marcatura 'CE' prevista dalla direttiva 2006/42/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 17 maggio 2006.

75-*vicies quinquies*. È vietata la circolazione ai Segway con requisiti diversi da quelli di cui al comma 75-*vicies quater*.

75-*vicies sexies*. I Segway, per quanto non previsto dal comma 75-*vicies quater*, sono equiparati ai pedoni nel rispetto dell'art. 190 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e vincolo di velocità massima di 6 km/h e, nel caso di utilizzo su pista ciclabile o ciclo/pedonale, vincolo di velocità non superiore a 20 km/h.

75-*vicies septies*. Da mezz'ora dopo il tramonto, durante tutto il periodo dell'oscurità e, di giorno, qualora le condizioni di visibilità lo richiedano, i Segway 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 Segway sono altresì dotati posteriormente di catadiottri rossi.

75-*duodetricies*. Da mezz'ora dopo il tramonto, durante tutto il periodo dell'oscurità, il conducente del Segway 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-undecies. I Segway possono essere condotti solo da utilizzatori che abbiano compiuto il quattordicesimo anno di età.

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

75-terdecies bis. I Segway possono circolare esclusivamente su strade urbane con limite di velocità di 50 km/h o inferiore, 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. In quanto equiparati ai pedoni, con i Segway:

1. si può circolare sui marciapiedi, sulle banchine, sui viali e sugli altri spazi destinati ai pedoni; qualora questi manchino, siano ingombri, interrotti o insufficienti, o carenti di adeguati scivoli per i disabili, devono circolare sul margine della carreggiata opposto al senso di marcia dei veicoli in modo da causare il minimo intralcio possibile alla circolazione;

2. per attraversare la carreggiata, occorre servirsi degli attraversamenti pedonali, dei sottopassaggi e dei soprapassaggi. Quando questi non esistono, o distano più di cento metri dal punto di attraversamento, si può attraversare la carreggiata solo in senso perpendicolare, con l'attenzione necessaria ad evitare situazioni di pericolo per se' o per altri;

3. e' vietato attraversare diagonalmente le intersezioni; e', inoltre, vietato attraversare le piazze e i larghi al di fuori degli attraversamenti pedonali, qualora esistano, anche se sono a distanza superiore a quella indicata nel precedente punto 2;

4. e' vietato sostare o indugiare sulla carreggiata, salvo i casi di necessita'; e', altresì, vietato, stando in gruppo sui marciapiedi, sulle banchine o presso gli attraversamenti pedonali, causare intralcio al transito normale degli altri pedoni;

5. i conducenti che si accingono ad attraversare la carreggiata in zona sprovvista di attraversamenti pedonali devono dare la precedenza agli altri mezzi;

6. e' vietato effettuare l'attraversamento stradale passando anteriormente agli autobus, filoveicoli e tram in sosta alle fermate.

75-terdecies ter. I Segway 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.

75-terdecies quater. Chiunque viola le disposizioni di cui ai commi da *75-vicies septies* a *75-terdecies ter* è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 50 a euro 250.

75-terdecies quinquies. Chiunque circola con un Segway avente requisiti diversi da quelli di cui al comma *75-vicies quater* è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 100 a euro 400.

75-terdecies sexies. Alla violazione delle disposizioni di cui al comma *75-vicies quinquies* consegue la sanzione amministrativa accessoria della confisca del Segway, 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.

75-terdecies septies. Ai fini delle sanzioni di cui alle disposizioni dei commi da *75-vicies quater* a *75-terdecies sexies* 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-duodequadrices. 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 Segway. 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"»).

7.0.14

[Rufa](#), [Pergreffi](#), [Campari](#), [Corti](#), [Ripamonti](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 7-bis

(Esenzione pagamento del pedaggio autostradale e del biglietto ferroviario per cure mediche per malattie gravi)

1. In considerazione dell'impatto negativo causato dalla crisi internazionale e dal caro energia, in via sperimentale, per il triennio 2022-2024, al fine di supportare i percorsi di cura svolti al di fuori della propria provincia di residenza è riconosciuta, entro i limiti di spesa di cui al comma 3, l'esenzione dal pagamento del pedaggio autostradale, dal pagamento del biglietto del trasporto ferroviario e dal pagamento del biglietto dei traghetti nonché la riduzione del 50 per cento del costo del biglietto per eventuali accompagnatori appartenenti al medesimo nucleo familiare, per tutti gli spostamenti fuori provincia strumentali all'effettuazione di visite specialistiche e cure specifiche adeguatamente documentate, in caso di malattie particolarmente gravi ed invalidanti.

2. L'esenzione di cui al primo comma è subordinata al rilascio di certificazione medica dell'ufficio medico-legale dell'Azienda Sanitaria Locale di appartenenza, dalla quale risulta che nella visita medica è stato espressamente accertato che la persona per la quale viene chiesta l'esenzione rispetti i requisiti di cui sopra, nonché al possesso di un Indicatore di Situazione Economica Equivalente (ISEE) inferiore o pari a euro 50.000. L'esenzione è riconosciuta per un periodo temporale di sei mesi, rinnovabili, previo rilascio di una certificazione da ritirare presso la Azienda Sanitaria Locale di appartenenza.

3. Al fine di sostenere i maggiori oneri derivanti dall'attuazione delle disposizioni di cui al comma 1, nonché di compensare i mancati introiti dei soggetti concessionari autostradali e delle compagnie ferroviarie, presso il Ministero delle Infrastrutture e delle mobilità sostenibili è istituito un fondo con dotazione di 25 milioni di euro annui per ciascuno degli anni 2022, 2023 e 2024, che costituisce limite di spesa.

4. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro della salute e 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 legge, sono stabiliti i criteri di individuazione della platea dei beneficiari e le modalità di attuazione delle disposizioni di cui ai commi precedenti.

5. Agli oneri derivanti dal presente articolo pari a 25 milioni di euro annui per ciascuno degli anni 2022, 2023 e 2024 si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per far fronte alle esigenze indifferibili che si manifestano in corso di gestione di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.».

7.0.15

[Faraone](#), [Evangelista](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 7-bis

(Disposizioni in materia di tassa automobilistica)

1. A decorrere dal periodo tributario successivo a quello in corso alla data del 31 dicembre 2022, all'articolo 5 del decreto-legge 30 dicembre 1982, n. 953, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 1983, n. 53 sono apportate le seguenti modificazioni:

a. al ventinovesimo comma, primo periodo le parole "alla scadenza del termine utile per il

pagamento stabilito con decreto del Ministro delle finanze da emanarsi ai sensi dell'articolo 18 della legge 21 maggio 1955, n. 463" sono sostituite dalle parole "al momento della costituzione del presupposto impositivo coincidente con il termine del primo giorno del periodo d'imposta";

b. al ventinovesimo comma, dopo il primo periodo sono aggiunti i seguenti: "La tassa automobilistica è corrisposta ogni anno, in un'unica soluzione. L'obbligazione tributaria è riferita a 12 mesi a decorrere dal mese di immatricolazione del veicolo. Il termine per il primo pagamento della tassa automobilistica è fissato nell'ultimo giorno del mese successivo a quello di immatricolazione ovvero di uscita da qualsiasi sospensione dell'obbligo tributario. Per le scadenze successive alla prima, il termine per il pagamento è fissato nell'ultimo giorno del mese successivo a quello di scadenza. Il pagamento della tassa automobilistica può essere corrisposto per 4 mesi a decorrere dal mese di immatricolazione del veicolo, in base a quanto previsto dal decreto del Ministero delle Finanze 18 novembre 1998, n. 462 recante "Regolamento recante modalità e termini di pagamento delle tasse automobilistiche, ai sensi dell'articolo 18 della legge 21 maggio 1955, n. 463". Nel caso di pagamento frazionato ciascun quadrimestre costituisce un'autonoma obbligazione tributaria. Se dovuta, contestualmente alla tassa automobilistica, viene assolta anche la tassa automobilistica dovuta per la massa rimorchiabile".»

7.0.16

[Di Girolamo](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 7-bis

(Credito di imposta per l'acquisto di pneumatici ricostruiti)

1. Per finalità di tutela dell'ambiente e di sviluppo di pratiche legate all'economia circolare, per le imprese e per i lavoratori autonomi cessionari di pneumatici ricostruiti è riconosciuto un contributo straordinario, sotto forma di credito di imposta, nella misura del 20 per cento della spesa sostenuta per l'acquisto di almeno una coppia di pneumatici ricostruiti per ciascun veicolo, per gli anni 2022, 2023 e 2024. Il credito spetta ogni anno per l'acquisto di almeno una coppia di pneumatici ricostruiti, per una spesa non superiore a euro 1.600 per ciascun veicolo, nei limiti delle risorse disponibili.

2. Il credito d'imposta di cui al comma 1 è utilizzabile esclusivamente in compensazione ai sensi dell'articolo 17 del decreto legislativo 9 luglio 1997, n. 241. Non si applicano i limiti di cui all'articolo 1, comma 53, della legge 24 dicembre 2007, n. 244, e di cui all'articolo 34 della legge 23 dicembre 2000, n. 388. Il credito d'imposta non concorre alla formazione del reddito d'impresa né della base imponibile dell'imposta regionale sulle attività produttive e non rileva ai fini del rapporto di cui agli articoli 61 e 109, comma 5, del testo unico delle imposte sui redditi approvato con decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917. Il credito d'imposta è cumulabile con altre agevolazioni che abbiano ad oggetto i medesimi costi, a condizione che tale cumulo, tenuto conto anche della non concorrenza alla formazione del reddito e della base imponibile dell'imposta regionale sulle attività produttive, non porti al superamento del costo sostenuto.

3. Le disposizioni del presente articolo si applicano nel rispetto della normativa europea in materia di aiuti di Stato.

4. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e delle mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da emanare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono stabiliti, nel rispetto della normativa europea sugli aiuti di Stato, le modalità e i criteri attuativi delle disposizioni di cui al comma 1, con particolare riguardo ai casi di esclusione, alle procedure di concessione e di utilizzo del beneficio, alla documentazione richiesta, al regime dei controlli nonché ogni altra disposizione necessaria per il monitoraggio dell'agevolazione.

5. Agli oneri derivanti dal presente articolo, valutati in euro 15.700.000. per ciascuno degli anni 2023, 2024 e 2025, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per fare fronte ad esigenze indifferibili di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.

6. Il Ministero dell'economia e delle finanze effettua il monitoraggio delle fruizioni del credito d'imposta di cui al presente articolo, ai fini di quanto previsto dall'articolo 17, comma 13, della legge 31 dicembre 2009, n. 196.»

7.0.17

[Arrigoni](#), [Pergreffi](#), [Campari](#), [Corti](#), [Rufa](#), [Ripamonti](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 7-bis

(Credito di imposta per l'acquisto di pneumatici ricostruiti)

1. Per finalità di tutela dell'ambiente e di sviluppo di pratiche legate all'economia circolare, per le imprese e per i lavoratori autonomi cessionari di pneumatici ricostruiti è riconosciuto un credito d'imposta nella misura del 20 per cento della spesa relativa all'acquisto di almeno una coppia di pneumatici ricostruiti per ciascun veicolo, per gli anni 2022, 2023 e 2024. Il credito spetta ogni anno per l'acquisto di almeno una coppia di pneumatici ricostruiti, per una spesa non superiore a euro 1.600 per ciascun veicolo, nei limiti delle risorse disponibili.

2. Il credito d'imposta IRPEF/IRES, da indicare nella dichiarazione dei redditi dell'anno successivo all'acquisto degli pneumatici, è utilizzabile esclusivamente in compensazione, ai sensi dell'articolo 17 del decreto legislativo 15 dicembre 1997, n. 446, e successive modificazioni e integrazioni. Tale credito d'imposta non concorre alla formazione del valore della produzione netta agli effetti dell'IRAP, di cui al citato decreto, e successive modificazioni, né dell'imponibile agli effetti delle imposte sui redditi e non rileva ai fini del rapporto previsto dall'articolo 61 del Decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917.

3. Agli oneri derivanti dal presente articolo, valutati in euro 15 milioni e 700 mila per ciascuno degli anni 2023, 2024 e 2025, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per fare fronte ad esigenze indifferibili di cui all'art. 1 comma 200 della Legge 23 dicembre 2014 n. 190. »

7.0.18

[Berutti](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 7-bis

(Credito di imposta per l'acquisto di pneumatici ricostruiti)

1. Per finalità di tutela dell'ambiente e di sviluppo di pratiche legate all'economia circolare, per le imprese e per i lavoratori autonomi cessionari di pneumatici ricostruiti è riconosciuto un credito d'imposta nella misura del 20 per cento della spesa relativa all'acquisto di almeno una coppia di pneumatici ricostruiti per ciascun veicolo, per gli anni 2022, 2023 e 2024. Il credito spetta ogni anno per l'acquisto di almeno una coppia di pneumatici ricostruiti, per una spesa non superiore a euro 1.600 per ciascun veicolo, nei limiti delle risorse disponibili.

2. Il credito d'imposta IRPEF/IRES, da indicare nella dichiarazione dei redditi dell'anno successivo all'acquisto degli pneumatici, è utilizzabile esclusivamente in compensazione, ai sensi dell'articolo 17 del decreto legislativo 15 dicembre 1997, n. 446, e successive modificazioni e integrazioni. Tale credito d'imposta non concorre alla formazione del valore della produzione netta agli effetti dell'IRAP, di cui al citato decreto, e successive modificazioni, né dell'imponibile agli effetti delle imposte sui redditi e non rileva ai fini del rapporto previsto dall'articolo 61 del Decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917.

3. Agli oneri derivanti dal presente articolo, valutati in euro 15 milioni e 700 mila per ciascuno degli anni 2023, 2024 e 2025, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per fare fronte ad esigenze indifferibili di cui all'art. 1 comma 200 della Legge 23 dicembre 2014 n. 190.»

7.0.19

[Pergreffi](#), [Campari](#), [Corti](#), [Rufa](#), [Ripamonti](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 7-bis

(Disposizioni in materia di distribuzione automobilistica)

1. Le disposizioni di cui al presente articolo si applicano agli accordi verticali tra il costruttore automobilistico o l'importatore e i singoli distributori autorizzati per la commercializzazione di veicoli non ancora immatricolati, nonché di autoveicoli che siano stati immatricolati dai distributori autorizzati da non più di sei mesi e che non abbiano percorso più di 6000 km.

2. Gli accordi tra il produttore o l'importatore e il distributore autorizzato hanno durata di cinque anni e regolano le modalità di vendita, i limiti del mandato, le rispettive assunzioni di responsabilità e la ripartizione dei costi connessi alla vendita. Ciascuna parte comunica con nota in forma scritta trasmessa almeno sei mesi prima della scadenza, l'intenzione di non procedere alla rinnovazione dell'accordo, a pena di inefficacia della medesima comunicazione.

3. Il costruttore di veicoli o l'importatore, prima della conclusione dell'accordo di cui ai commi 1 e 2, nonché in caso di successive modifiche allo stesso, forniscono al distributore autorizzato tutte le informazioni di cui siano in possesso, che risultino necessarie a valutare consapevolmente l'entità degli impegni da assumere e la sostenibilità degli stessi in termini economici, finanziari e patrimoniali, inclusa la stima dei ricavi marginali attesi dalla commercializzazione dei veicoli.

4. Al costruttore automobilistico o all'importatore che recede dall'accordo prima della scadenza contrattuale è fatto obbligo di corrispondere un equo indennizzo al distributore autorizzato parametrato congiuntamente al valore:

a) degli investimenti che questo ha in buona fede effettuato ai fini dell'esecuzione dell'accordo e che non siano stati ammortizzati alla data di cessazione dell'accordo;

b) dell'avviamento per le attività svolte nell'esecuzione degli accordi, commisurato al fatturato del distributore autorizzato negli ultimi cinque anni di vigenza dell'accordo.

5. L'indennizzo di cui al comma 4 non è dovuto nel caso di risoluzione per inadempimento o quando il recesso sia chiesto dal distributore autorizzato.

6. Sono nulle le clausole contrattuali inserite negli accordi verticali tra il costruttore automobilistico o l'importatore e i singoli distributori con le quali venga conferito al produttore il diritto di modificare unilateralmente i contratti in essere. Le clausole degli accordi concernenti il trasferimento dei dati afferenti all'interconnessione e alla comunicazione veicolare devono prevedere un congruo indennizzo a favore del distributore, parametrato alle utilizzabilità a fini commerciali dei dati stessi, ferma restando la gratuità di quelli in formato anonimizzato e trasferiti per l'adempimento di obblighi di legge.

7. Ad eccezione della disciplina contenuta nel comma 4, le disposizioni di cui al presente articolo si applicano agli accordi e contratti stipulati successivamente alla data di entrata in vigore della presente disposizione. La disciplina di cui al comma 4 si applica anche agli atti di recesso adottati nel corso della vigenza degli accordi in essere.»

7.0.20

[Corti](#), [Pergreffi](#), [Campari](#), [Rufa](#), [Ripamonti](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 7-bis

(Incentivo fiscale per l'acquisto di abbigliamento protettivo certificato per uso motociclistico)

1. Con l'obiettivo di favorire la sicurezza stradale e la protezione dei motociclisti, ai fini dell'imposta sul reddito delle persone fisiche, si detrae dall'imposta lorda una quota pari al 50 per cento delle spese sostenute e documentate per l'acquisto di protezioni per uso motociclistico a salvaguardia degli arti e delle loro estremità, del torace e della schiena, nel limite complessivo di spesa di 2.000 euro per ciascun soggetto intestatario di motoveicolo o motociclo.

2. Con apposito provvedimento da emanarsi entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, d'intesa con il Ministero

dell'economia e delle finanze, sentito il Ministero della salute, disciplina le modalità attuative dell'incentivo fiscale di cui al comma precedente, nonché individua le protezioni per uso motociclistico per le quali vale l'incentivo, fermo restando quanto previsto dal comma successivo.

3. La detrazione di cui al comma 1 spetta esclusivamente per l'acquisto di dispositivi di sicurezza per uso motociclistico marchiati e certificati CE e conformi agli standard europei EN13595, EN1621-1, EN1621-2, EN1621-3, EN1621-4, EN13594, EN13634. È altresì ammissibile ai fini della detrazione l'acquisto di protettori gonfiabili ad attivazione elettronica per uso motociclistico purché marchiati e certificati CE, di seconda categoria, da ente notificato, conformemente alla Direttiva 89/686/CE e successive modificazioni.

4. La misura di cui al comma 1 si applica nel limite di spesa di 3 milioni di euro per le spese sostenute in ciascuno degli anni 2022, 2023 e 2024. Ove il predetto limite sia superato, la misura dell'agevolazione è proporzionalmente ridotta sino alla concorrenza del limite medesimo.

5. Agli oneri derivanti dal presente articolo, pari a 3 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022, 2023 e 2024 si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per far fronte ad esigenze indifferibili che si manifestano nel corso della gestione di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.»

7.0.21

[Corti](#), [Pergreffi](#), [Campari](#), [Rufa](#), [Ripamonti](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 7-bis

(Incentivo fiscale per l'apposizione di Dispositivi Stradali di sicurezza per motociclisti - DSM)

1. Al fine di favorire la sicurezza stradale e la protezione dei motociclisti, è istituito un fondo presso il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili a favore degli Enti locali per l'installazione dei dispositivi stradali di sicurezza per motociclisti (DSM) continui su barriere di sicurezza stradale discontinue.

2. Fermo restando quanto stabilito dal decreto ministeriale del 1° aprile 2019, gli Enti locali accedono ai fondi anche in caso di individuazione di zone da proteggere alternative a quelle previste dall'articolo 3, Allegato A del succitato DM 1/4/2019.

3. La misura di cui al comma 1 si applica nel limite di spesa di 10 milioni di euro per le spese sostenute in ciascuno degli anni 2022, 2023 e 2024.

4. Agli oneri derivanti dal presente articolo, pari a 10 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022, 2023 e 2024, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per far fronte ad esigenze indifferibili che si manifestano nel corso della gestione di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.»

7.0.22

[Steger](#), [Durnwalder](#), [Laniece](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 7-bis

1. Al fine di favorire lo sviluppo degli investimenti e il perseguimento più rapido ed efficace degli obiettivi di rinnovo dei mezzi di trasporto destinati ai servizi di trasporto pubblico locale e regionale, all'articolo 200, comma 7, primo periodo, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito con modificazioni dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, le parole: "fino al 31 dicembre 2024", sono soppresse.»

7.0.23

[Ruspanini](#), [Totaro](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 7-bis

1. All'articolo 53 del Decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, sostituire il comma 7 con il seguente:

"7. Il corrispettivo che il soggetto richiedente deve versare per il rilascio dell'autorizzazione deve essere determinabile da parte dello stesso soggetto sulla base di un importo annuale una tantum, a prescindere dalle dimensioni di cartelli, insegne di esercizio o di altri mezzi pubblicitari, comprensivo di tutti gli oneri, esclusi solo quelli previsti dall'articolo 405, che deve essere reso pubblico da parte di ciascun ente competente entro il trentuno ottobre dell'anno precedente a quello di applicazione del listino."»

7.0.24

[Steger](#), [Durnwalder](#), [Laniece](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«**Art. 7-bis.**

1. All'articolo 37, comma 6, lettera *b*), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito con modificazioni dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, e successive modifiche e integrazioni, dopo le parole: "settore del trasporto", sono aggiunte le seguenti: "ad esclusione delle imprese di autotrasporto di merci per conto di terzi e di logistica iscritte all'Albo degli autotrasportatori".»

7.0.25

[Faraone](#), [Evangelista](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 7-bis

(Nomina Commissario straordinario per il rifacimento della SP 28 in Provincia di Enna)

1. Al fine di garantire, in via d'urgenza, gli interventi di rifacimento della strada provinciale 28 (EN), nota come "Panoramica", il Sindaco di Enna 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.

2. Il Commissario straordinario provvede, con i poteri di cui ai commi 2 e 3 dell'articolo 4 del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, alla progettazione, all'affidamento e all'esecuzione degli interventi necessari per il rifacimento della strada provinciale 28.

3. Per lo svolgimento delle attività di cui al presente articolo, al Commissario straordinario non spetta alcun compenso, gettone di presenza, indennità comunque denominata o rimborso di spese.

4. Il Commissario straordinario, per lo svolgimento delle attività di cui al presente articolo, si avvale, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, delle strutture centrali e periferiche del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nonché di società dallo stesso controllate.

5. Dall'attuazione del presente articolo non devono derivare nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica. Il Commissario straordinario provvede agli adempimenti di cui al comma 2 con l'utilizzo delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.»

7.0.26

[Corbetta](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 7-bis.

(Ulteriori misure urgenti per le infrastrutture stradali)

1. Al fine di consentire il rapido completamento del ponte sul fiume Po fra i comuni di Bagnolo San Vito e di San Benedetto Po sulla S.P. ex S.S. n° 413 "Romana", con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentito il Ministro dell'economia e delle finanze, d'intesa con la Regione Lombardia, è nominato apposito Commissario straordinario, il quale, con i medesimi poteri di cui all'articolo 4, commi 2 e 3, del decreto-legge 18

aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, è incaricato di sovrintendere alla programmazione, alla progettazione, all'affidamento e all'esecuzione degli interventi necessari. Il Commissario straordinario, avvalendosi, senza nuovi o maggiori oneri, delle strutture del Ministero delle infrastrutture e mobilità sostenibili e del Provveditorato interregionale per la Lombardia e l'Emilia Romagna elabora un piano degli interventi e lo sottopone al medesimo Ministro. Tale piano deve indicare, ai sensi dell'articolo 11 della legge 16 gennaio 2003, n. 3, i codici unici di progetto delle opere che si intende realizzare e il relativo cronoprogramma. Il monitoraggio degli interventi, ai sensi del decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229, è effettuato dal soggetto che svolge le funzioni di stazione appaltante. Con il medesimo decreto di cui al primo periodo, sono stabiliti i termini, le modalità, le tempistiche, il supporto tecnico, le attività connesse alla realizzazione dell'opera, il compenso del Commissario, i cui oneri sono posti a carico del quadro economico degli interventi da realizzare o completare.

2. Il Commissario straordinario, per la realizzazione degli interventi, può avvalersi, sulla base di apposite convenzioni, delle amministrazioni centrali e periferiche dello Stato, degli enti pubblici, delle società controllate da amministrazioni dello Stato, nonché dei soggetti privati da individuare con le procedure di cui all'articolo 4, comma 3, del predetto decreto-legge n. 32 del 2019, dotati di specifica competenza tecnica nell'ambito delle aree di intervento. Gli oneri di cui alle predette convenzioni sono posti a carico dei quadri economici degli interventi da realizzare, come risultanti dai sistemi informativi della Ragioneria generale dello Stato. Il compenso del Commissario è stabilito 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. Il commissario può avvalersi, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, di strutture dell'amministrazione interessata nonché di società controllate dalla medesima.

3. Nel caso in cui il Commissario straordinario svolga le funzioni di stazione appaltante è autorizzata l'apertura di una contabilità speciale intestata al medesimo sulla quale confluiscono le risorse pubbliche all'uopo destinate o risorse di altra natura. Alle dirette dipendenze del Commissario straordinario opera una struttura di supporto, composta da un contingente di tre unità di personale non dirigenziale, in possesso delle competenze e dei requisiti di professionalità richiesti dallo stesso Commissario straordinario per l'espletamento delle proprie funzioni. La struttura cessa alla scadenza dell'incarico del Commissario straordinario e comunque entro e non oltre il 31 dicembre 2026. Agli oneri derivanti dalla costituzione e dal funzionamento della struttura di supporto di cui al presente comma provvede il Commissario straordinario nel limite delle risorse disponibili nella contabilità speciale.

4. Agli atti del Commissario straordinario si applicano, ove compatibili, le disposizioni di cui all'articolo 36 del decreto-legge 17 ottobre 2016, n. 189, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 dicembre 2016, n. 229.

5. All'onere derivante dal presente articolo, pari a 0,5 milioni di euro per l'anno 2022 e a 1,5 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2023 al 2026, si provvede:

a) quanto a 0,5 milioni di euro per l'anno 2022, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2022-2024, 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 2022, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili;

b) quanto a 1,5 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2023 al 2026, mediante corrispondente riduzione delle risorse del fondo per il finanziamento di esigenze indifferibili, di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.»

7.0.27

[Riccardi](#), [Pergreffi](#), [Campari](#), [Corti](#), [Rufa](#), [Ripamonti](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 7-bis

(Ulteriori disposizioni urgenti in materia di sicurezza e circolazione stradale)

1. Al fine di migliorare la sicurezza della circolazione nel comune di Cinisello Balsamo, al medesimo comune sono trasferiti euro 500.000 per l'anno 2022 ed euro 500.000 per l'anno 2023 per la realizzazione di uno studio di fattibilità tecnico-economica del sottopasso in via Fulvio Testi.

2. All'articolo 94, del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126, il comma 1-*quater* è abrogato.

3. Agli oneri derivanti dal presente articolo, pari a euro 500.000 per ciascuno degli anni 2022 e 2023, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per far fronte ad esigenze indifferibili che si manifestano nel corso della gestione di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.»

7.0.28

[Astorre](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 7-bis

1. L'articolo 7 del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, è sostituito dal seguente: «Art. 7 (Art. 6, CdS) (Limitazioni alla circolazione. Condizioni e deroghe)

1. Il decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, contenente le direttive ai prefetti, di cui all'articolo 6, comma 1 bis, del codice, viene emanato entro il 30 novembre e contiene le prescrizioni applicabili per l'anno successivo. Il decreto è pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica entro trenta giorni dalla emanazione; eventuali rettifiche o modificazioni devono essere pubblicate nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica e comunicate tempestivamente all'utenza a mezzo del CCISS di cui all'articolo 73 del presente regolamento. 2. Il decreto di cui al comma 1 riguarda la circolazione sulle strade fuori dei centri abitati ed indica il calendario dei giorni nei quali, nel rispetto delle condizioni e delle deroghe indicate nei provvedimenti di cui ai commi 4, 5 e 6, è vietata la circolazione dei veicoli per il trasporto di cose indicati dal comma 4 ovvero i casi in cui, in alternativa ad esso, può essere previsto il divieto di sorpasso ed il divieto di occupare altre corsie all'infuori di quella più vicina al bordo destro della carreggiata per i veicoli per cui vale il divieto di circolazione. Tra detti giorni possono essere compresi i giorni festivi e altri particolari giorni, in aggiunta a quelli festivi. I giorni in cui valgono i divieti devono essere individuati in modo da contemperare le esigenze di sicurezza stradale, connesse con le prevedibili condizioni di traffico, con gli effetti che i divieti determinano sulla attività di autotrasporto nonché sul sistema economico produttivo nel suo complesso. 3 Il calendario di cui al comma 2, indica anche i giorni festivi in cui, il divieto può essere escluso sulla base delle indicazioni certificate dagli enti proprietari o concessionari delle strade. Indica altresì i giorni in cui il divieto di circolazione può essere sostituito con il divieto di sorpasso per tutti i veicoli per cui vale il divieto, fissandone limitazioni temporali o spaziali.

4. Il decreto di cui al comma 1 prescrive:

a) le fasce di orario, differenziate in relazione ai giorni indicati ai commi 2 e 3, durante le quali vige il divieto di circolazione fuori dei centri abitati dei veicoli, per il trasporto di cose, aventi massa complessiva massima autorizzata superiore a 7,5 t, dei veicoli eccezionali e di quelli adibiti a trasporto eccezionale nonché dei veicoli che trasportano merci pericolose di cui all'articolo 168, commi 1 e 4 del codice;

b) il termine massimo di tolleranza, rispetto alle fasce orarie di cui alla lettera precedente, che consente di circolare ai veicoli per il trasporto di cose, aventi massa complessiva massima autorizzata superiore a 7,5 t, provenienti dall'estero e dalla Sardegna o diretti all'estero ed alla Sardegna, purché muniti di idonea documentazione attestante l'origine e la destinazione del viaggio;

c) deroghe espresse alla vigenza del divieto per la circolazione lungo i corridoi internazionali in funzione dei provvedimenti adottati nei Paesi confinanti o limitrofi.

5. Nel provvedimento di cui al comma 1 sono indicati i casi in cui i prefetti possono derogare al divieto di cui al comma 3, al fine di garantire le fondamentali esigenze di vita delle comunità, sia nazionale che locali, nel rispetto delle migliori condizioni di sicurezza della circolazione stradale.

6. Con il decreto di cui al comma 1 sono individuati i veicoli che trasportano cose o merci destinate a servizi pubblici essenziali o che soddisfano primarie esigenze della collettività, ivi comprese quelle legate alle attività agricole e ai cicli produttivi continuativi, da escludere dal divieto di circolazione; sono altresì esclusi dal divieto i veicoli, appartenenti al servizio di polizia e della pubblica amministrazione circolanti per motivi di servizio.»

7.0.29

[Steger](#), [Durnwalder](#), [Laniece](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 7-bis

1. L'articolo 7 del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, è sostituito dal seguente:

"Art. 7

(Limitazioni alla circolazione. Condizioni e deroghe)

1. Il decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, contenente le direttive ai prefetti, di cui all'articolo 6, comma 1 bis, del codice, viene emanato entro il 30 novembre e contiene le prescrizioni applicabili per l'anno successivo. Il decreto è pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica entro trenta giorni dalla emanazione; eventuali rettifiche o modificazioni devono essere pubblicate nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica e comunicate tempestivamente all'utenza a mezzo del CCISS di cui all'articolo 73 del presente regolamento.

2. Il decreto di cui al comma 1 riguarda la circolazione sulle strade fuori dei centri abitati ed indica il calendario dei giorni nei quali, nel rispetto delle condizioni e delle deroghe indicate nei provvedimenti di cui ai commi 4, 5 e 6, è vietata la circolazione dei veicoli per il trasporto di cose indicati dal comma 4 ovvero i casi in cui, in alternativa ad esso, può essere previsto il divieto di sorpasso ed il divieto di occupare altre corsie all'infuori di quella più vicina al bordo destro della carreggiata per i veicoli per cui vale il divieto di circolazione. Tra detti giorni possono essere compresi i giorni festivi e altri particolari giorni, in aggiunta a quelli festivi. I giorni in cui valgono i divieti devono essere individuati in modo da contemperare le esigenze di sicurezza stradale, connesse con le prevedibili condizioni di traffico, con gli effetti che i divieti determinano sulla attività di autotrasporto nonché sul sistema economico produttivo nel suo complesso.

3. Il calendario di cui al comma 2, indica anche i giorni festivi in cui, il divieto può essere escluso sulla base delle indicazioni certificate dagli enti proprietari o concessionari delle strade. Indica altresì i giorni in cui il divieto di circolazione può essere sostituito con il divieto di sorpasso per tutti i veicoli per cui vale il divieto, fissandone limitazioni temporali o spaziali.

4. Il decreto di cui al comma 1 prescrive:

a) le fasce di orario, differenziate in relazione ai giorni indicati ai commi 2 e 3, durante le quali vige il divieto di circolazione fuori dei centri abitati dei veicoli, per il trasporto di cose, aventi massa complessiva massima autorizzata superiore a 7,5 t, dei veicoli eccezionali e di quelli adibiti a trasporto eccezionale nonché dei veicoli che trasportano merci pericolose di cui all'articolo 168, commi 1 e 4 del codice;

b) il termine massimo di tolleranza, rispetto alle fasce orarie di cui alla lettera precedente, che consente di circolare ai veicoli per il trasporto di cose, aventi massa complessiva massima autorizzata superiore a 7,5 t, provenienti dall'estero e dalla Sardegna o diretti all'estero ed alla Sardegna, purché muniti di idonea documentazione attestante l'origine e la destinazione del viaggio;

c) deroghe espresse alla vigenza del divieto per la circolazione lungo i corridoi internazionali in funzione dei provvedimenti adottati nei Paesi confinanti o limitrofi.

5. Nel provvedimento di cui al comma 1 sono indicati i casi in cui i prefetti possono derogare al divieto di cui al comma 3, al fine di garantire le fondamentali esigenze di vita delle comunità, sia nazionale che locali, nel rispetto delle migliori condizioni di sicurezza della circolazione stradale.

6. Con il decreto di cui al comma 1 sono individuati i veicoli che trasportano cose o merci destinate a servizi pubblici essenziali o che soddisfano primarie esigenze della collettività, ivi comprese quelle legate alle attività agricole e ai cicli produttivi continuativi, da escludere dal divieto di circolazione; sono altresì esclusi dal divieto i veicoli, appartenenti al servizio di polizia e della pubblica amministrazione circolanti per motivi di servizio."»

7.0.30

[Coltorti](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 7-bis

(Disposizioni urgenti per favorire l'attuazione delle sinergie all'interno del gruppo Ferrovie dello Stato italiane)

1. L'articolo 2-ter del decreto legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, è sostituito dal seguente:

"Art. 2-ter.

(Norme per favorire l'attuazione delle sinergie all'interno del gruppo Ferrovie dello Stato italiane)

1. Allo scopo di realizzare le sinergie volute dall'articolo 49 del decreto legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 luglio 2017, n. 96, anche mediante la razionalizzazione degli acquisti e l'omogeneizzazione dei procedimenti in capo alle società del gruppo Ferrovie dello Stato, nonché per rilanciare gli investimenti del settore delle infrastrutture attraverso la programmazione, la progettazione, la realizzazione e la gestione integrata delle reti ferroviarie e stradali di interesse nazionale:

a) ANAS S.p.A. e le società da questa controllate sono autorizzate a stipulare, anche in deroga alla disciplina del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, e fermi restando i principi posti dalle direttive 2014/24/UE e 2014/25/UE, appositi accordi e convenzioni con le altre società del Gruppo Ferrovie dello Stato, ivi compresa Ferservizi S.p.A., anche in qualità di centrale di committenza, al fine di potersi avvalere delle prestazioni di beni e servizi resi dalle altre società del Gruppo;

b) ANAS S.p.A. e le società da questa controllate possono avvalersi dei contratti, compresi gli accordi-quadro, stipulati dalle altre Società del Gruppo Ferrovie dello Stato per gli acquisti in modo unitario di beni e servizi;

c) ANAS S.p.A. e le società da questa controllate possono concedere alle altre società del Gruppo Ferrovie dello Stato l'uso di beni immobili in gestione.".»

7.0.31

[Di Girolamo, Vanin](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 7-bis

(Modifiche agli articoli 589-bis e 590-bis del codice penale in materia di omicidio stradale e di lesioni personali stradali gravi o gravissime)

1. Al codice penale sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 589-bis, quinto comma, dopo il numero 3), è aggiunto, in fine, il seguente:

"3-bis) al conducente di un veicolo a motore che, facendo uso durante la marcia di apparecchi radiotelefonici, smartphone, computer portatili, notebook, tablet e dispositivi analoghi che comportino anche solo temporaneamente l'allontanamento delle mani dal volante, cagioni per colpa la morte di una persona.";

b) all'articolo 590-bis, quinto comma, dopo il numero 3), è aggiunto, in fine, il seguente:

"3-bis) al conducente di un veicolo a motore che, facendo uso durante la marcia di apparecchi radiotelefonici, smartphone, computer portatili, notebook, tablet e dispositivi analoghi che comportino anche solo temporaneamente l'allontanamento delle mani dal volante, cagioni per colpa a taluno lesioni personali gravi o gravissime."».

7.0.32

[Faraone](#), [Evangelista](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 7-bis

(Incremento fondo perduto navi minori)

1. Il Fondo di cui all'articolo 199, comma 10-ter, del decreto-legge 19 maggio 2020 n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, come modificato con legge n. 178 del 2020, istituito presso il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, è incrementato di ulteriori 15 milioni per l'anno 2022 allo scopo di sostenere la ripresa del trasporto turistico con navi minori in mare e nelle acque interne e di salvaguardarne i livelli occupazionali e in considerazione del perdurare dell'emergenza epidemiologica da COVID-19.

2. Agli oneri di cui al presente articolo, pari a 15 milioni per l'anno 2022, si provvede riduzione del Fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.»

7.0.33

[Steger](#), [Unterberger](#), [Durnwalder](#), [Laniece](#), [Bressa](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 7-bis

(Modifiche al decreto-legge 30 aprile 2022, n. 36)

1. All'articolo 23 del decreto-legge 30 aprile 2022, n. 36, convertito in legge dalla legge 29 giugno 2022, n. 79, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, dopo le parole: «produzione di idrogeno verde,» sono aggiunte le seguenti: «anche relativa ad impianti da fonti rinnovabili ed impianti di elettrolisi esistenti,»;

b) al comma 1, dopo le parole: «decreto legislativo 16 marzo 1999, n. 79» sono aggiunti i seguenti periodi: «, oltre a non essere sottoposto ad accise. I soggetti che avviano le configurazioni impiantistiche di cui al periodo precedente possono costituirsi in schemi di comunità energetiche rinnovabili anche per impianti esistenti con potenza superiore ad 1 MW, anche in deroga ai requisiti di cui al comma 2, lettere b) e c) dell'articolo 31 del decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 199 e con la facoltà di accedere ai regimi di sostegno del medesimo decreto legislativo anche per la quota di energia condivisa da impianti e utenze di consumo non connesse sotto la stessa cabina primaria. Le esenzioni di cui al primo periodo sono estese anche al consumo di energia elettrica da impianti a fonti rinnovabili in impianti di elettrolisi direttamente interconnessi che rispettino i requisiti previsti all'articolo 30, comma 1, lettera a), numero 2.1), del decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 199, come modificato dall'articolo 10-ter del decreto-legge 1° marzo 2022, n. 17, convertito in legge, con modificazioni, dall'articolo 1, comma 1, della legge 27 aprile 2022, n. 34.»;

c) al comma 3, le parole: «se non direttamente utilizzato in motori termici come carburante» sono sostituite dalle seguenti: «indipendentemente da tipo e categoria di vettura o dispositivo gestito con l'idrogeno di cui al comma 1.»

7.0.34

[Mallegni](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 7-bis

1. Nelle more dell'approvazione e dell'attuazione del disegno di legge di riordino del settore giochi, previsto dal Documento di economia e finanza per l'anno 2021 quale collegato alla manovra di

bilancio 2022-2024, e in attesa dell'emanazione del provvedimento del direttore generale dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli, da adottare entro il 15 novembre di ogni anno, di cui all'articolo 110, comma 7.1, del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza, di cui al regio decreto 18 giugno 1931, n. 773, è sospesa l'applicazione del decreto del direttore dell'Agenzia Dogane e Monopoli del 1º giugno 2021 per gli apparecchi che non erogano vincite in denaro o tagliandi. Gli apparecchi di cui al periodo precedente possono essere installati anche se non sono dotati di un "nulla osta di messa in esercizio.»

7.0.35

[Mallegni](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 7-bis

1. All'articolo 110 del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza, di cui al regio decreto 18 giugno 1931, n. 773, al comma 7.1, il secondo periodo è soppresso.
2. Agli oneri derivanti dall'attuazione del comma 1, valutati in 50 milioni di euro a decorrere dal 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 10, comma 5, del decreto-legge n. 282 del 2004, convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 27 dicembre 2004, n. 307.»

Art. 8

8.1

[Cioffi, Fede, Vanin](#)

Apportare le seguenti modificazioni:

a) *al comma 1, sostituire le parole:* «Osservatorio nazionale per il supporto alla programmazione e per il monitoraggio della mobilità pubblica locale sostenibile» *con le seguenti:* «Osservatorio nazionale per il supporto alla programmazione e per il monitoraggio del trasporto pubblico locale e della mobilità locale sostenibile»;

b) *al comma 2, lettera a), sostituire le parole:* «per la programmazione dei servizi di trasporto pubblico locale integrata, ove possibile, con programmi di mobilità attiva, di soluzioni innovative di mobilità sostenibile nelle aree urbane» *con le seguenti:* «per la programmazione dei servizi di trasporto pubblico locale e dei servizi o programmi di mobilità pedonale, ciclistica e condivisa, integrati ove possibile da soluzioni innovative di mobilità locale sostenibile nelle aree urbane e metropolitane».

8.2

[Comincini](#)

Apportare le seguenti modificazioni:

a) *al comma 1, sostituire le parole:* «Osservatorio nazionale per il supporto alla programmazione e per il monitoraggio della mobilità pubblica locale sostenibile» *con le seguenti:* «Osservatorio nazionale per il supporto alla programmazione e per il monitoraggio del trasporto pubblico locale e della mobilità locale sostenibile»;

b) *al comma 2, lettera a), sostituire le parole:* «per la programmazione dei servizi di trasporto pubblico locale integrata, ove possibile, con programmi di mobilità attiva, di soluzioni innovative di mobilità sostenibile nelle aree urbane», *con le seguenti:* «per la programmazione dei servizi di trasporto pubblico locale e dei servizi o programmi di mobilità pedonale, ciclistica e condivisa, integrati ove possibile da soluzioni innovative di mobilità locale sostenibile nelle aree urbane e metropolitane,».

8.3

[Berutti](#)

Al comma 2, lettera a), aggiungere in fine le seguenti parole: "anche da parte dei soggetti titolari di

licenza o autorizzazione di cui agli articoli 2 e 3 della legge 15 gennaio 1992, n. 21 e degli organismi economici di cui all'articolo 7 della medesima legge."

8.4

[Evangelista](#), [Faraone](#)

Dopo il comma 5, aggiungere i seguenti:

«5-bis. All'articolo 27, comma 2, del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) dopo la lettera b) è inserita la seguente:

"b-bis) suddivisione tra le regioni di una quota pari al cinque per cento dell'importo del Fondo sulla base del raggiungimento dell'obiettivo di miglioramento del rapporto tra il numero di posti offerti sui mezzi di trasporto pubblico locale accessibili alle persone a mobilità ridotta e il totale dei posti offerti rispetto al medesimo rapporto registrato nell'anno precedente. Il riparto della quota di cui alla presente lettera tra le regioni che hanno raggiunto l'obiettivo avviene ai sensi della lettera c). Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, previa intesa in sede di Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, da emanare entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, sono determinati i criteri di qualificazione dei posti accessibili alle persone a mobilità ridotta per ogni tipologia di mezzo di trasporto pubblico per le finalità di cui alla presente lettera, anche ulteriori rispetto agli obblighi di legge, e le modalità di acquisizione delle informazioni necessarie attraverso l'Osservatorio nazionale sulle politiche del trasporto pubblico locale, di cui all'articolo 1, comma 300, della legge 24 dicembre 2007, n. 244";

b) alla lettera c), le parole: "lettere a) e b)" sono sostituite dalle seguenti: "lettere a), b) e b-bis)"

c) alla lettera d), ultimo periodo, dopo la parola: "b)" è inserita la seguente: ", b-bis)".

5-ter. I siti *internet* e le applicazioni elettroniche che forniscono informazioni sui percorsi dei mezzi del trasporto pubblico locale sono tenuti a indicare anche i percorsi accessibili alle persone a mobilità ridotta e alle persone con disabilità.»

8.5

[Evangelista](#)

Dopo il comma 5, aggiungere il seguente:

5-bis. All'articolo 48, comma 7, del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, è apportata la seguente modificazione:

a) dopo la lettera d) è inserita la seguente:

"d-bis) previsione nell'ambito dei criteri di aggiudicazione della procedura di premialità da riservare per l'offerta di investimenti (materiale rotabile, dotazioni tecnologiche, sistemi di bigliettazione elettronica, apparati e sistemi di mobilità condivisa o di piattaforme digitali);".

8.6

[Astorre](#), [Manca](#), [Pittella](#)

Dopo il comma 5 inserire il seguente: «5-bis. All'articolo 1, comma 48, della legge 27 dicembre 2019, n. 160, le parole "50 per cento del", laddove presenti, sono soppresse, e alla fine del paragrafo sono aggiunte le seguenti parole: ", compresi gli interventi di messa in sicurezza degli itinerari ciclabili nuovi e già presenti, l'istituzione di strade a velocità ridotta e la dotazione di velostazioni e rastrelliere".»

8.7

[Astorre](#), [Manca](#), [Pittella](#)

Dopo il comma 5 inserire il seguente:

«5-bis. All'articolo 202 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, dopo il comma 6 è aggiunto

il seguente: "6-bis. Le risorse di cui al presente articolo possono essere impiegate per l'acquisto di licenze e/o la realizzazione e gestione di sistemi di monitoraggio e piattaforme informatiche dedicate alla mobilità urbana, di mobility management e analisi dei flussi di mobilità".»

8.8

[Rivolta](#), [Pergreffi](#), [Campari](#), [Corti](#), [Rufa](#), [Ripamonti](#)

Sostituire il comma 6 con il seguente:

«6. Per promuovere la sperimentazione di soluzioni innovative di mobilità sostenibile nelle aree urbane, ivi compresi i servizi di noleggio senza conducente di cui all'articolo 84, comma 1, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, con la possibilità di effettuare noleggi anche per pochi minuti senza interazione con personale dedicato, di seguito servizi di *sharing mobility*, è autorizzata la spesa di 14.923.662 per il 2022 e di 15.220.006 euro per il 2023 e di 15.520.006 euro 2024 a valere sul fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190, per il finanziamento di specifici progetti individuati con uno o più decreti adottati dal Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, previa intesa con la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281.»

Conseguentemente, all'articolo 8, comma 7, sopprimere la lettera c).

8.9

[Quarto](#)

*Al comma 6, dopo le parole: «Per promuovere la sperimentazione di servizi di *sharing mobility*,» inserire le seguenti: «nonché per la promozione di collegamenti tra le città di maggiore attrattività di tipo turistico, socio-culturale e paesaggistico e le aree urbane di prossimità, la realizzazione di collegamenti tra le città e il mare, tra le aree montane e i centri più popolosi, la promozione della mobilità sostenibile, la realizzazione di reti di trasporto urbano e interurbano più efficienti e green,».*

8.10

[Rivolta](#), [Pergreffi](#), [Campari](#), [Corti](#), [Rufa](#), [Ripamonti](#)

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

Conseguentemente, all'articolo 8, comma 7, sopprimere la lettera c).

8.11

[Di Girolamo](#), [Fede](#), [Vanin](#)

Dopo il comma 6, inserire il seguente:

«6-bis. Al fine di migliorare l'organizzazione della mobilità nelle aree urbane, all'articolo 5 della legge 28 dicembre 2015, n. 221, il comma 6 è sostituito dal seguente: "6. Al fine di assicurare l'abbattimento dei livelli di inquinamento atmosferico ed acustico, la riduzione dei consumi energetici, l'aumento dei livelli di sicurezza del trasporto e della circolazione stradale, la riduzione al minimo dell'uso individuale dell'automobile e il contenimento del traffico, l'educazione della comunità scolastica alla mobilità sostenibile, il miglioramento dell'accessibilità scolastica, fatta salva l'autonomia delle istituzioni scolastiche, il Ministro dell'istruzione, sentiti il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e il Ministro della transizione ecologica, tenendo conto del piano "RiGenerazione Scuola" di cui all'articolo 10, comma 3, del decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 196, adotta specifiche linee guida per l'istituzione in tutti gli istituti scolastici di ogni ordine e grado del *mobility manager* scolastico finalizzate alla promozione della funzione educativa della scuola e dello sviluppo sostenibile. Le istituzioni scolastiche, singolarmente o in rete, individuano il *mobility manager* scolastico tra il personale docente, senza esonero dall'insegnamento, ovvero

ricorrendo a figure professionali esterne, in coerenza con il piano dell'offerta formativa. Il *mobility manager* scolastico ha il compito di: a) diffondere la cultura della mobilità sostenibile; b) promuovere l'uso della mobilità ciclo - pedonale e dei servizi di noleggio e condivisione di veicoli elettrici o a basso impatto ambientale; c) supportare il *mobility manager* d'area, ove nominato, e le competenti amministrazioni locali ai fini dell'adozione delle misure di mobilità sostenibile fornendo elementi per favorire la sostenibilità degli spostamenti del personale scolastico e degli studenti dell'istituto scolastico; d) segnalare al competente ente locale eventuali esigenze legate al trasporto scolastico e delle persone con disabilità. Il Ministero dell'istruzione può mettere a disposizione delle istituzioni scolastiche un'infrastruttura digitale al fine di agevolare lo svolgimento dei compiti del *mobility manager* scolastico.»

8.12

[Comincini](#)

Dopo il comma 6 inserire il seguente:

«6-bis. Al fine di rafforzare l'efficacia delle politiche di *mobility management*, i piani di spostamento casa-lavoro adottati ai sensi dell'articolo 229, comma 4, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, e i piani di spostamento casa-scuola, adottati ai sensi dell'articolo 5, comma 6, della legge 28 dicembre 2015, n. 221, possono contenere, tra le misure utili a orientare i comportamenti dei dipendenti verso alternative all'uso individuale del veicolo privato a motore, anche l'erogazione di incentivi, rimborsi, buoni e contributi comunque denominati in favore del personale che sceglie forme di mobilità sostenibile per recarsi dall'abitazione alla sede di lavoro e viceversa. Per il personale dipendente delle pubbliche amministrazioni di cui all'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, alle suddette somme, nei limiti delle risorse già disponibili a legislazione vigente, non si applicano le disposizioni e limitazioni stabilite dalle norme di legge e di contratto collettivo in materia di spesa di personale, di trattamenti economici e di welfare integrativo.»

8.13

[Comincini](#)

Dopo il comma 6 inserire il seguente:

"6-bis. Al fine di favorire e semplificare l'attuazione di misure utili a orientare i comportamenti dei lavoratori verso forme di mobilità sostenibile alternative all'uso individuale del veicolo privato a motore, contenute nei piani adottati dalle imprese e dalle pubbliche amministrazioni ai sensi dell'articolo 229, comma 4, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, e nei piani di spostamento casa-scuola, adottati dagli istituti scolastici ai sensi dell'articolo 5, comma 6, della legge 28 dicembre 2015, n. 221, al testo unico delle imposte sui redditi ("TUIR"), di cui al decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917, all'articolo 51, comma 2, alla lettera d-bis), dopo le parole: « del medesimo articolo 12 » sono aggiunte, in fine, le seguenti: «, ovvero per l'incentivazione del dipendente all'uso delle altre forme di mobilità sostenibile, in conformità alle misure contenute nel piano degli spostamenti casa-lavoro o casa-scuola del personale adottato dal datore di lavoro ai sensi della normativa vigente in materia». "

8.14

[De Petris](#), [Buccarella](#), [Errani](#), [Grasso](#), [Laforgia](#), [Ruotolo](#)

Dopo il comma 6 inserire il seguente:

«6-bis. All'articolo 57 del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, e modificato dall'articolo 32-ter del decreto-legge 31 maggio 2021 n. 77, alla fine del comma 14 aggiungere le seguenti parole "Gli operatori presentano all'amministrazione un piano dettagliato con la mappatura delle installazioni, corredato dalle rappresentazioni digitali in formato cartografico che riportino anche le relative coordinate geolocalizzate delle colonnine".»

8.15

[Rivolta](#), [Pergreffi](#), [Campari](#), [Corti](#), [Rufa](#), [Ripamonti](#)

Apportare le seguenti modificazioni:

a) sostituire il comma 7 con il seguente:

«7. A decorrere dall'esercizio 2022, il fondo di cui all'articolo 16-*bis*, comma 1, del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito con modificazioni dalla legge 7 agosto 2012, n. 135 è ripartito secondo un graduale crescente riparto delle risorse rispetto a modalità e criteri, che tengono conto dei costi standard di cui all'articolo 1, comma 84, della legge 27 dicembre 2013, n. 147 e dei livelli adeguati dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale, definiti con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili adottato, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e previa intesa della Conferenza Unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, entro il 31 ottobre 2022. Il decreto stabilisce la quota del Fondo da ripartire sulla base dei nuovi criteri che deve essere incrementata ogni anno fino a sostituire, mediante un processo di convergenza in un periodo di cinque anni, i criteri di riparto vigenti al netto delle quote previste ai commi 5 e 6. A tutte le regioni è assicurata l'assegnazione storica del riparto del Fondo prevista per l'esercizio 2021.»;

b) sostituire il comma 8 con il seguente:

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

8.16

[Damiani](#)

Al comma 7, alla lettera a), dopo la parola "applicando" aggiungere le seguenti:

«, in via eccezionale e quale criterio da superare a regime.».

8.17

[Damiani](#)

Al comma 7, apportare le seguenti modificazioni:

a) alla lettera a) dopo le parole "26 giugno 2013" aggiungere le seguenti ", tenuto conto dei livelli adeguati dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale, definiti con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da adottare di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, entro il 31 ottobre 2022";

b) alla lettera b) sopprimere le seguenti parole: "e dei livelli adeguati dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale, definiti con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da adottare di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, entro il 31 ottobre 2022".

8.18

[Astorre](#), [Manca](#), [Pittella](#)

Dopo il comma 8 inserire il seguente: «8-bis. Al fine di favorire lo sviluppo degli investimenti e il perseguimento più rapido ed efficace degli obiettivi di rinnovo dei mezzi di trasporto destinati ai servizi di trasporto pubblico locale e regionale, all'articolo 200, comma 7, primo periodo, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito con modificazioni dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, le parole "fino al 31 dicembre 2024" sono soppresse.»

8.19

[Pergreffi](#), [Campari](#), [Corti](#), [Ripamonti](#), [Rufa](#)

Al comma 9, apportare le seguenti modificazioni:

a) *sostituire le parole: "30 settembre 2022" con le seguenti: "30 settembre 2023";*

b) *sostituire la parola: "mensile" con la seguente: "semestrale";*

c) *sostituire il secondo periodo con il seguente: "In caso di mancata o ritardata effettuazione degli interventi manutentivi comunicati ai sensi del presente comma, l'ente concedente ovvero affidante il servizio di trasporto pubblico assegna un termine all'azienda inadempiente affinché essa provveda ad eseguire gli interventi manutentivi atti a garantire la continuità del servizio. Laddove essa non provveda nei termini assegnati, l'ente concedente ovvero affidante il servizio di trasporto pubblico provvede ad applicare nei confronti della stessa una sanzione amministrativa di importo complessivo non inferiore a 10.000 euro e non superiore a 500.000 euro, determinata, tenendo conto dei criteri indicati nel decreto di cui al comma 10, nonché dell'entità degli interventi manutentivi non eseguiti, delle conseguenze che l'omessa o ritardata effettuazione degli interventi determina sulla continuità, nonché delle attività poste in essere al fine di assicurare la tempestiva realizzazione degli interventi".*

Conseguentemente, al comma 11 sopprimere l'ultimo periodo.

8.20

[Mallegni](#), [Barachini](#), [Vono](#), [Toffanin](#), [Ferro](#)

Apportare le seguenti modificazioni:

a) *al comma 9:*

1) *al primo periodo sostituire le parole: "30 settembre 2022" con le seguenti: "30 settembre 2023" e la parola: "mensile" con la seguente: "semestrale"*

2) *sostituire il secondo periodo con il seguente: "In caso di mancata o ritardata effettuazione degli interventi manutentivi comunicati ai sensi del presente comma, l'ente concedente ovvero affidante il servizio di trasporto pubblico assegna un termine all'azienda inadempiente affinché essa provveda ad eseguire gli interventi manutentivi atti a garantire la continuità del servizio. Laddove essa non provveda nei termini assegnati, l'ente concedente ovvero affidante il servizio di trasporto pubblico provvede ad applicare nei confronti della stessa una sanzione amministrativa di importo complessivo non inferiore a 10.000 euro e non superiore a 500.000 euro, determinata, tenendo conto dei criteri indicati nel decreto di cui al comma 10, nonché dell'entità degli interventi manutentivi non eseguiti, delle conseguenze che l'omessa o ritardata effettuazione degli interventi determina sulla continuità, nonché delle attività poste in essere al fine di assicurare la tempestiva realizzazione degli interventi.«*

b) al comma 11 sopprimere l'ultimo periodo.

8.21

[Faraone](#), [Garavini](#), [Evangelista](#)

Apportare le seguenti modificazioni:

1) *al comma 9 apportare le seguenti modifiche:*

a) *sostituire le parole: "30 settembre 2022" con le seguenti: "30 settembre 2023"*

b) *sostituire la parola "mensile" con la seguente: "semestrale"*

c) *sostituire il secondo periodo con il seguente: "In caso di mancata o ritardata effettuazione degli interventi manutentivi comunicati ai sensi del presente comma, l'ente concedente ovvero affidante il servizio di trasporto pubblico assegna un termine all'azienda inadempiente affinché essa provveda ad eseguire gli interventi manutentivi atti a garantire la continuità del servizio. Laddove essa non provveda nei termini assegnati, l'ente concedente ovvero affidante il servizio di trasporto pubblico provvede ad applicare nei confronti della stessa una sanzione amministrativa di importo complessivo non inferiore a 10.000 euro e non superiore a 500.000 euro, determinata, tenendo conto dei criteri indicati nel decreto di cui al comma 10, nonché dell'entità degli interventi manutentivi non eseguiti, delle conseguenze che l'omessa o ritardata effettuazione degli interventi determina sulla continuità, nonché delle attività poste in essere al fine di assicurare la tempestiva realizzazione degli interventi."*

2) *al comma 11, l'ultimo periodo è soppresso.*

8.22

[Berutti](#)

Al comma 9 apportare le seguenti modifiche:

a) *sostituire le parole: "30 settembre 2022" con le seguenti: "30 settembre 2023"*

b) *sostituire la parola: "mensile" con la seguente: "semestrale"*

c) *sostituire il secondo periodo con il seguente: "In caso di mancata o ritardata effettuazione degli interventi manutentivi comunicati ai sensi del presente comma, l'ente concedente ovvero affidante il servizio di trasporto pubblico assegna un termine all'azienda inadempiente affinché essa provveda ad eseguire gli interventi manutentivi atti a garantire la continuità del servizio. Laddove essa non provveda nei termini assegnati, l'ente concedente ovvero affidante il servizio di trasporto pubblico provvede ad applicare nei confronti della stessa una sanzione amministrativa di importo complessivo non inferiore a 10.000 euro e non superiore a 500.000 euro, determinata, tenendo conto dei criteri indicati nel decreto di cui al comma 10, nonché dell'entità degli interventi manutentivi non eseguiti, delle conseguenze che l'omessa o ritardata effettuazione degli interventi determina sulla continuità, nonché delle attività poste in essere al fine di assicurare la tempestiva realizzazione degli interventi."*

Al comma 11 sopprimere l'ultimo periodo.

8.23

[L'Abbate](#)

Apportare le seguenti modificazioni:

a) *al comma 9:*

1) *al primo periodo, sostituire le parole: «30 settembre 2022» con le seguenti: «30 settembre 2023» e la parola: «mensile» con la seguente: «semestrale»;*

2) *sostituire il secondo periodo con il seguente: «In caso di mancata o ritardata effettuazione degli interventi manutentivi comunicati ai sensi del presente comma, l'ente concedente ovvero affidante il servizio di trasporto pubblico assegna un termine all'azienda inadempiente affinché essa provveda ad eseguire gli interventi manutentivi atti a garantire la continuità del servizio. Laddove essa non provveda nei termini assegnati, l'ente concedente ovvero affidante il servizio di trasporto pubblico provvede ad applicare nei confronti della stessa una sanzione amministrativa di importo complessivo non inferiore a 10.000 euro e non superiore a 500.000 euro, determinata, tenendo conto dei criteri indicati nel decreto di cui al comma 10, nonché dell'entità degli interventi manutentivi non eseguiti, delle conseguenze che l'omessa o ritardata effettuazione degli interventi determina sulla continuità, nonché delle attività poste in essere al fine di assicurare la tempestiva realizzazione degli interventi.»;*

b) *al comma 11, sopprimere l'ultimo periodo.*

8.24

[Steger](#), [Unterberger](#), [Durnwalder](#), [Laniece](#), [Bressa](#)

Dopo il comma 11, inserire il seguente:

«11-bis. Sono fatte salve le competenze delle regioni a statuto speciale e delle Province autonome di Trento e di Bolzano, che provvedono alle finalità di cui ai commi da 9 a 11 ai sensi dei rispettivi statuti speciali e delle relative norme di attuazione, nell'ambito dei rispettivi ordinamenti.»

8.25

[Laniece](#), [Durnwalder](#), [Bressa](#), [Steger](#), [Unterberger](#)

Dopo il comma 11, aggiungere il seguente:

"11-bis. In considerazione della grave crisi economica dovuta agli effetti della pandemia da COVID-19 e delle scarse precipitazioni nevose che hanno caratterizzato la stagione sciistica 2021/2022, le società aventi per oggetto sociale la realizzazione e la gestione di impianti di trasporto a fune per la mobilità turistico-sportiva esercitati in aree montane sono escluse, per un periodo di

ventiquattro mesi decorrenti dalla data di entrata in vigore del presente decreto-legge, dall'applicazione del decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175 (Testo unico in materia di società a partecipazione pubblica). Resta ferma la facoltà per le amministrazioni pubbliche di costituire, acquisire o mantenere partecipazioni nelle predette società, secondo la disciplina stabilita dall'amministrazione titolare delle partecipazioni stesse."

8.26

[Pergreffi](#), [Campari](#), [Corti](#), [Ripamonti](#), [Rufa](#)

Dopo il comma 11, aggiungere il seguente:

«11-bis. Il termine per il conseguimento dell'obbligazione giuridicamente vincolante di cui all'articolo 4 del decreto ministeriale 22 dicembre 2017, n. 587, fissato al 31 dicembre 2022, è prorogato al 31 dicembre 2025.»

8.27

[Mallegni](#), [Barachini](#), [Vono](#), [Toffanin](#), [Ferro](#)

Dopo il comma 12 aggiungere il seguente:

«12-bis. Il termine per il conseguimento dell'obbligazione giuridicamente vincolante di cui all'articolo 4 del decreto ministeriale 22 dicembre 2017, n. 587, per l'intervento nel Comune di Vicenza relativo alla "Fornitura di 16 filobus", fissato al 31 dicembre 2022, è posticipato al 31 dicembre 2025.»

8.28

[Berutti](#)

Dopo il comma 12 inserire il seguente:

«12-bis. Il termine per il conseguimento dell'obbligazione giuridicamente vincolante di cui all'articolo 4 del decreto ministeriale 22 dicembre 2017, n. 587 per l'intervento nel Comune di Vicenza relativo alla "Fornitura di 16 filobus", fissato al 31 dicembre 2022, è posticipato al 31 dicembre 2025.»

8.29

[Faraone](#), [Garavini](#), [Evangelista](#)

Dopo il comma 12 inserire il seguente :

«12-bis. Il termine per il conseguimento dell'obbligazione giuridicamente vincolante di cui all'articolo 4 del decreto ministeriale 22 dicembre 2017, n. 587 per l'intervento nel Comune di Vicenza relativo alla "Fornitura di 16 filobus", fissato al 31 dicembre 2022, è posticipato al 31 dicembre 2025.»

8.30

[Faraone](#), [Evangelista](#)

Dopo il comma 12 aggiungere i seguenti:

"12-bis. Al fine di garantire la continuità dei servizi di collegamento marittimo in regime di servizio pubblico con le isole minori siciliane oggetto della convenzione stipulata ai sensi dell'articolo 1, comma 998, della legge 27 dicembre 2006, n. 296, dell'articolo 19-ter del decreto-legge 25 settembre 2009, n. 135, convertito con modificazioni, dalla legge 20 novembre 2009, n. 166, nonché del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito con modificazioni dalla legge 7 agosto 2012, n. 135 e del decreto-legge 21 giugno 2013, n. 69 convertito con modificazioni dalla legge 9 agosto 2013, n. 98, al soggetto incaricato della gestione dei servizi è riconosciuto un contributo straordinario, nella misura massima di 8 milioni di euro, destinato a compensare gli effetti economici dell'aumento eccezionale dei costi del carburante dell'anno 2022 rispetto alla media di tali costi registrata nel medesimo periodo del precedente biennio.

12-ter. Con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili da adottarsi entro trenta giorni decorrenti dalla data di entrata in vigore del presente decreto, sono stabiliti i criteri e le modalità per la determinazione della compensazione di cui al comma 12-bis, nei limiti di quanto strettamente necessario a compensare la maggiore spesa derivante dall'aumento eccezionale del costo

del carburante e comunque in misura non superiore all'importo massimo stabilito al comma 12-*bis*. Tali criteri, al fine di evitare eventuali sovracompensazioni, sono definiti tenendo conto degli aumenti delle tariffe già praticati dal gestore dei servizi nel primo semestre 2022 sulla base degli strumenti previsti a legislazione vigente o dalla convenzione in essere.

12-*quater*. 3. Agli oneri derivanti dall'attuazione del comma 1, pari a 8 milioni di euro per l'anno 2022, si provvede mediante la corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 3, comma 33, della legge 24 dicembre 2007, n. 244.«

8.31

[Campari](#), [Pergreffi](#), [Corti](#), [Ripamonti](#), [Rufa](#)

Dopo il comma 12, aggiungere i seguenti:

"12-*bis*. Al fine di incentivare la transizione energetica delle flotte adibite al trasporto pubblico locale e regionale, anche ferroviario, le imprese che svolgono servizi di trasporto pubblico locale e regionale di cui al decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422 beneficiano delle agevolazioni riservate alle imprese a forte consumo di energia elettrica in conformità e nei limiti previsti dal decreto del Ministro dello Sviluppo Economico 21 dicembre 2017".

"12-*ter*. L'efficacia delle disposizioni del comma 12-*bis* è subordinata all'autorizzazione della Commissione europea ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del Trattato UE".

"12-*quater*. Agli oneri derivanti dall'utilizzo della misura agevolativa di cui al presente articolo, valutati in 30 milioni di euro a decorrere dall'annualità 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione delle risorse del fondo per il finanziamento di esigenze indifferibili del Ministero dell'economia e delle finanze, di cui all'articolo 1, comma 199, della legge 23 dicembre 2014, n. 190".

8.32

[Gallone](#), [Mallegni](#), [Barachini](#), [Vono](#), [Toffanin](#), [Ferro](#)

Dopo il comma 12 aggiungere i seguenti:

«12-*bis*. Al fine di incentivare la transizione energetica delle flotte adibite al trasporto pubblico locale e regionale, anche ferroviario, le imprese che svolgono servizi di trasporto pubblico locale e regionale di cui al decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, beneficiano delle agevolazioni riservate alle imprese a forte consumo di energia elettrica in conformità e nei limiti previsti dal decreto del Ministro dello Sviluppo Economico 21 dicembre 2017.

12-*ter*. L'efficacia delle disposizioni del comma 12-*bis* è subordinata all'autorizzazione della Commissione europea ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del Trattato UE.

12-*quater*. Agli oneri derivanti dall'utilizzo della misura agevolativa di cui al presente articolo, valutati in 30 milioni di euro a decorrere dall'annualità 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione delle risorse del fondo per il finanziamento di esigenze indifferibili del Ministero dell'economia e delle finanze, di cui all'articolo 1, comma 199, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.»

8.33

[L'Abbate](#), [Fede](#)

Dopo il comma 12, aggiungere, in fine, i seguenti:

«12-*bis*. Al fine di incentivare la transizione energetica delle flotte adibite al trasporto pubblico locale e regionale, anche ferroviario, le imprese che svolgono servizi di trasporto pubblico locale e regionale di cui al decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, beneficiano delle agevolazioni riservate alle imprese a forte consumo di energia elettrica in conformità e nei limiti previsti dal decreto del Ministro dello Sviluppo Economico 21 dicembre 2017.

12-*ter*. L'efficacia delle disposizioni del comma 12-*bis* è subordinata all'autorizzazione della Commissione europea ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del Trattato UE.

12-*quater*. Agli oneri derivanti dall'attuazione del comma 12-*bis*, valutati in 30 milioni di euro a decorrere dall'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione delle risorse del fondo per il finanziamento di esigenze indifferibili, di cui all'articolo 1, comma 199, della legge 23 dicembre 2014,

n. 190.»

8.34

[Berutti](#)

Dopo il comma 12 sono inseriti i seguenti commi:

«12-bis. Al fine di incentivare la transizione energetica delle flotte adibite al trasporto pubblico locale e regionale, anche ferroviario, le imprese che svolgono servizi di trasporto pubblico locale e regionale di cui al decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422 beneficiano delle agevolazioni riservate alle imprese a forte consumo di energia elettrica in conformità e nei limiti previsti dal decreto del Ministro dello Sviluppo Economico 21 dicembre 2017.

12-ter. L'efficacia delle disposizioni del comma 12-bis è subordinata all'autorizzazione della Commissione europea ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del Trattato UE.

12-quater. Agli oneri derivanti dall'utilizzo della misura agevolativa di cui al presente articolo, valutati in 30 milioni di euro a decorrere dall'annualità 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione delle risorse del fondo per il finanziamento di esigenze indifferibili del Ministero dell'economia e delle finanze, di cui all'articolo 1, comma 199, della legge 23 dicembre 2014, n. 190».

8.35

[Mallegni](#), [Barachini](#), [Vono](#), [Toffanin](#), [Gallone](#), [Ferro](#)

Dopo il comma 12 aggiungere i seguenti:

«12-bis. La dotazione del Fondo di cui al comma 1 dell'articolo 200 del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, è incrementata di 900 milioni di euro per il 2022».

12-ter. Agli oneri derivanti dal precedente comma, pari a 900 milioni di euro per il 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione delle risorse del Fondo occorrente per la riassegnazione dei residui passivi della spesa di parte corrente, eliminati negli esercizi precedenti per perenzione amministrativa, di cui all'articolo 27, della legge 196/2009.»

8.36

[Pergreffi](#), [Campari](#), [Corti](#), [Ripamonti](#), [Rufa](#)

Dopo il comma 12, aggiungere i seguenti:

"12-bis. La dotazione del Fondo di cui al comma 1 dell'articolo 200 del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, è incrementata di 900 milioni di euro".

"12-ter. Agli oneri derivanti dal precedente comma si provvede mediante corrispondente riduzione delle risorse del fondo per il finanziamento di esigenze indifferibili del Ministero dell'economia e delle finanze, di cui all'articolo 1, comma 199, della legge 23 dicembre 2014, n. 190".

8.37

[Berutti](#)

Dopo il comma 12 aggiungere i seguenti:

"12-bis. La dotazione del Fondo di cui al comma 1 dell'articolo 200 del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, è incrementata di 900 milioni di euro".

"12-ter. Agli oneri derivanti dal precedente comma si provvede mediante corrispondente riduzione delle risorse del fondo per il finanziamento di esigenze indifferibili del Ministero dell'economia e delle finanze, di cui all'articolo 1, comma 199, della legge 23 dicembre 2014, n. 190".

8.38

[Marti](#), [Pergreffi](#), [Campari](#), [Corti](#), [Rufa](#), [Ripamonti](#)

Dopo il comma 12, aggiungere, in fine, il seguente:

«12-bis. Al fine di preservare la redditività del settore del trasporto pubblico locale e regionale di

passaggeri sottoposto a obbligo di servizio pubblico, all'articolo 1, commi 5-*sexies* e 5-*septies*, del decreto legge 10 settembre 2021, n. 121, come convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 5-*sexies*, lettera a), primo capoverso, le parole da ", restando ferma" sino alla fine del capoverso sono sostituite con le seguenti: ". Nell'ambito di predetti percorsi sono ammesse relazioni di traffico intraregionali o biregionali previo nullaosta delle regioni interessate, sentiti gli enti locali competenti e i gestori dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale assoggettati ad obblighi di servizio pubblico ai sensi del regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, circa la non sovrapposizione o interferenza con tali servizi delle relazioni di traffico intraregionali o biregionali, nonché con 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) al comma-5 *septies*, le parole "a decorrere dal 31 marzo 2022" sono sostituite con le seguenti parole: "a decorrere dal 30 settembre 2022".»

8.39

Boccardi

Dopo il comma 12, aggiungere il seguente:

«12-*bis*. Al fine di preservare la redditività del settore del trasporto pubblico locale e regionale di passeggeri sottoposto a obbligo di servizio pubblico, all'articolo 1, commi 5-*sexies* e 5-*septies*, del decreto legge 10 settembre 2021, n. 121, come convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 5-*sexies*, lettera a), capoverso "lett.a)", le parole da ", restando ferma" sino alla fine sono sostituite con le seguenti: ". Nell'ambito di predetti percorsi sono ammesse relazioni di traffico intraregionali o biregionali previo nulla osta delle regioni interessate, sentiti gli enti locali competenti e i gestori dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale assoggettati ad obblighi di servizio pubblico ai sensi del regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, circa la non sovrapposizione o interferenza con tali servizi delle relazioni di traffico intraregionali o biregionali, nonché con 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) al comma 5-*septies*, le parole "a decorrere dal 31 marzo 2022" sono sostituite con le seguenti parole: "a decorrere dal 30 settembre 2022".»

8.40

Margiotta, Pittella

Dopo il comma 12, aggiungere il seguente:

«12-*bis*. Al fine di preservare la redditività del settore del trasporto pubblico locale e regionale di passeggeri sottoposto a obbligo di servizio pubblico, all'articolo 1, del decreto legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 5-*sexies*, lettera a), le parole da: ", restando ferma" fino a:" predette caratteristiche" sono sostituite dalle seguenti: ". Nell'ambito di predetti percorsi sono ammesse relazioni di traffico intraregionali o biregionali previo nulla osta delle regioni interessate, sentiti gli enti locali competenti e i gestori dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale assoggettati ad obblighi di servizio pubblico ai sensi del regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, circa la non sovrapposizione o interferenza con tali servizi delle relazioni di traffico intraregionali o biregionali, nonché con 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) al comma 5-*septies*, le parole: "a decorrere dal 31 marzo 2022" sono sostituite dalle seguenti: "a decorrere dal 30 settembre 2022".»

8.41

[Evangelista, Faraone](#)

Dopo il comma 12, inserire il seguente :

«12-bis. Al fine di preservare la redditività del settore del trasporto pubblico locale e regionale di passeggeri sottoposto a obbligo di servizio pubblico, all'articolo 1 del decreto legge 10 settembre 2021, n. 121, sono apportate le seguenti modificazioni:

- al comma 5-*sexies*, lettera a) sostituire il capoverso « a) » con il 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 . Nell'ambito di predetti percorsi sono ammesse relazioni di traffico intraregionali o biregionali previo nulla osta delle regioni interessate, sentiti gli enti locali competenti e i gestori dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale assoggettati ad obblighi di servizio pubblico ai sensi del regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, circa la non sovrapposizione o interferenza con tali servizi delle relazioni di traffico intraregionali o biregionali, nonché con 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»;

- al comma 5-*septies*, le parole "a decorrere dal 31 marzo 2022" sono sostituite con le seguenti parole: "a decorrere dal 30 settembre 2022".»

8.42

[Schifani, Mallegni](#)

Aggiungere, infine, il seguente comma:

«12-bis. Al fine di preservare la redditività del settore del trasporto pubblico locale e regionale di passeggeri sottoposto a obbligo di servizio pubblico, all'articolo 1, commi 5-*sexies* e 5-*septies*, del decreto legge 10 settembre 2021, n. 121, come convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 5-*sexies*, lettera a), primo capoverso, le parole da ", restando ferma" sino alla fine del capoverso sono sostituite con le seguenti: "Nell'ambito di predetti percorsi sono ammesse relazioni di traffico intraregionali o biregionali previo nulla osta delle regioni interessate, sentiti gli enti locali competenti e i gestori dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale assoggettati ad obblighi di servizio pubblico ai sensi del regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, circa la non sovrapposizione o interferenza con tali servizi delle relazioni di traffico intraregionali o biregionali, nonché con 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) conseguentemente, al comma 5-*septies*, sostituire le parole "a decorrere dal 31 marzo 2022" con le seguenti parole: "a decorrere dal 30 settembre 2022".»

8.43

[Margiotta](#)

Dopo il comma 12, aggiungere il seguente:

« 12-bis. Al fine di promuovere nel settore trasporto, accanto al biometano e ai combustibili gassosi da fonti rinnovabili di origine non biologica, l'implementazione di progetti di bioidrogeno, combustibile e carburante gassoso originato dalle biomasse, al decreto legislativo 8 novembre 2021 n. 199 sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 2 comma 1, dopo la lettera dd), è inserita la seguente: "dd-bis) "bioidrogeno": idrogeno appartenente alla famiglia dei biogas comunque originato dalla biomassa";

b) all'articolo 11 comma 2, dopo le parole: "possibilità di estensione del predetto incentivo

tariffario" sono inserite le seguenti: "ad altri biogas, in particolare il bioidrogeno e " e dopo la parola: "combustibili" sono aggiunte le seguenti: "e carburanti";

c) all'articolo 39, comma 1, alla lettera a), la parola: "biogas" è sostituita dalle seguenti: "i biogas" e alla lettera b) la parola "biogas" è sostituita dalle seguenti: "i biogas";

d) all'articolo 39, comma 3, alla lettera a) la parola "biogas" è sostituita con le parole "i biogas" e alla lett. b) le parole "del biogas" sono sostituite con le parole "dei biogas";

e) all'articolo 39, comma 5, alla lettera a), le parole: "il biogas" sono sostituite dalle seguenti: "i biogas";

f) all'articolo 39, comma 7, le parole: "del biogas" sono sostituite dalle seguenti: "dei biogas"

8.44

Fede

Dopo il comma 12, aggiungere, in fine, il seguente:

«12-bis. Al fine di garantire il dispiegamento dell'investimento 1.4.6 dedicato al *Mobility As A Service* del Piano di Ripresa e Resilienza, e lo sviluppo di servizi innovativi di trasporto pubblico locale urbano ed extraurbano, ciascun gestore di servizio di trasporto pubblico locale, ivi compreso il trasporto ferroviario regionale e nazionale, mette a disposizione degli enti territoriali competenti il predetto servizio, e con cadenza mensile, i dati relativi ai flussi di passeggeri, suddivisi per ciascuna linea e corsa.»

8.45

Astorre, Manca, Pittella

Dopo il comma 12 aggiungere il seguente:

«12-bis. Al fine di garantire il dispiegamento dell'investimento 1.4.6 del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza dedicato al *Mobility As A Service*, e lo sviluppo di servizi innovativi di trasporto pubblico locale urbano ed extraurbano, ciascun gestore di servizio di trasporto pubblico locale, ivi compreso il trasporto ferroviario regionale e nazionale, deve mettere a disposizione degli enti territoriali competenti il servizio, e con cadenza mensile, i dati relativi ai flussi di passeggeri, suddivisi per ciascuna linea/corsa».

8.46

Steger, Durnwalder, Laniece

Aggiungere, in fine, il seguente comma:

"12-bis. Al fine di garantire il dispiegamento dell'investimento 1.4.6 dedicato al *Mobility As A Service* del Piano di Ripresa e Resilienza, e lo sviluppo di servizi innovativi di trasporto pubblico locale urbano ed extraurbano, ciascun gestore di servizio di trasporto pubblico locale, ivi compreso il trasporto ferroviario regionale e nazionale, deve mettere a disposizione degli enti territoriali competenti il servizio, e con cadenza mensile, i dati relativi ai flussi di passeggeri, suddivisi per ciascuna linea/corsa".

8.47

Ruspanini, Totaro

Aggiungere il seguente comma:

"12-bis. Al fine di garantire il dispiegamento dell'investimento 1.4.6 dedicato al *Mobility As A Service* del Piano di Ripresa e Resilienza, e lo sviluppo di servizi innovativi di trasporto pubblico locale urbano ed extraurbano, ciascun gestore di servizio di trasporto pubblico locale, ivi compreso il trasporto ferroviario regionale e nazionale, deve mettere a disposizione degli enti territoriali competenti il servizio, e con cadenza mensile, i dati relativi ai flussi di passeggeri, suddivisi per ciascuna linea/corsa".

8.48

Berutti

Aggiungere il seguente comma:

"12-bis. Al fine di garantire il dispiegamento dell'investimento 1.4.6 dedicato al Mobility As A Service del Piano di Ripresa e Resilienza, e lo sviluppo di servizi innovativi di trasporto pubblico locale urbano ed extraurbano, ciascun gestore di servizio di trasporto pubblico locale, ivi compreso il trasporto ferroviario regionale e nazionale, deve mettere a disposizione degli enti territoriali competenti il servizio, e con cadenza mensile, i dati relativi ai flussi di passeggeri, suddivisi per ciascuna linea/corsa".

8.49

[Rufa](#), [Pergreffi](#), [Campari](#), [Corti](#), [Ripamonti](#)

Dopo il comma 12, aggiungere il seguente:

«12-bis. In ragione delle peculiari modalità di sostenimento del costo dell'energia elettrica da parte delle imprese ferroviarie, di cui all'articolo 3, comma 1, lettera a), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, il contributo di cui al primo periodo del presente comma è riconosciuto, a tali imprese, con riferimento al costo del servizio di corrente di trazione, di cui all'art. 13, comma 9, lettera a), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, sostenuto nel secondo trimestre dell'anno 2022, qualora il suddetto costo, sulla base delle fatture del primo trimestre 2022, abbia subito un incremento superiore al 30 per cento del corrispondente costo fatturato nel medesimo trimestre dell'anno 2019.»

8.50

[Fede](#)

Dopo il comma 12, aggiungere, in fine, il seguente:

«12-bis. All'articolo 57, comma 14, del decreto legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: "Anche al fine di accelerare l'attuazione della Missione M2C2, Investimento 4.3 del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, gli operatori che intendano investire per l'infrastrutturazione elettrica urbana e metropolitana presentano all'amministrazione comunale e alla città metropolitana, ove presente, un piano dettagliato con la mappatura delle installazioni, corredato dalle rappresentazioni digitali in formato cartografico che riportino anche le relative coordinate geolocalizzate delle colonnine."».

Conseguentemente, alla rubrica, aggiungere, in fine le seguenti parole: «, nonché in materia di mobilità urbana».

8.51

[Fede](#)

Dopo il comma 12, aggiungere, in fine, il seguente:

«12-bis. All'articolo 202 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, dopo il comma 6 è inserito il seguente: "6-bis. Le risorse di cui al presente articolo possono essere impiegate per l'acquisto di licenze ovvero per la realizzazione e gestione di sistemi di monitoraggio e piattaforme informatiche dedicate alla mobilità urbana, di *mobility management* e analisi dei flussi di mobilità."»

Conseguentemente, alla rubrica, aggiungere, in fine, le seguenti parole: «nonché in materia di mobilità urbana».

8.52

[L'Abbate](#), [Fede](#)

Dopo il comma 12, aggiungere, in fine, il seguente:

«12-bis. La dotazione del Fondo di cui all'articolo 200, comma 1, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, è incrementata di 900 milioni di euro per l'anno 2022. Agli oneri derivanti dal precedente periodo, pari a 900 milioni di euro per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione delle risorse del fondo per il finanziamento di esigenze indifferibili, di cui all'articolo 1, comma 199, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.»

8.53

[Fede](#)

Dopo il comma 12, aggiungere, in fine, il seguente:

«12-bis. Al fine di favorire lo sviluppo degli investimenti e il perseguimento più rapido ed efficace degli obiettivi di rinnovo dei mezzi di trasporto destinati ai servizi di trasporto pubblico locale e regionale, all'articolo 200, comma 7, primo periodo, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito con modificazioni dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, le parole "fino al 31 dicembre 2024" sono soppresse.».

8.54

[Fede](#)

Dopo il comma 12, aggiungere, in fine, il seguente:

«12-bis. All'articolo 1, comma 48, della legge 27 dicembre 2019, n. 160, sono apportate le seguenti modificazioni:

- a) all'alinea, le parole "50 per cento del", ovunque ricorrano, sono soppresse;
- b) alla lettera c) sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: ", compresi gli interventi di messa in sicurezza degli itinerari ciclabili nuovi e già presenti, l'istituzione di strade a velocità ridotta e la dotazione di velostazioni e rastrelliere".»

8.55

[Campari](#), [Pergreffi](#), [Corti](#), [Ripamonti](#), [Rufa](#)

Dopo il comma 12, aggiungere il seguente:

«12-bis. All'articolo 4, comma 3-bis, del decreto legge n. 121 del 10 settembre 2021, convertito con modificazioni dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, sono apportate le seguenti modifiche:

1. le parole "1° gennaio 2023" sono sostituite dalle seguenti: "1° gennaio 2024"
2. le parole "1° gennaio 2024" sono sostituite dalle seguenti: "1° gennaio 2025".»

8.56

[Berutti](#)

Dopo il comma 12 aggiungere il seguente:

«12-bis. All'articolo 4, comma 3-bis, del decreto legge n. 121 del 10 settembre 2021, convertito con modificazioni dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, sono apportate le seguenti modifiche:

- a) le parole "1° gennaio 2023" sono sostituite dalle seguenti: "1° gennaio 2024"
- b) le parole "1° gennaio 2024" sono sostituite dalle seguenti: "1° gennaio 2025".»

8.57

[Tiraboschi](#)

Dopo il comma 12 aggiungere il seguente:

«12-bis. Al comma 128 dell'articolo 1 della legge 30 dicembre 2018, n. 145 dopo la parola: "elettrificazione" aggiungere le seguenti: "ovvero di messa in sicurezza".»

8.58

[Catalfo](#), [Di Girolamo](#)

Dopo il comma 12, aggiungere, in fine, il seguente:

«12-bis. Al fine di assicurare l'efficienza e l'economicità gestionale della linea metropolitana di Catania, elevando, al contempo, la qualità dei servizi erogati, è autorizzata la spesa di 5 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2022. Agli oneri derivanti dal presente comma si provvede:

- a) quanto a 5 milioni di euro per gli anni 2022 e 2023, mediante corrispondente utilizzo delle risorse di cui al 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;

b) quanto a 5 milioni a decorrere dall'anno 2024, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2022-2024, 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 2022, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.»

8.59

[Matrisciano](#), [Pirro](#), [Airola](#)

Dopo il comma 12, aggiungere, in fine, il seguente:

«12-bis. Al fine di valorizzare il portato storico, culturale e paesaggistico della linea ferroviaria Cuneo - Ventimiglia - Nizza, contribuendo a garantire l'implementazione, anche tramite l'acquisto di automotrici bimodali e la continuità dei relativi servizi ferroviari e potenziandone il valore artistico e di promozione turistica del territorio, con particolare riguardo all'accesso delle giovani generazioni, è autorizzata, in favore della Regione Piemonte, la spesa nel limite di 2.500.000 di euro per l'anno 2022 e di 1.000.000 di euro per l'anno 2023. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e del Ministro per le politiche giovanili, anche ai fini del rispetto del limite di spesa di cui al precedente periodo, da adottarsi entro 60 giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono disciplinati criteri e modalità per l'assegnazione delle risorse di cui al precedente periodo. Agli oneri derivanti dal presente comma, pari a 2.500.000 di euro per l'anno 2022 e a 1.000.000 di euro per l'anno 2023, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 1, comma 95, della legge 30 dicembre 2018, n. 145, a valere sulle risorse già destinate con il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, adottato ai sensi del comma 98 del medesimo articolo, per gli anni 2022 e 2023 alla riqualificazione dei luoghi connessi ad eventi storici anche di rilevanza internazionale e non utilizzate.»

8.60

[Ripamonti](#), [Bruzzone](#), [Pergreffi](#), [Campari](#), [Corti](#), [Rufa](#)

Dopo il comma 12, aggiungere il seguente:

"12-bis . Al fine di consentire la compatibilità della stazione di Ventimiglia all'alimentazione elettrica del parco rotabile ferroviario destinato al servizio di trasporto pubblico locale di competenza della regione Liguria, nella tratta Genova-Ventimiglia, nonché di garantire la regolarità e la continuità dei relativi servizi ferroviari, è autorizzata la spesa di 3.000.000 di euro per l'anno 2022. Agli oneri derivanti dal presente comma, pari a 3.000.000 di euro per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 47, comma 10, del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50 convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, come rifinanziato dall'articolo 1, comma 1072, della legge n. 205 del 2017."

8.61

[Mallegni](#)

Dopo il comma 12, aggiungere il seguente:

«12-bis. Al fine di consentire la compatibilità della stazione di Ventimiglia all'alimentazione elettrica del parco rotabile ferroviario destinato al servizio di trasporto pubblico locale di competenza della regione Liguria, nella tratta Genova-Ventimiglia, nonché di garantire la regolarità e la continuità dei relativi servizi ferroviari, è autorizzata la spesa di 3.000.000 di euro per l'anno 2022. Agli oneri derivanti dal presente comma, pari a 3.000.000 di euro per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 47, comma 10, del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50 convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, come rifinanziato dall'articolo 1, comma 1072, della legge n. 205 del 2017.»

8.62

[Evangelista](#)

Dopo il comma 12, aggiungere il seguente:

"12-bis. Al fine di consentire la compatibilità della stazione di Ventimiglia all'alimentazione elettrica del parco rotabile ferroviario destinato al servizio di trasporto pubblico locale di competenza della regione Liguria, nella tratta Genova-Ventimiglia, nonché di garantire la regolarità e la continuità dei relativi servizi ferroviari, è autorizzata la spesa di 3.000.000 di euro per l'anno 2022. Agli oneri derivanti dal presente comma, pari a 3.000.000 di euro per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 47, comma 10, del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50 convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, come rifinanziato dall'articolo 1, comma 1072, della legge n. 205 del 2017."

8.63

[Campari](#), [Saponara](#), [Pergreffi](#), [Corti](#), [Rufa](#), [Ripamonti](#)

Dopo il comma 12, aggiungere il seguente:

«12-bis. Per la realizzazione del progetto di fattibilità tecnica ed economica e del progetto definitivo delle opere da eseguire per la realizzazione di una stazione in linea per fermata sulla Linea Ferroviaria Alta Velocità a Parma, località Baganzola nelle vicinanze della Fiera di Parma, è autorizzata la spesa di 2 milioni di euro per l'anno 2022 e 3 milioni di euro per l'anno 2023. All'onere derivante dal presente comma, pari a euro 2 milioni per l'anno 2022 e 3 milioni per l'anno 2023, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per far fronte ad esigenze indifferibili che si manifestano nel corso della gestione di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.»

8.64

[Rivolta](#), [Pergreffi](#), [Campari](#), [Corti](#), [Rufa](#), [Ripamonti](#)

Dopo il comma 12, inserire il seguente:

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

8.0.1

[Astorre](#), [Manca](#), [Pittella](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 8-bis

(Mobility management)

1. Al fine di garantire il migliore raggiungimento dei target previsti nel PNRR relativamente alla mobilità sostenibile e l'utilizzo efficace delle risorse impegnate nel Piano, promuovendo una progressiva riduzione dell'uso individuale del traffico veicolare privato attraverso una più efficace distribuzione degli utenti del trasporto pubblico di linea ed un più idoneo raccordo tra gli orari di inizio e termine delle attività economiche, lavorative e didattiche e gli orari dei servizi di trasporto pubblico locale, urbano ed extraurbano, è istituito presso il Ministero delle infrastrutture e la mobilità sostenibili un fondo con una dotazione annuale di euro 25 milioni per gli anni dal 2022 al 2030, di cui 15 milioni per le spese in conto capitale e 10 milioni per spese di parte corrente destinato all'erogazione di contributi in favore:

a) delle imprese e delle pubbliche amministrazioni di cui all'articolo 229, comma 4, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, che provvedano ad adottare entro il 31 dicembre dell'anno precedente, un piano degli spostamenti casa-lavoro del proprio personale redatto secondo le linee guida di cui all'articolo 3, comma 5, del decreto del Ministro della transizione ecologica di concerto con il Ministro delle infrastrutture e della mobilità

sostenibile 12 maggio 2021, n. 179;

b) degli istituti scolastici di ogni ordine e grado che provvedano ad adottare entro il 31 dicembre dell'anno precedente un piano degli spostamenti casa-scuola-casa del personale scolastico e degli alunni;

c) delle amministrazioni comunali per il rafforzamento delle azioni di *mobility management*.

I contributi sono destinati al finanziamento, nei limiti delle risorse disponibili e tenuto conto di quanto disposto al punto c), delle misure di mobilità sostenibile, inserite nei piani di spostamento casa lavoro e casa scuola.

2. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da adottarsi 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 il riconoscimento dei contributi per il tramite degli enti locali, nel cui territorio sono ubicati i soggetti beneficiari.

3. Il cinque per cento delle risorse di parte corrente rimane in capo al Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili per le attività di monitoraggio dei progetti e degli obiettivi, la creazione di una rete di mobility manager, il supporto tecnico e il dispiegamento uniforme sul territorio, la comunicazione istituzionale.

4. Le risorse del fondo di cui all'articolo 51, comma 9, della legge 23 luglio 2021, n. 106, non utilizzate nel 2021 possono essere utilizzate dai Comuni beneficiari per la medesima finalità anche nel 2022 e nel 2023.

5. All'articolo 7, comma 2, del decreto interministeriale 12 maggio 2021, n. 179, sono aggiunte in fine le seguenti parole: ", compreso il personale delle strutture in house e/o delle aziende partecipate pubbliche o delle agenzie di mobilità".»

8.0.2

Berutti

Dopo l'articolo aggiungere il seguente:

«Art. 8-bis

1. Al fine di garantire il migliore raggiungimento dei target previsti nel PNRR relativamente alla mobilità sostenibile e l'utilizzo efficace delle risorse impegnate nel Piano, promuovendo una progressiva riduzione dell'uso individuale del traffico veicolare privato attraverso una più efficace distribuzione degli utenti del trasporto pubblico di linea ed un più idoneo raccordo tra gli orari di inizio e termine delle attività economiche, lavorative e didattiche e gli orari dei servizi di trasporto pubblico locale, urbano ed extraurbano, è istituito presso il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili un fondo con una dotazione annuale di euro 25 milioni per gli anni dal 2022 al 2030, di cui 15 milioni per le spese in conto capitale e 10 milioni per spese di parte corrente destinato all'erogazione di contributi in favore:

a) delle imprese e delle pubbliche amministrazioni di cui all'articolo 229, comma 4, del decreto - legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, che provvedano ad adottare entro il 31 dicembre dell'anno precedente, un piano degli spostamenti casa-lavoro del proprio personale redatto secondo le linee guida di cui all'art 3 , comma 5 del decreto del Ministro della transizione ecologica di concerto con il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibile n. 179 del 12 maggio 2021;

b) degli istituti scolastici di ogni ordine e grado che provvedano ad adottare entro il 31 dicembre dell'anno precedente un piano degli spostamenti casa-scuola-casa del personale scolastico e degli alunni;

c) delle amministrazioni comunali per il rafforzamento delle azioni di mobility management.

I contributi sono destinati al finanziamento, nei limiti delle risorse disponibili e tenuto conto di quanto disposto al punto c), delle misure di mobilità sostenibile, inserite nei piani di spostamento casa lavoro e casa scuola.

2. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da adottarsi 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 il riconoscimento dei contributi per il tramite degli enti locali, nel cui territorio sono ubicati i soggetti beneficiari.

3. Il cinque per cento delle risorse di parte corrente rimane in capo al Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili per le attività di monitoraggio dei progetti e degli obiettivi, la creazione di una rete di mobility manager, il supporto tecnico e il dispiegamento uniforme sul territorio, la comunicazione istituzionale".

4. Le risorse del fondo di cui all'art. 51 comma 9 della legge 23 luglio 2021, n. 106 non utilizzate nel 2021 possono essere utilizzate dai Comuni beneficiari per la medesima finalità anche nel 2022 e nel 2023.

5. All'art. 7 comma 2 del Decreto Interministeriale n. 179/2021, alla fine del comma inserire le parole ", compreso il personale delle strutture in house e/o delle aziende partecipate pubbliche o delle agenzie di mobilità".»

8.0.3

[Cioffi](#), [Fede](#), [Vanin](#)

Dopo l'articolo, inserire il seguente:

«Art. 8-bis.

(Disposizioni urgenti in materia di promozione della mobilità sostenibile casa-lavoro tramite incentivi di mobility management)

1. Al fine di favorire lo sviluppo della mobilità sostenibile mediante il rafforzamento dell'efficacia delle politiche di *mobility management*, i piani di spostamento casa-lavoro adottati ai sensi dell'articolo 229, comma 4, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, e i piani di spostamento casa-scuola, adottati ai sensi dell'articolo 5, comma 6, della legge 28 dicembre 2015, n. 221, possono contenere, tra le misure utili a orientare i comportamenti dei dipendenti verso alternative all'uso individuale del veicolo privato a motore, anche l'erogazione di incentivi, rimborsi, buoni e contributi comunque denominati in favore del personale che sceglie forme di mobilità sostenibile per recarsi dall'abitazione alla sede di lavoro e viceversa. Per il personale dipendente delle pubbliche amministrazioni di cui all'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, alle suddette somme, nei limiti delle risorse già disponibili a legislazione vigente, non si applicano le disposizioni e limitazioni stabilite dalle norme di legge e di contratto collettivo in materia di spesa di personale, di trattamenti economici e di welfare integrativo.

2. Al fine di favorire e semplificare l'attuazione di misure utili a orientare i comportamenti dei lavoratori verso forme di mobilità sostenibile alternative all'uso individuale del veicolo privato a motore, contenute nei piani adottati dalle imprese e dalle pubbliche amministrazioni ai sensi dell'articolo 229, comma 4, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, e nei piani di spostamento casa-scuola, adottati dagli istituti scolastici ai sensi dell'articolo 5, comma 6, della legge 28 dicembre 2015, n. 221, all'articolo 51, comma 2, alla lettera *d-bis*), del testo unico delle imposte sui redditi ("TUIR"), di cui al decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917, dopo le parole: « del medesimo articolo 12 » sono aggiunte, in fine, le seguenti: ", ovvero per l'incentivazione del dipendente all'uso delle altre forme di mobilità sostenibile, in conformità alle misure contenute nei piani degli spostamenti casa-lavoro e casa-scuola del personale adottati dal datore di lavoro ai sensi della normativa vigente in materia".

3. Al fine di promuovere la mobilità sostenibile e condivisa, all'articolo 51, comma 2, del decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917, dopo la lettera *d-bis*), è aggiunta la seguente: "*d-ter*) le somme erogate o rimborsate alla generalità o a categorie di dipendenti dal datore di lavoro o le spese da quest'ultimo direttamente sostenute, volontariamente o in conformità a disposizioni di contratto, di accordo o di regolamento aziendale, non solo per abbonamenti ai mezzi pubblici regionali o interregionali, ma anche per l'acquisto, il noleggio e la fruizione condivisa in

sharing di mezzi di trasporto quali auto, moto, scooter, e-bike in servizi aziendali (*corporate sharing*), dal dipendente e dai familiari indicati nell'articolo 12 che si trovano nelle condizioni previste dal comma 2 del medesimo articolo 12, per una somma complessivamente di importo non superiore a Euro 1000,00 nel periodo d'imposta.".

4. All'onere derivante dal presente articolo, pari a 2 milioni di euro a decorrere dall'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.»

8.0.4

[L'Abbate](#), [Cioffi](#), [Fede](#)

Dopo l'articolo, inserire il seguente:

«Art. 8-bis.

(Misure urgenti per il rinnovo del parco autobus adibito ai servizi di trasporto pubblico locale e regionale)

1. Al fine di accelerare il rinnovo del parco autobus adibito ai servizi di trasporto pubblico locale e regionale e di perseguire la promozione ed il miglioramento della qualità dell'aria con tecnologie innovative a basso impatto ambientale, in attuazione degli accordi internazionali e degli obblighi derivanti dalla normativa dell'Unione europea, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili può istituire, a decorrere dal 1° settembre 2022, uno o più Fondi finalizzati all'attivazione di Strumenti Finanziari rotativi, definiti in conformità alle disposizioni dell'articolo 58 del Regolamento UE n.1060 del 24 giugno 2021.

2. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili provvede all'assegnazione della dotazione iniziale di risorse finanziarie necessarie per alimentare i Fondi di cui al comma 1 avvalendosi, nel limite massimo di 100 milioni di euro, di eventuali residui delle risorse del Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile predisposto ai sensi dell'articolo 1, commi da 613 a 615, della legge 11 dicembre 2016, n. 232, e degli ulteriori fondi nazionali destinati all'acquisto di autobus adibiti al trasporto pubblico locale. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili può avvalersi del supporto di istituzioni finanziarie nazionali e comunitarie per lo svolgimento delle attività di selezione degli istituti di credito deputati alla gestione dei Fondi.

3. Con decreto del Ministro dell'Economia e delle Finanze, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sono definite le modalità di individuazione e di utilizzo dei residui di cui al comma precedente.

4. Le risorse dei Fondi di cui al comma 1 sono cumulabili con altre forme di contribuzione statali, regionali, provinciali o di altra natura, purché non sia superato l'ammontare massimo delle spese ammissibili, nel rispetto delle regole sottostanti anche delle altre forme di contribuzione.

5. La dotazione dei Fondi di cui al comma 1 è destinata al finanziamento di interventi a favore di soggetti privati e pubblici ed è riservata all'acquisto di autobus adibiti esclusivamente ai servizi di trasporto pubblico locale e regionale a metano, elettrici, ad idrogeno e ibridi e alla realizzazione delle relative infrastrutture di alimentazione.»

8.0.5

[Faraone](#), [Garavini](#), [Evangelista](#)

Dopo l'articolo, inserire il seguente:

«Art. 8-bis

(Rinnovo del parco autobus adibito ai servizi di trasporto pubblico locale e regionale)

1. Al fine di accelerare il rinnovo del parco autobus adibito ai servizi di trasporto pubblico locale e regionale e di perseguire la promozione ed il miglioramento della qualità dell'aria con tecnologie innovative a basso impatto ambientale in attuazione degli accordi internazionali e degli obblighi derivanti dalla normativa dell'Unione europea, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità

sostenibili può istituire, a decorrere dal 1° settembre 2022, uno o più Fondi finalizzati all'attivazione di Strumenti Finanziari rotativi, definiti in conformità alle disposizioni dell'articolo 58 del Regolamento UE n.1060 del 24 giugno 2021.

2. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili provvede all'assegnazione della dotazione iniziale di risorse finanziarie necessarie per alimentare i Fondi di cui al comma 1 avvalendosi, nel limite massimo di 100 milioni di euro, di eventuali residui delle risorse del Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile predisposto ai sensi dell'articolo 1, commi 613 - 615, della legge 11 dicembre 2016, n. 232 e degli ulteriori fondi nazionali destinati all'acquisto di autobus adibiti al trasporto pubblico locale. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili può avvalersi del supporto di istituzioni finanziarie nazionali e comunitarie per lo svolgimento delle attività di selezione degli istituti di credito deputati alla gestione dei Fondi.

3. Con decreto del Ministro dell'Economia e delle Finanze, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, previa intesa con la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281 sono definite le modalità di individuazione e di utilizzo dei residui di cui al comma precedente.

4. Le risorse dei Fondi di cui al comma 1 sono cumulabili ad altre forme di contribuzione statali, regionali, provinciali o di altra natura, purché non sia superato l'ammontare massimo delle spese ammissibili, nel rispetto delle regole sottostanti anche delle altre forme di contribuzione.

5. La dotazione dei Fondi di cui al comma 1 è destinata al finanziamento di interventi a favore di soggetti privati e pubblici ed è riservata all'acquisto di autobus adibiti esclusivamente ai servizi di trasporto pubblico locale e regionale a metano, elettrici, ad idrogeno e ibridi e alla realizzazione delle relative infrastrutture di alimentazione.

8.0.6

[Gallone](#), [Mallegni](#), [Barachini](#), [Vono](#), [Toffanin](#), [Ferro](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 8-bis.

1. Al fine di accelerare il rinnovo del parco autobus adibito ai servizi di trasporto pubblico locale e regionale e di perseguire la promozione ed il miglioramento della qualità dell'aria con tecnologie innovative a basso impatto ambientale in attuazione degli accordi internazionali e degli obblighi derivanti dalla normativa dell'Unione europea, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili può istituire, a decorrere dal 1° settembre 2022, uno o più Fondi finalizzati all'attivazione di Strumenti Finanziari rotativi, definiti in conformità alle disposizioni dell'articolo 58 del Regolamento UE n.1060 del 24 giugno 2021.

2. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili provvede all'assegnazione della dotazione iniziale di risorse finanziarie necessarie per alimentare i Fondi di cui al comma 1 avvalendosi, nel limite massimo di 100 milioni di euro, di eventuali residui delle risorse del Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile predisposto ai sensi dell'articolo 1, commi 613 - 615, della legge 11 dicembre 2016, n. 232 e degli ulteriori fondi nazionali destinati all'acquisto di autobus adibiti al trasporto pubblico locale. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili può avvalersi del supporto di istituzioni finanziarie nazionali e comunitarie per lo svolgimento delle attività di selezione degli istituti di credito deputati alla gestione dei Fondi.

3. Con decreto del Ministro dell'Economia e delle Finanze, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, previa intesa con la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sono definite le modalità di individuazione e di utilizzo dei residui di cui al comma precedente.

4. Le risorse dei Fondi di cui al comma 1 sono cumulabili ad altre forme di contribuzione statali, regionali, provinciali o di altra natura, purché non sia superato l'ammontare massimo delle spese ammissibili, nel rispetto delle regole sottostanti anche delle altre forme di contribuzione.

5. La dotazione dei Fondi di cui al comma 1 è destinata al finanziamento di interventi a favore di

soggetti privati e pubblici ed è riservata all'acquisto di autobus adibiti esclusivamente ai servizi di trasporto pubblico locale e regionale a metano, elettrici, ad idrogeno e ibridi e alla realizzazione delle relative infrastrutture di alimentazione.»

8.0.7

[Campari](#), [Pergreffi](#), [Corti](#), [Ripamonti](#), [Rufa](#)

Dopo l'articolo, aggiungere il seguente:

«Art. 8-bis

1. Al fine di accelerare il rinnovo del parco autobus adibito ai servizi di trasporto pubblico locale e regionale e di perseguire la promozione ed il miglioramento della qualità dell'aria con tecnologie innovative a basso impatto ambientale in attuazione degli accordi internazionali e degli obblighi derivanti dalla normativa dell'Unione europea, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili può istituire, a decorrere dal 1° settembre 2022, uno o più Fondi finalizzati all'attivazione di Strumenti Finanziari rotativi, definiti in conformità alle disposizioni dell'articolo 58 del Regolamento UE n.1060 del 24 giugno 2021.

2. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili provvede all'assegnazione della dotazione iniziale di risorse finanziarie necessarie per alimentare i Fondi di cui al comma 1 avvalendosi, nel limite massimo di 100 milioni di euro, di eventuali residui delle risorse del Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile predisposto ai sensi dell'articolo 1, commi 613 - 615, della legge 11 dicembre 2016, n. 232 e degli ulteriori fondi nazionali destinati all'acquisto di autobus adibiti al trasporto pubblico locale. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili può avvalersi del supporto di istituzioni finanziarie nazionali e comunitarie per lo svolgimento delle attività di selezione degli istituti di credito deputati alla gestione dei Fondi.

3. Con decreto del Ministro dell'Economia e delle Finanze, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, previa intesa con la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281 sono definite le modalità di individuazione e di utilizzo dei residui di cui al comma precedente.

4. Le risorse dei Fondi di cui al comma 1 sono cumulabili ad altre forme di contribuzione statali, regionali, provinciali o di altra natura, purché non sia superato l'ammontare massimo delle spese ammissibili, nel rispetto delle regole sottostanti anche delle altre forme di contribuzione.

5. La dotazione dei Fondi di cui al comma 1 è destinata al finanziamento di interventi a favore di soggetti privati e pubblici ed è riservata all'acquisto di autobus adibiti esclusivamente ai servizi di trasporto pubblico locale e regionale a metano, elettrici, ad idrogeno e ibridi e alla realizzazione delle relative infrastrutture di alimentazione.»

8.0.8

[Berutti](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 8-bis

1. Al fine di accelerare il rinnovo del parco autobus adibito ai servizi di trasporto pubblico locale e regionale e di perseguire la promozione ed il miglioramento della qualità dell'aria con tecnologie innovative a basso impatto ambientale in attuazione degli accordi internazionali e degli obblighi derivanti dalla normativa dell'Unione europea, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili può istituire, a decorrere dal 1° settembre 2022, uno o più Fondi finalizzati all'attivazione di Strumenti Finanziari rotativi, definiti in conformità alle disposizioni dell'articolo 58 del Regolamento UE n.1060 del 24 giugno 2021.

2. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili provvede all'assegnazione della dotazione iniziale di risorse finanziarie necessarie per alimentare i Fondi di cui al comma 1 avvalendosi, nel limite massimo di 100 milioni di euro, di eventuali residui delle risorse del Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile predisposto ai sensi dell'articolo 1, commi 613 - 615,

della legge 11 dicembre 2016, n. 232 e degli ulteriori fondi nazionali destinati all'acquisto di autobus adibiti al trasporto pubblico locale. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili può avvalersi del supporto di istituzioni finanziarie nazionali e comunitarie per lo svolgimento delle attività di selezione degli istituti di credito deputati alla gestione dei Fondi.

3. Con decreto del Ministro dell'Economia e delle Finanze, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, previa intesa con la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281 sono definite le modalità di individuazione e di utilizzo dei residui di cui al comma precedente.

4. Le risorse dei Fondi di cui al comma 1 sono cumulabili ad altre forme di contribuzione statali, regionali, provinciali o di altra natura, purché non sia superato l'ammontare massimo delle spese ammissibili, nel rispetto delle regole sottostanti anche delle altre forme di contribuzione.

5. La dotazione dei Fondi di cui al comma 1 è destinata al finanziamento di interventi a favore di soggetti privati e pubblici ed è riservata all'acquisto di autobus adibiti esclusivamente ai servizi di trasporto pubblico locale e regionale a metano, elettrici, ad idrogeno e ibridi e alla realizzazione delle relative infrastrutture di alimentazione.»

8.0.9

[Di Girolamo](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art.8-bis

(Quota di pneumatici ricostruiti acquistati dalla Pubblica Amministrazione)

1. All'articolo 52 della legge 28 dicembre 2001, n. 448, il comma 14 è sostituito dal seguente:

"14. Per finalità di tutela ambientale le amministrazioni dello Stato, delle regioni e degli enti locali e i gestori di servizi pubblici e di servizi di pubblica utilità, pubblici e privati, nell'acquisto di pneumatici di ricambio per le loro flotte di autovetture e di autoveicoli commerciali e industriali, riservano una quota all'acquisto di pneumatici ricostruiti, pari ad almeno il 30 per cento del totale. Se alla procedura d'acquisto di due o più pneumatici di ricambio di cui al primo periodo non è riservata una quota di pneumatici ricostruiti che rappresenti almeno il 30 per cento del numero complessivo di pneumatici da acquistare, la procedura è annullata per la parte riservata all'acquisto di pneumatici ricostruiti. I soggetti tenuti all'obbligo, qualora beneficino del rimborso trimestrale delle accise per l'acquisto di gasolio per uso autotrazione ai sensi dell'articolo 24-ter del decreto legislativo 26 ottobre 1995, n. 504, in occasione della comunicazione per il riconoscimento del rimborso devono dichiarare se sono tenuti a ottemperare agli obblighi di legge sull'acquisto di pneumatici ricostruiti e, qualora siano tenuti, se abbiano ottemperato all'obbligo. I soggetti che non abbiano ottemperato all'obbligo sono sanzionati con una riduzione del 10% del rimborso dovuto sulle accise per l'acquisto di gasolio per uso autotrazione. I soggetti tenuti al predetto obbligo che abbiano fornito una falsa comunicazione sono sanzionati con una riduzione del 30% del rimborso dovuto sulle accise per l'acquisto di gasolio per uso autotrazione. Le disposizioni del presente comma non si applicano agli acquisti di pneumatici riguardanti i veicoli di emergenza, i veicoli in uso al Ministero della difesa e i veicoli delle Forze di polizia."»

8.0.10

[Berutti](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 8-bis

(Quota di pneumatici ricostruiti acquistati dalla Pubblica Amministrazione)

1. Il comma 14 dell'articolo 52 della legge 28 dicembre 2001, n. 448, come modificato dall'articolo 35, comma 3-bis, del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, è sostituito dal seguente:

"14. Per finalità di tutela ambientale le amministrazioni dello Stato, delle regioni e degli enti locali e i gestori di servizi pubblici e di servizi di pubblica utilità, pubblici e privati, nell'acquisto di

pneumatici di ricambio per le loro flotte di autovetture e di autoveicoli commerciali e industriali, riservano una quota all'acquisto di pneumatici ricostruiti, pari ad almeno il 30 per cento del totale. Se alla procedura d'acquisto di due o più pneumatici di ricambio di cui al primo periodo non è riservata una quota di pneumatici ricostruiti che rappresenti almeno il 30 per cento del numero complessivo di pneumatici da acquistare, la procedura è annullata per la parte riservata all'acquisto di pneumatici ricostruiti. I soggetti tenuti all'obbligo, qualora beneficino del rimborso trimestrale delle accise per l'acquisto di gasolio per uso autotrazione ai sensi dell'articolo 24-ter del decreto legislativo n. 504 del 1995, in occasione della comunicazione per il riconoscimento del rimborso devono dichiarare se sono tenuti a ottemperare agli obblighi di legge sull'acquisto di pneumatici ricostruiti e qualora siano tenuti se abbiano ottemperato all'obbligo. I soggetti che non abbiano ottemperato all'obbligo sono sanzionati con una riduzione del 10% del rimborso dovuto sulle accise per l'acquisto di gasolio per uso autotrazione. I soggetti tenuti all'obbligo che abbiano fornito una falsa comunicazione sono sanzionati a termini di legge. Le disposizioni del presente comma non si applicano agli acquisti di pneumatici riguardanti i veicoli di emergenza, i veicoli in uso al Ministero della difesa e i veicoli delle Forze di polizia."»

8.0.11

Di Girolamo

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 8-bis

(Credito d'imposta acquisto gasolio commerciale per imprese di trasporto turistico di persone mediante autobus)

1. Al fine di promuovere la sostenibilità d'esercizio e di compensare parzialmente i maggiori oneri sostenuti, promuovendo altresì il processo di efficientamento energetico nel settore del trasporto turistico su strada, alle imprese aventi sede legale o stabile organizzazione in Italia, ed esercenti attività di trasporto turistico di persone mediante autobus ai sensi della legge 11 agosto 2003, n. 218 con mezzi di trasporto di ultima generazione Euro VI a bassissime emissioni inquinanti, è riconosciuto, per il periodo compreso tra il 3 agosto ed il 31 dicembre 2022, nel limite massimo di spesa di 7 milioni di euro, un contributo, sotto forma di credito d'imposta nella misura del 20 per cento delle spese sostenute, al netto dell'imposta sul valore aggiunto, per l'acquisto del gasolio commerciale utilizzato per la trazione dei predetti mezzi, comprovato mediante le relative fatture d'acquisto. Il credito d'imposta è utilizzabile esclusivamente in compensazione ai sensi dell'articolo 17 del decreto legislativo 9 luglio 1997, n. 241, senza l'applicazione dei limiti di cui all'articolo 1, comma 53, della legge 24 dicembre 2007, n. 244, e di cui all'articolo 34 della legge 23 dicembre 2000, n. 388. Il credito d'imposta non concorre alla formazione del reddito d'impresa né della base imponibile dell'imposta regionale sulle attività produttive e non rileva ai fini del rapporto di cui agli articoli 61 e 109, comma 5, del testo unico delle imposte sui redditi approvato con decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917. Il credito d'imposta è cumulabile con altre agevolazioni che abbiano ad oggetto i medesimi costi, a condizione che tale cumulo, tenuto conto anche della non concorrenza alla formazione del reddito e della base imponibile dell'imposta regionale sulle attività produttive, non porti al superamento del costo sostenuto.

2. Le disposizioni di cui al comma 1 si applicano nel rispetto della normativa europea in materia di aiuti di Stato. Ai relativi adempimenti europei provvede il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro della transizione ecologica e con il Ministro dell'economia e delle finanze, da adottare entro sessanta giorni dall'entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono definiti i criteri e le modalità di attuazione delle disposizioni di cui al comma 1, con particolare riguardo alle procedure di concessione, anche ai fini del rispetto del limite di spesa previsto, nonché alla documentazione richiesta, alle condizioni di revoca e all'effettuazione dei controlli.

3. Agli oneri derivanti dalla presente disposizione, pari a 7 milioni di euro per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23

dicembre 2014, n. 190.».

8.0.12

[Pergreffi](#), [Arrigoni](#), [Campari](#), [Corti](#), [Ripamonti](#), [Rufa](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 8-bis

(Credito d'imposta acquisto gasolio commerciale per imprese di trasporto turistico di persone mediante autobus)

1. Al fine di promuovere la sostenibilità d'esercizio e di compensare parzialmente i maggiori oneri sostenuti, promuovendo altresì il processo di efficientamento energetico nel settore del trasporto turistico su strada, alle imprese aventi sede legale o stabile organizzazione in Italia, ed esercenti attività di trasporto turistico di persone mediante autobus ai sensi della legge 11 agosto 2003, n. 218 con mezzi di trasporto di ultima generazione Euro VI a bassissime emissioni inquinanti, è riconosciuto, per il periodo compreso tra il 3 agosto ed il 31 dicembre 2022, nel limite massimo di spesa di 7 milioni di euro, un contributo, sotto forma di credito d'imposta nella misura del 20 per cento delle spese sostenute, al netto dell'imposta sul valore aggiunto, per l'acquisto del gasolio commerciale utilizzato per la trazione dei predetti mezzi, comprovato mediante le relative fatture d'acquisto. Il credito d'imposta è utilizzabile esclusivamente in compensazione ai sensi dell'articolo 17 del decreto legislativo 9 luglio 1997, n. 241, senza l'applicazione dei limiti di cui all'articolo 1, comma 53, della legge 24 dicembre 2007, n. 244, e di cui all'articolo 34 della legge 23 dicembre 2000, n. 388. Il credito d'imposta non concorre alla formazione del reddito d'impresa né della base imponibile dell'imposta regionale sulle attività produttive e non rileva ai fini del rapporto di cui agli articoli 61 e 109, comma 5, del testo unico delle imposte sui redditi approvato con decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917. Il credito d'imposta è cumulabile con altre agevolazioni che abbiano ad oggetto i medesimi costi, a condizione che tale cumulo, tenuto conto anche della non concorrenza alla formazione del reddito e della base imponibile dell'imposta regionale sulle attività produttive, non porti al superamento del costo sostenuto.

2. Le disposizioni di cui al comma 1 si applicano nel rispetto della normativa europea in materia di aiuti di Stato. Ai relativi adempimenti europei provvede il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro della transizione ecologica e con il Ministro dell'economia e delle finanze, da adottare entro sessanta giorni dall'entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono definiti i criteri e le modalità di attuazione delle disposizioni di cui al comma 1, con particolare riguardo alle procedure di concessione, anche ai fini del rispetto del limite di spesa previsto, nonché alla documentazione richiesta, alle condizioni di revoca e all'effettuazione dei controlli.

3. Agli oneri derivanti dalla presente disposizione pari a 7 milioni di euro per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.».

8.0.13

[Mallegni](#), [Gallone](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 8-bis

(Credito d'imposta acquisto gasolio commerciale per imprese di trasporto turistico di persone mediante autobus)

1. Al fine di promuovere la sostenibilità d'esercizio e di compensare parzialmente i maggiori oneri sostenuti, promuovendo altresì il processo di efficientamento energetico nel settore del trasporto turistico su strada, alle imprese aventi sede legale o stabile organizzazione in Italia, ed esercenti attività di trasporto turistico di persone mediante autobus ai sensi della legge 11 agosto 2003, n. 218 con mezzi di trasporto di ultima generazione Euro VI a bassissime emissioni inquinanti, è riconosciuto, per il periodo compreso tra il 3 agosto ed il 31 dicembre 2022, nel limite massimo di spesa di 7 milioni di

euro, un contributo, sotto forma di credito d'imposta nella misura del 20 per cento delle spese sostenute, al netto dell'imposta sul valore aggiunto, per l'acquisto del gasolio commerciale utilizzato per la trazione dei predetti mezzi, comprovato mediante le relative fatture d'acquisto. Il credito d'imposta è utilizzabile esclusivamente in compensazione ai sensi dell'articolo 17 del decreto legislativo 9 luglio 1997, n. 241, senza l'applicazione dei limiti di cui all'articolo 1, comma 53, della legge 24 dicembre 2007, n. 244, e di cui all'articolo 34 della legge 23 dicembre 2000, n. 388. Il credito d'imposta non concorre alla formazione del reddito d'impresa né della base imponibile dell'imposta regionale sulle attività produttive e non rileva ai fini del rapporto di cui agli articoli 61 e 109, comma 5, del testo unico delle imposte sui redditi approvato con decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917. Il credito d'imposta è cumulabile con altre agevolazioni che abbiano ad oggetto i medesimi costi, a condizione che tale cumulo, tenuto conto anche della non concorrenza alla formazione del reddito e della base imponibile dell'imposta regionale sulle attività produttive, non porti al superamento del costo sostenuto.

2. Le disposizioni di cui al comma 1 si applicano nel rispetto della normativa europea in materia di aiuti di Stato. Ai relativi adempimenti europei provvede il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro della transizione ecologica e con il Ministro dell'economia e delle finanze, da adottare entro sessanta giorni dall'entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono definiti i criteri e le modalità di attuazione delle disposizioni di cui al comma 1, con particolare riguardo alle procedure di concessione, anche ai fini del rispetto del limite di spesa previsto, nonché alla documentazione richiesta, alle condizioni di revoca e all'effettuazione dei controlli.

3. Agli oneri derivanti dalla presente disposizione pari a 7 milioni di euro per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.».

8.0.14

[Margiotta, Manca](#)

Dopo l'articolo, inserire il seguente:

«Art. 8-bis

(Credito d'imposta acquisto gasolio commerciale per imprese di trasporto turistico di persone mediante autobus)

1. Al fine di promuovere la sostenibilità d'esercizio e di compensare parzialmente i maggiori oneri sostenuti, promuovendo altresì il processo di efficientamento energetico nel settore del trasporto turistico su strada, alle imprese aventi sede legale o stabile organizzazione in Italia, ed esercenti attività di trasporto turistico di persone mediante autobus ai sensi della legge 11 agosto 2003, n. 218 con mezzi di trasporto di ultima generazione Euro VI a bassissime emissioni inquinanti, è riconosciuto, per il periodo compreso tra il 3 agosto ed il 31 dicembre 2022, nel limite massimo di spesa di 7 milioni di euro, un contributo, sotto forma di credito d'imposta nella misura del 20 per cento delle spese sostenute, al netto dell'imposta sul valore aggiunto, per l'acquisto del gasolio commerciale utilizzato per la trazione dei predetti mezzi, comprovato mediante le relative fatture d'acquisto. Il credito d'imposta è utilizzabile esclusivamente in compensazione ai sensi dell'articolo 17 del decreto legislativo 9 luglio 1997, n. 241, senza l'applicazione dei limiti di cui all'articolo 1, comma 53, della legge 24 dicembre 2007, n. 244, e di cui all'articolo 34 della legge 23 dicembre 2000, n. 388. Il credito d'imposta non concorre alla formazione del reddito d'impresa né della base imponibile dell'imposta regionale sulle attività produttive e non rileva ai fini del rapporto di cui agli articoli 61 e 109, comma 5, del testo unico delle imposte sui redditi approvato con decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917. Il credito d'imposta è cumulabile con altre agevolazioni che abbiano ad oggetto i medesimi costi, a condizione che tale cumulo, tenuto conto anche della non concorrenza alla formazione del reddito e della base imponibile dell'imposta regionale sulle attività produttive, non porti al superamento del costo sostenuto.

2. Le disposizioni di cui al comma 1 si applicano nel rispetto della normativa europea in materia di aiuti di Stato. Ai relativi adempimenti europei provvede il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro della transizione ecologica e con il Ministro dell'economia e delle finanze, da adottare entro sessanta giorni dall'entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono definiti i criteri e le modalità di attuazione delle disposizioni di cui al comma 1, con particolare riguardo alle procedure di concessione, anche ai fini del rispetto del limite di spesa previsto, nonché alla documentazione richiesta, alle condizioni di revoca e all'effettuazione dei controlli.

3. Agli oneri derivanti dalla presente disposizione pari a 7 milioni di euro per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.»

8.0.15

[Conzatti](#), [Evangelista](#)

Dopo l'articolo, inserire il seguente:

«Art. 8-bis

(Credito d'imposta per l'acquisto gasolio commerciale per imprese di trasporto turistico di persone mediante autobus)

1. Al fine di promuovere la sostenibilità d'esercizio e di compensare parzialmente i maggiori oneri sostenuti, promuovendo altresì il processo di efficientamento energetico nel settore del trasporto turistico su strada, alle imprese aventi sede legale o stabile organizzazione in Italia, ed esercenti attività di trasporto turistico di persone mediante autobus ai sensi della legge 11 agosto 2003, n. 218 con mezzi di trasporto di ultima generazione Euro VI a bassissime emissioni inquinanti, è riconosciuto, per il periodo compreso tra il 3 agosto 2022 ed il 31 dicembre 2022, nel limite massimo di spesa di 7 milioni di euro, un contributo, sotto forma di credito d'imposta nella misura del 20 per cento delle spese sostenute, al netto dell'imposta sul valore aggiunto, per l'acquisto del gasolio commerciale utilizzato per la trazione dei predetti mezzi, comprovato mediante le relative fatture d'acquisto. Il credito d'imposta è utilizzabile esclusivamente in compensazione ai sensi dell'articolo 17 del decreto legislativo 9 luglio 1997, n. 241, senza l'applicazione dei limiti di cui all'articolo 1, comma 53, della legge 24 dicembre 2007, n. 244, e di cui all'articolo 34 della legge 23 dicembre 2000, n. 388. Il credito d'imposta non concorre alla formazione del reddito d'impresa né della base imponibile dell'imposta regionale sulle attività produttive e non rileva ai fini del rapporto di cui agli articoli 61 e 109, comma 5, del testo unico delle imposte sui redditi approvato con decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917. Il credito d'imposta è cumulabile con altre agevolazioni che abbiano ad oggetto i medesimi costi, a condizione che tale cumulo, tenuto conto anche della non concorrenza alla formazione del reddito e della base imponibile dell'imposta regionale sulle attività produttive, non porti al superamento del costo sostenuto.

2. Le disposizioni di cui al comma 1 si applicano nel rispetto della normativa europea in materia di aiuti di Stato. Ai relativi adempimenti europei provvede il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro della transizione ecologica e con il Ministro dell'economia e delle finanze, da adottare entro sessanta giorni dall'entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono definiti i criteri e le modalità di attuazione delle disposizioni di cui al comma 1, con particolare riguardo alle procedure di concessione, anche ai fini del rispetto del limite di spesa previsto, nonché alla documentazione richiesta, alle condizioni di revoca e all'effettuazione dei controlli.

3. Agli oneri derivanti dalla presente disposizione pari a 7 milioni di euro per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.»

8.0.16

[Ruspanini](#), [Totaro](#)

Dopo l'articolo, inserire il seguente:

«Art. 8-bis

(Credito d'imposta acquisto gasolio commerciale per imprese di trasporto turistico di persone mediante autobus)

1. Al fine di promuovere la sostenibilità d'esercizio e di compensare parzialmente i maggiori oneri sostenuti, promuovendo altresì il processo di efficientamento energetico nel settore del trasporto turistico su strada, alle imprese aventi sede legale o stabile organizzazione in Italia, ed esercenti attività di trasporto turistico di persone mediante autobus ai sensi della legge 11 agosto 2003, n. 218 con mezzi di trasporto di ultima generazione Euro VI a bassissime emissioni inquinanti, è riconosciuto, per il periodo compreso tra il 3 agosto ed il 31 dicembre 2022, nel limite massimo di spesa di 7 milioni di euro, un contributo, sotto forma di credito d'imposta nella misura del 20 per cento delle spese sostenute, al netto dell'imposta sul valore aggiunto, per l'acquisto del gasolio commerciale utilizzato per la trazione dei predetti mezzi, comprovato mediante le relative fatture d'acquisto. Il credito d'imposta è utilizzabile esclusivamente in compensazione ai sensi dell'articolo 17 del decreto legislativo 9 luglio 1997, n. 241, senza l'applicazione dei limiti di cui all'articolo 1, comma 53, della legge 24 dicembre 2007, n. 244, e di cui all'articolo 34 della legge 23 dicembre 2000, n. 388. Il credito d'imposta non concorre alla formazione del reddito d'impresa né della base imponibile dell'imposta regionale sulle attività produttive e non rileva ai fini del rapporto di cui agli articoli 61 e 109, comma 5, del testo unico delle imposte sui redditi approvato con decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917. Il credito d'imposta è cumulabile con altre agevolazioni che abbiano ad oggetto i medesimi costi, a condizione che tale cumulo, tenuto conto anche della non concorrenza alla formazione del reddito e della base imponibile dell'imposta regionale sulle attività produttive, non porti al superamento del costo sostenuto.

2. Le disposizioni di cui al comma 1 si applicano nel rispetto della normativa europea in materia di aiuti di Stato. Ai relativi adempimenti europei provvede il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro della transizione ecologica e con il Ministro dell'economia e delle finanze, da adottare entro sessanta giorni dall'entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono definiti i criteri e le modalità di attuazione delle disposizioni di cui al comma 1, con particolare riguardo alle procedure di concessione, anche ai fini del rispetto del limite di spesa previsto, nonché alla documentazione richiesta, alle condizioni di revoca e all'effettuazione dei controlli.

3. Agli oneri derivanti dalla presente disposizione pari a 7 milioni di euro per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.».

8.0.17

Croatti

Dopo l'articolo, inserire il seguente:

«Art. 8-bis.

(Disposizioni in materia di accise sul gasolio commerciale usato come carburante per le imprese di cui alla legge 11 agosto 2003, n. 218)

1. Al fine di sostenere il settore dell'autotrasporto delle persone, le imprese esercenti trasporto turistico di persone mediante autobus ai sensi della legge 11 agosto 2003, n. 218, in ambito nazionale e internazionale, per il periodo compreso tra il 3 agosto 2022 ed il 31 dicembre 2022, sono equiparate ai soggetti di cui all'articolo 24-ter, comma 2, lettera b), del decreto legislativo 26 ottobre 1995, n.504, ai fini dell'applicazione delle accise sul gasolio commerciale usato come carburante dai veicoli aventi classe di emissione "euro VI".

2. All'onere di cui al presente articolo, pari a 4,5 milioni di euro per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.».

8.0.18

[Ruspanini](#), [Totaro](#)

Dopo l'articolo, inserire il seguente:

«Art. 8-bis

(Disposizioni in materia di accise sul gasolio commerciale usato come carburante per le imprese di cui alla legge 11 agosto 2003, n. 218)

1. Al fine di sostenere il settore dell'autotrasporto delle persone, le imprese esercenti trasporto turistico di persone mediante autobus ai sensi della legge 11 agosto 2003, n. 218, in ambito nazionale e internazionale, per il periodo compreso tra il 3 agosto 2022 ed il 31 dicembre 2022, sono equiparate ai soggetti di cui all'articolo 24-ter, comma 2, lettera b) del decreto legislativo 26 ottobre 1995, n.504, ai fini dell'applicazione delle accise sul gasolio commerciale usato come carburante dai veicoli aventi classe di emissione "euro VI".

2. All'onere di cui al comma 1, quantificato in 4,5 milioni di euro per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.».

8.0.19

[Margiotta](#), [Manca](#)

Dopo l'articolo, inserire il seguente:

«Art. 8-bis

(Disposizioni in materia di accise sul gasolio commerciale usato come carburante per le imprese di cui alla legge 11 agosto 2003, n. 218)

1. Al fine di sostenere il settore dell'autotrasporto delle persone, le imprese esercenti trasporto turistico di persone mediante autobus ai sensi della legge 11 agosto 2003, n. 218, in ambito nazionale e internazionale, per il periodo compreso tra il 3 agosto 2022 ed il 31 dicembre 2022, sono equiparate ai soggetti di cui all'articolo 24-ter, comma 2, lettera b) del decreto legislativo 26 ottobre 1995, n. 504, ai fini dell'applicazione delle accise sul gasolio commerciale usato come carburante dai veicoli aventi classe di emissione "euro VI".

2. All'onere di cui al comma 1, quantificato in 4,5 milioni di euro per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.».

8.0.20

[Mallegni](#), [Gallone](#)

Dopo l'articolo, inserire il seguente:

«Art. 8-bis

(Disposizioni in materia di accise sul gasolio commerciale usato come carburante per le imprese di cui alla legge 11 agosto 2003, n. 218)

1. Al fine di sostenere il settore dell'autotrasporto delle persone, le imprese esercenti trasporto turistico di persone mediante autobus ai sensi della legge 11 agosto 2003, n. 218, in ambito nazionale e internazionale, per il periodo compreso tra il 3 agosto 2022 ed il 31 dicembre 2022, sono equiparate ai soggetti di cui all'articolo 24-ter, comma 2, lettera b) del decreto legislativo 26 ottobre 1995, n.504, ai fini dell'applicazione delle accise sul gasolio commerciale usato come carburante dai veicoli aventi classe di emissione "euro VI".

2. All'onere di cui al comma 1, quantificato in 4,5 milioni di euro per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.».

8.0.21

[Conzatti](#), [Evangelista](#)

Dopo l'articolo, inserire il seguente:

«Art. 8-bis

(Disposizioni urgenti in materia di accise sul gasolio commerciale usato come carburante per le imprese di cui alla legge 11 agosto 2003, n. 218)

1. Al fine di sostenere il settore dell'autotrasporto delle persone, le imprese esercenti trasporto turistico di persone mediante autobus ai sensi della legge 11 agosto 2003, n. 218, in ambito nazionale e internazionale, per il periodo compreso tra il 3 agosto 2022 ed il 31 dicembre 2022, sono equiparate ai soggetti di cui all'articolo 24-ter, comma 2, lettera b) del decreto legislativo 26 ottobre 1995, n. 504, ai fini dell'applicazione delle accise sul gasolio commerciale usato come carburante dai veicoli aventi classe di emissione "euro VI".

2. Agli oneri di cui al comma 1, quantificati in 4,5 milioni di euro per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.».

8.0.22

[Berutti](#)

Dopo l'articolo aggiungere il seguente:

«Art 8 bis

1. All'articolo 57 del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, e modificato dall'articolo 32-ter del decreto-legge 31 maggio 2021 n. 77, alla fine del comma 14 aggiungere le seguenti parole: "Anche al fine di accelerare l'attuazione della Missione M2C2, Investimento 4.3 del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, gli operatori che intendano investire per l'infrastrutturazione elettrica urbana e metropolitana presentano all'amministrazione comunale e alla città metropolitana, laddove presente, un piano dettagliato con la mappatura delle installazioni, corredato dalle rappresentazioni digitali in formato cartografico che riportino anche le relative coordinate geolocalizzate delle colonnine".»

8.0.23

[Campari](#), [Pergreffi](#), [Corti](#), [Rufa](#), [Ripamonti](#)

Dopo l'articolo, inserire il seguente:

«Art. 8-bis

1. Al fine di favorire lo sviluppo degli investimenti e il perseguimento più rapido ed efficace degli obiettivi di rinnovo dei mezzi di trasporto destinati ai servizi di trasporto pubblico locale e regionale, all'articolo 200, comma 7, primo periodo, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito con modificazioni dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, le parole "fino al 31 dicembre 2024" sono soppresse.»

8.0.24

[Berutti](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art 8-bis

1. Al fine di favorire lo sviluppo degli investimenti e il perseguimento più rapido ed efficace degli obiettivi di rinnovo dei mezzi di trasporto destinati ai servizi di trasporto pubblico locale e regionale, all'articolo 200, comma 7, primo periodo, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito con modificazioni dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, le parole "fino al 31 dicembre 2024" sono soppresse.»

8.0.25

[Berutti](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art 8-bis

1. All'articolo 1, comma 48, della legge 27 dicembre 2019, n. 160, sia nel primo che nel

secondo capoverso, le parole "50 per cento del" sono soppresse. Allo stesso articolo, alla fine del paragrafo aggiungere le seguenti parole: ", compresi gli interventi di messa in sicurezza degli itinerari ciclabili nuovi e già presenti, l'istituzione di strade a velocità ridotta e la dotazione di velostazioni e rastrelliere".»

8.0.26

[Berutti](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art 8-bis

1. All'articolo 202 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 è aggiunto il seguente comma: "6 bis: Le risorse di cui al presente articolo possono essere impiegate per l'acquisto di licenze e/o la realizzazione e gestione di sistemi di monitoraggio e piattaforme informatiche dedicate alla mobilità urbana, di *mobility management* e analisi dei flussi di mobilità".»

8.0.27

[Coltorti](#)

Dopo l'articolo, inserire il seguente:

«Art. 8-bis

(Rafforzamento della struttura organizzativa dell'Autorità di regolazione dei trasporti)

1. Ai fini del consolidamento dei poteri dell'Autorità di regolazione dei trasporti previsto nel Piano nazionale di ripresa e resilienza, all'Autorità sono assegnate, a decorrere dal 1° gennaio 2023, ulteriori trenta unità di personale di ruolo a tempo indeterminato.

2. L'Autorità provvede al reclutamento del personale di cui al comma 1 nel rispetto dell'articolo 22, comma 4, del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 90, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 114.

3. Il relativo onere grava sulle risorse proprie acquisite ai sensi dell'articolo 37, comma 6, lettera b), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, nei limiti del contributo a carico degli operatori economici operanti nel settore del trasporto e senza ulteriori oneri a carico della finanza pubblica.»

8.0.28

[Mallegni](#), [Barachini](#), [Vono](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 8-bis

(Rafforzamento della struttura organizzativa dell'Autorità di regolazione dei trasporti)

1. Ai fini del consolidamento dei poteri dell'Autorità di regolazione dei trasporti previsto nel Piano nazionale di ripresa e resilienza, all'Autorità sono assegnate, a decorrere dal 1° gennaio 2023, ulteriori trenta unità di personale di ruolo a tempo indeterminato.

2. L'Autorità provvede al reclutamento del personale di cui al comma 1 nel rispetto dell'articolo 22, comma 4, del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 90, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 114.

3. Il relativo onere grava sulle risorse proprie acquisite ai sensi dell'articolo 37, comma 6, lettera b), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, nei limiti del contributo a carico degli operatori economici operanti nel settore del trasporto e senza ulteriori oneri a carico della finanza pubblica."»

8.0.29

[Nastri](#), [Ruspanini](#), [Totaro](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Articolo 8-bis

(Sviluppo della catena di approvvigionamento dell'idrogeno)

1. Al fine di promuovere azioni per sostenere la catena di approvvigionamento dell'idrogeno, incentivando gli investimenti privati, anche in sinergia tra investitori, partner governativi, istituzionali e industriali, nello stato di previsione del Ministero della Transizione ecologica è istituito un fondo denominato "Fondo per la promozione dell'idrogeno", con una dotazione di 100 milioni di euro per l'anno 2022 e 200 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2023 al 2026. Il fondo può essere utilizzato per finanziare progetti nel settore dell'idrogeno e tecnologie innovative che siano solidi e sostenibili dal punto di vista finanziario, infrastrutture dedicate all'idrogeno, stazioni di rifornimento di idrogeno e progetti inerenti tutta la catena di approvvigionamento. Il fondo è integrato con risorse finanziarie derivanti da altri capitoli di bilancio e da fondi europei.

2. Con decreto del Ministro della Transizione ecologica, da emanare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono stabiliti i criteri e le modalità per la presentazione dei progetti e l'assegnazione dei finanziamenti di cui al comma 1.

3. Agli oneri derivanti dal comma 1, pari a 100 milioni di euro per l'anno 2022 e 200 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2023, al 2026, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per far fronte ad esigenze indifferibili di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.»

8.0.30

[Astorre](#), [Manca](#), [Pittella](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 8-bis

(Modifiche al decreto legge 1° marzo 2022, n. 17)

1. Al decreto-legge 1° marzo 2022, n. 17, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 aprile 2022, n. 34, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 4, dopo il comma 1 è aggiunto il seguente comma: "1-bis. Tra le imprese considerate dal decreto del Ministro dello sviluppo economico 21 dicembre 2017 di cui al comma 1 sono inserite anche le aziende di trasporto pubblico locale.";

b) all'articolo 5, dopo il comma 2 è aggiunto il seguente comma: "2-bis. Tra le imprese considerate al comma 2, di cui all'allegato 1 al decreto del Ministro della transizione ecologica 21 dicembre 2021, n. 541, sono inserite anche le aziende di trasporto pubblico locale". »

8.0.31

[Steger](#), [Durnwalder](#), [Laniece](#)

Dopo l'articolo, inserire il seguente:

«Art. 8-bis

1. All'articolo 4 del decreto-legge 1° marzo 2022 n. 17, convertito con modificazioni, dalla legge 27 aprile 2022, n. 34, è aggiunto il seguente comma: "1-bis. Tra le imprese considerate dal decreto del Ministro dello sviluppo economico 21 dicembre 2017 di cui al comma 1 sono inserite anche le aziende di trasporto pubblico locale".

2. All'articolo 5 del decreto-legge 1° marzo 2022 n. 17, convertito con modificazioni dalla 27 aprile 2022, n. 34, è aggiunto il seguente comma: "2-bis. Tra le imprese considerate al comma 2, di cui all'allegato 1 al decreto del Ministro della transizione ecologica 21 dicembre 2021, n. 541, sono inserite anche le aziende di trasporto pubblico locale".»

8.0.32

[Ruspanini](#), [Totaro](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Articolo 8-bis

1. All'articolo 4 del decreto-legge 1° marzo 2022 n. 17, convertito in legge 27 aprile 2022, n. 34 è

aggiunto il seguente comma: "1-*bis*. Tra le imprese considerate dal decreto del Ministro dello sviluppo economico 21 dicembre 2017 di cui al comma 1 sono inserite anche le aziende di trasporto pubblico locale".

2. All'articolo 5 del decreto-legge 1º marzo 2022 n. 17, convertito in legge 27 aprile 2022, n. 34 è aggiunto il seguente comma: "2-*bis*. Tra le imprese considerate al comma 2, di cui all'allegato 1 al decreto del Ministro della transizione ecologica 21 dicembre 2021, n. 541, sono inserite anche le aziende di trasporto pubblico locale".»

8.0.33

[Gallone](#), [Mallegni](#), [Barachini](#), [Vono](#), [Toffanin](#), [Ferro](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 8-*bis*.

1. All'articolo 18 del decreto-legge 27 gennaio 2022, n. 4, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 marzo 2022, n.25 sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, le parole: "i numeri 4 e 14 sono soppressi" sono sostituite dalle seguenti: "il numero 14 è soppresso ed il numero 4 è soppresso a decorrere dal 1º gennaio 2027";

b) dopo il comma 1 è inserito il seguente: "1-*bis*. Agli oneri derivanti dall'utilizzo della misura agevolativa di cui al precedente comma, valutati in complessivi 23,65 milioni di euro per il primo trimestre 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione delle risorse del fondo per il finanziamento di esigenze indifferibili del Ministero dell'economia e delle finanze, di cui all'articolo 1, comma 199, della legge 23 dicembre 2014, n. 190."»

8.0.34

[Campari](#), [Pergreffi](#), [Corti](#), [Ripamonti](#), [Rufa](#)

Dopo l'articolo aggiungere il seguente:

«Art. 8-*bis*

1. All'articolo 18 del decreto-legge 27 gennaio 2022, n. 4 sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, le parole: "i numeri 4 e 14 sono soppressi" sono sostituite dalle seguenti: "il numero 14 è soppresso ed il numero 4 è soppresso a decorrere dal 1º gennaio 2027";

b) dopo il comma 1 è inserito il seguente: "1-*bis*. Agli oneri derivanti dall'utilizzo della misura agevolativa di cui al precedente comma, valutati in complessivi 23,65 milioni di euro per il primo trimestre 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione delle risorse del fondo per il finanziamento di esigenze indifferibili del Ministero dell'economia e delle finanze, di cui all'articolo 1, comma 199, della legge 23 dicembre 2014, n. 190."»

8.0.35

[Berutti](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 8-*bis*

1. All'articolo 18, comma 1, del decreto-legge 27 gennaio 2022, n. 4, le parole: "i numeri 4 e 14 sono soppressi" sono sostituite dalle seguenti: "il numero 14 è soppresso ed il numero 4 è soppresso a decorrere dal 1º gennaio 2027".

2. All'articolo 18 del decreto-legge 27 gennaio 2022, n. 4 dopo il comma 1 è inserito il seguente: "1-*bis*: "Agli oneri derivanti dall'utilizzo della misura agevolativa di cui al precedente comma, valutati in complessivi 23,65 milioni di euro per il primo trimestre 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione delle risorse del fondo per il finanziamento di esigenze indifferibili del Ministero dell'economia e delle finanze, di cui all'articolo 1, comma 199, della legge 23 dicembre 2014, n. 190."»

8.0.36

[Papatheu](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 8-bis

(Iniziativa a sostegno delle stagioni festivaliere promosse dalla Fondazione Taormina Arte Sicilia)

1. Al comma 1 dell'articolo 2 della legge 20 dicembre 2012, n. 238 sono aggiunte in fine le seguenti parole: "e per ciascuno degli anni 2022, 2023 e 2024 un contributo pari a 500 mila euro in favore della Fondazione Taormina Arte Sicilia da destinare, in pari quota, per la realizzazione del Festival Internazionale del Cinema di Taormina, del Festival Internazionale TaoArte e del Festival multidisciplinare e letterario TaoBuk Festival".

2. All'onere derivante dall'attuazione del presente articolo pari 500 mila euro per ciascuno degli anni 2022, 2023 e 2024 si provvede mediante riduzione dell'autorizzazione di spesa relativa al Fondo unico per lo Spettacolo di cui all'articolo 1 della legge 30 aprile 1985, n. 163, come rideterminato dalla Tabella C della legge 28 dicembre 2015, n. 208.»

Art. 9

9.1

[Pergreffi](#), [Campari](#), [Corti](#), [Ripamonti](#), [Rufa](#)

Dopo il comma 2, inserire i seguenti:

«2-bis. Tutti i soggetti concessionari di spazi demaniali in ambito portuale, anche raggruppati in consorzio, possono promuovere o aderire, quali soci, alle comunità energetiche rinnovabili costituite ai sensi del comma 2.

2-ter. Gli enti attuatori di cui all'articolo 2 del Decreto del ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili del 13 agosto 2021, possono avvalersi dei consorzi e della comunità energetica di cui al comma 2 per la realizzazione e gestione degli interventi di cui all'articolo 1, comma 3, lettera e) del Decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili del 13 agosto 2021. In tal caso la comunità energetica rimane obbligata al rispetto del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, ove applicabile.»

9.2

[D'Arienzo](#)

Dopo il comma 2, inserire i seguenti:

«2-bis. All'articolo 5, del decreto legge 6 novembre 2021, n. 152, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 dicembre 2021, n. 233, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 2, dopo le parole:« lo schema di contratto di programma di cui all'articolo 15, comma 2, del medesimo decreto legislativo n. 112 del 2015 è trasmesso» sono inserite le seguenti:« alle competenti Commissioni parlamentari e»;

b) il comma 3 è abrogato.

2-ter. A decorrere dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto legge, riacquistano efficacia le disposizioni di cui all'articolo 1 della legge 14 luglio 1993, n. 238, vigenti fino alla data del 6 novembre 2021.»

9.3

[Saccone](#)

Dopo il comma 2 inserire il seguente:

«2-bis. All'articolo 25, comma 2-bis, del decreto-legge 27 gennaio 2022, n. 4 convertito con modificazioni in legge 28 marzo 2022, n. 25, aggiungere infine il seguente periodo: "Il decreto di cui al secondo periodo del presente comma stabilisce altresì le modalità di erogazione a titolo di acconto di quota parte degli incentivi di cui al terzo e quarto periodo del presente comma per ogni quadrimestre dell'anno di effettuazione dei trasporti ferroviari di cui medesimi periodi e l'erogazione del saldo entro il 30 aprile dell'anno successivo a quello dell'effettuazione dei trasporti ferroviari di cui

al presente comma."»

9.4

[Margiotta](#)

Dopo il comma 2 inserire il seguente:

«2-bis. All'articolo 25, comma 2-bis, del decreto-legge 27 gennaio 2022, n. 4 convertito con modificazioni in legge 28 marzo 2022, n. 25, aggiungere infine il seguente periodo: "Il decreto di cui al secondo periodo del presente comma stabilisce altresì le modalità di erogazione a titolo di acconto di quota parte degli incentivi di cui al terzo e quarto periodo del presente comma per ogni quadrimestre dell'anno di effettuazione dei trasporti ferroviari di cui medesimi periodi e l'erogazione del saldo entro il 30 aprile dell'anno successivo a quello dell'effettuazione dei trasporti ferroviari di cui al presente comma.»

9.5

[Ruspanini](#), [Totaro](#)

Dopo il comma 2 inserire il seguente:

«2-bis. All'articolo 25, comma 2-bis, del decreto-legge 27 gennaio 2022, n. 4 convertito con modificazioni in legge 28 marzo 2022, n. 25, aggiungere infine il seguente periodo: "Il decreto di cui al secondo periodo del presente comma stabilisce altresì le modalità di erogazione a titolo di acconto di quota parte degli incentivi di cui al terzo e quarto periodo del presente comma per ogni quadrimestre dell'anno di effettuazione dei trasporti ferroviari di cui medesimi periodi e l'erogazione del saldo entro il 30 aprile dell'anno successivo a quello dell'effettuazione dei trasporti ferroviari di cui al presente comma.»

9.6

[Margiotta](#)

Dopo il comma 6 inserire il seguente:

«6-bis. All'articolo 33 del decreto legge 30 aprile 2022, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 giugno 2022, n. 79, dopo il comma 4, è aggiunto il seguente: "4-bis. Il rispetto dei termini di cui al comma 3 è sottoposto al monitoraggio di un'apposita struttura tecnica istituita presso il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, che ha poteri di impulso e sollecito. In caso di inerzia nella conclusione del procedimento entro i suddetti termini, il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili fissa un termine non superiore a venti giorni entro il quale il responsabile del procedimento deve adottare il provvedimento conclusivo. Decorso inutilmente tale termine, il Ministro provvede alla nomina di un Commissario ad acta, dandone comunicazione al Presidente del Consiglio dei Ministri e alla Regione interessata; il Commissario ad acta provvede, subentrando quale responsabile del procedimento a concludere il procedimento entro i successivi sessanta giorni".»

9.7

[Pergreffi](#), [Campari](#), [Corti](#), [Rufa](#), [Ripamonti](#)

Sostituire il comma 7 con i seguenti:

«7. All'articolo 12 del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito con modifiche e integrazioni dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, sono apportate le seguenti modifiche:

a) al comma 2, la lettera d) è sostituita dalla seguente: "d) gli interventi di piccola manutenzione nonché quelli atti ad assicurare l'adeguamento alle disposizioni di cui al decreto legislativo 9 aprile 2008, n.81 sono curati direttamente dalle Amministrazioni utilizzatrici degli immobili, anche se di proprietà di terzi. Fermo restando quanto previsto nel precedente periodo, nell'ambito del Sistema accentrato delle Manutenzioni è fatta salva la possibilità di finanziare e realizzare l'esecuzione anche di interventi relativi alla messa a norma degli impianti o correlati alle norme in materia di prevenzione incendi, al fine di favorire il coordinamento degli stessi con altri interventi di manutenzione ordinaria o straordinaria da eseguirsi ai sensi delle precedenti lettere a) e b) e del successivo comma 5. Sempre al fine di promuovere forme di razionalizzazione tra gli interventi, favorendo economie di scala e

contribuendo al contenimento dei relativi costi, l'Agenzia del Demanio o i Provveditorati interregionali alle Opere Pubbliche possono curare, previo atto di intesa e senza nuovi o maggiori oneri, l'esecuzione degli interventi di cui al precedente periodo, nei casi in cui interessino immobili già oggetto di finanziamenti per lavori nell'ambito di Piani di Investimento approvati dalla medesima Agenzia. Parimenti i Provveditorati Interregionali alle Opere Pubbliche possono gestire, previo atto di intesa con l'Agenzia del Demanio, l'esecuzione degli interventi ascritti ai Piani di Intervento dell'Agenzia del Demanio nei casi in cui questi riguardino immobili già oggetto di finanziamento nell'ambito del Sistema delle Manutenzioni. Tutti gli interventi curati direttamente dalle Amministrazioni utilizzatrici sono comunicati all'Agenzia del demanio preventivamente, al fine del necessario coordinamento con le attività poste in essere ai sensi delle lettere a), b) e c) e, nel caso di immobili in locazione passiva, al fine di verificare le previsioni contrattuali in materia";

b) al comma 5, dopo il secondo periodo è aggiunto il seguente: "L'esecuzione degli interventi di manutenzione ordinaria ovvero di manutenzione straordinaria di importo dei lavori in ogni caso inferiore a 100.000 euro, di cui al comma 2, lettera a) e b), è curata, senza nuovi o maggiori oneri, direttamente dalle Amministrazioni utilizzatrici degli immobili."

7-bis. Le disposizioni di cui all'articolo 23, commi 11-*bis* e 11-*ter* del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, come modificato e integrato dal decreto legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito in legge 14 giugno 2019, n. 55, trovano applicazione anche nel periodo intercorrente tra la data dell'abrogazione dell'articolo 92, comma 7-*bis* del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, per effetto dell'articolo 217 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 e la data di entrata in vigore della legge 14 giugno 2019, n. 55.»

9.8

[Parrini](#)

Dopo il comma 7, aggiungere il seguente:

«7-*bis.* I prezzi regionali aggiornati entro il 31 luglio 2022 in ragione della necessità di fronteggiare gli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonché dei carburanti e dei prodotti energetici, cessano di avere validità entro il 31 dicembre 2022 e possono essere transitoriamente utilizzati fino al 31 marzo 2023 per i soli progetti esecutivi la cui data di approvazione sia intervenuta entro tale data. L'aggiornamento dei prezzi regionali effettuato entro il 31 luglio 2022, non si applica, indipendentemente dalla data di svolgimento della relativa gara, ai progetti approvati prima del 18 maggio 2022.»

9.9

[De Angelis](#), [Campari](#), [Corti](#), [Ripamonti](#), [Rufa](#)

Dopo il comma 7, aggiungere il seguente:

«7-*bis.* All' articolo 44, comma 7, lettera b), del decreto-legge 30 aprile 2019, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 giugno 2019, n. 58, le parole: "31 dicembre 2022" sono sostituite dalle seguenti: "31 dicembre 2023".»

9.10

[Gallone](#)

Sostituire il comma 8 con i seguenti:

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

a) all'articolo 81:

1) il comma 1 è sostituito dal seguente: "Gli accertamenti tecnici previsti dal presente codice in materia di veicoli a motore e di quelli da essi trainati sono effettuati da dipendenti appartenenti ai ruoli del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili della qualifica funzionale o dirigenti, muniti di diploma di laurea in ingegneria o architettura, ovvero diploma di perito industriale, perito nautico, geometra o maturità scientifica.";

2) il comma 2 è soppresso;

b) all'articolo 121:

1) ai commi 3 e 4, le parole « Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici » sono sostituite dalle seguenti: « Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili » "Gli abilitati allo svolgimento delle funzioni alla data di entrata in vigore del presente Decreto Legge sono si intendono regolarmente idonei allo svolgimento delle funzioni da esaminatori";

2) al comma 5, le parole « Ministro delle infrastrutture e dei trasporti » sono sostituite dalle seguenti: « Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili »;

3) al comma 5-bis, le parole « Ministro delle infrastrutture e dei trasporti » sono sostituite dalle seguenti: « Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili » e l'ultimo periodo è sostituito dal seguente: « La Direzione generale del personale, del bilancio, degli affari generali e della gestione sostenibile del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili provvede a un controllo di qualità sul predetto personale e a una formazione periodica dello stesso, secondo modalità e programmi indicati dal Dipartimento per la mobilità sostenibile.

8-bis. Gli abilitati allo svolgimento delle funzioni, appartenenti al Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, alla data di entrata in vigore del presente decreto-legge, si intendono regolarmente idonei allo svolgimento delle funzioni per accertamenti tecnici.»

9.11

[Fregolent](#), [Pergreffi](#), [Campari](#), [Corti](#), [Rufa](#), [Ripamonti](#)

Al comma 8, alla lettera a) premettere la seguente:

«0a) dopo il comma 2 è inserito il seguente: "2-bis. Il conseguimento dell'idoneità di cui al comma 1 è subordinato al rilascio di un attestato di frequenza di un corso di primo soccorso, avente ad oggetto la manovra di Heimlich e il BLS (Basic Life Support - early Defibrillation), tenuto da medici, infermieri o soccorritori che abbiano frequentato i relativi corsi professionali, al fine di diffondere la cultura e l'organizzazione del primo soccorso e della rianimazione cardiopolmonare intra ed extra ospedaliera."»

9.12

[Santangelo](#)

Al comma 8, lettera a), dopo le parole: "e della mobilità sostenibili" aggiungere, in fine, le seguenti: "ed è aggiunto, infine, il seguente periodo: «Sono da ritenersi valide tutte le abilitazioni e qualifiche già conseguite dai dipendenti appartenenti al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.»".

9.13

[Barboni](#), [Gallone](#), [Mallegni](#), [Vono](#)

Dopo il comma 8 aggiungere i seguenti:

«8-bis. All'articolo 19 della legge 1° dicembre 1986, n. 870, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1 le parole: "una indennità oraria commisurata alla diaria di missione" sono sostituite dalle seguenti: "i seguenti corrispettivi onnicomprensivi:

a) euro 450 lordi per ogni giornata completa di operazioni richieste in conto privato, comprensiva di seduta antimeridiana e pomeridiana;

b) euro 225 lordi per ogni giornata di operazioni richieste in conto privato, in singola seduta antimeridiana o pomeridiana.";

b) dopo il comma 1 aggiungere il seguente:

"1-bis. Tra delle attività richieste e remunerate ai sensi del comma 1, lettera a), può essere compresa anche l'attività di esaminatore nell'ambito di prove di controllo delle cognizioni presso un'aula esterna autorizzata.";

c) i commi 2, 3 e 4 sono soppressi.

8-ter . Con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, con l'obiettivo di massimizzare il livello di servizio reso all'utenza, è stabilito il numero delle operazioni che compongono ogni giornata completa o ogni singola seduta antimeridiana o pomeridiana, di cui ai commi 1, rispettivamente lettera a) e b), e 1-bis, dell'articolo 19 della legge 1 ottobre 1986, n. 870, come modificato dal comma 8-bis del presente decreto, nonché la data a decorrere dalla quale le disposizioni di cui al predetto articolo 19, comma 8-bis, sono applicabili.»

9.14

[Drago](#), [Ruspanini](#), [Totaro](#)

Dopo il comma 8 inserire il seguente:

«8-bis. Al fine di consentire lo svolgimento in sicurezza dei PCTO (Percorsi per le Competenze Trasversali e l'Orientamento) degli studenti degli istituti nautici e professionali della pesca commerciale delle produzioni ittiche, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, entro 30 giorni dall'entrata in vigore della presente legge, con proprio provvedimento, procede a definirne le modalità di svolgimento a bordo di imbarcazioni nautiche a decorrere dall'anno scolastico 2022-2023, che dovrà tenere conto di un percorso formativo, facendo riferimento alle norme IMO STCW '95 e successive modifiche, prevedendo per gli studenti la frequenza del corso P.S.S.R. (Sicurezza Personale e Responsabilità Sociali - *Personal Safety and Social Responsibilities*)».

9.15

[Di Girolamo](#), [Fede](#), [Vanin](#)

Dopo il comma 8 inserire il seguente:

«8-bis. Le disposizioni di cui all'articolo 121 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificato dal comma 8 del presente articolo, si applicano anche al personale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, formato ed abilitato alle funzioni di esaminatore prima della data di entrata in vigore della presente disposizione.»

9.16

[Pergreffi](#), [Campari](#), [Corti](#), [Ripamonti](#), [Rufa](#)

Dopo il comma 8 inserire il seguente:

«8-bis. Le disposizioni dell'articolo 121 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificato dal comma 8, si intendono applicate anche al personale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ora delle infrastrutture e della mobilità sostenibile, formato ed abilitato alle funzioni di esaminatore prima della data di entrata in vigore del presente provvedimento.»

9.17

[Barboni](#), [Gallone](#), [Mallegni](#), [Vono](#)

Dopo il comma 8 inserire il seguente:

«8-bis. Le disposizioni dell'articolo 121 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificato dal comma 8, sono applicabili anche al personale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ora delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, formato ed abilitato alle funzioni di esaminatore prima della data di entrata in vigore del presente provvedimento.»

9.18

[Margiotta](#)

Dopo il comma 8 inserire il seguente:

«8-bis. Le disposizioni dell'articolo 121 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificato dal comma 8, sono applicabili anche al personale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ora delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, formato ed abilitato alle funzioni di esaminatore prima della data di entrata in vigore del presente decreto.»

9.19

[Vono](#)

Dopo il comma 8 inserire il seguente:

«8-bis. Le disposizioni dell'articolo 121 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificato dal comma 8, sono applicabili anche al personale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ora delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, formato ed abilitato alle funzioni di esaminatore prima della data di entrata in vigore del presente provvedimento.»

9.20

[Ruspanini](#), [Totaro](#)

Dopo il comma 8 inserire il seguente:

«8-bis. Le disposizioni dell'articolo 121 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificato dal comma 8, sono applicabili anche al personale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ora delle infrastrutture e della mobilità sostenibile, formato ed abilitato alle funzioni di esaminatore prima della data di entrata in vigore del presente provvedimento.»

9.21

[Evangelista](#)

Dopo il comma 8 inserire il seguente:

«8-bis. Conservano la loro validità ed efficacia i corsi di qualificazione iniziale, di formazione periodica e gli esami di abilitazione di cui all'articolo 121, comma 3, del D.lgs. 30 aprile 1992, n. 285, sostenuti, prima del 16 giugno 2022, da parte del personale dipendente della pubblica amministrazione ma non appartenente al Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici.»

9.22

[L'Abbate](#), [Matrisciano](#)

Dopo il comma 8 inserire il seguente:

«8-bis. Le province italiane sono tenute a indire esami per il ruolo di insegnante e istruttore di scuola guida entro e non oltre il 31 dicembre 2024 e a ripetere annualmente gli stessi. Entro il 31 dicembre 2024, è istituito un registro presso la motorizzazione civile contenente i nominativi dei soggetti ritenuti idonei al ruolo di insegnante e istruttore di scuola guida. Il predetto registro è aggiornato annualmente.»

9.23

[Pergreffi](#), [Campari](#), [Corti](#), [Ripamonti](#), [Rufa](#)

Dopo il comma 8 inserire il seguente:

«8-bis. Al fine di far fronte alla carenza di personale abilitato allo svolgimento delle prove per il conseguimento della patente di guida, in deroga alle disposizioni di legge, le direzioni territoriali delle motorizzazioni civili sono autorizzate a indire procedure di reclutamento del suddetto personale su base regionale.»

9.24

[Pergreffi](#), [Campari](#), [Corti](#), [Rufa](#), [Ripamonti](#)

Dopo il comma 8 inserire il seguente:

«8-bis. All'articolo 5 della legge 8 agosto 1991, n. 264, al comma 4, dopo le parole "quindici anni" sono aggiunte le seguenti: "e agli operatori delle agenzie delle pratiche automobilistiche che siano in servizio da almeno vent'anni.»

9.25

[Coltorti](#)

Al comma 9, sostituire la lettera c) con la seguente:

«c) all'articolo 58, comma 1, sono apportate le seguenti modificazioni:

1) le parole: "venti giorni" sono sostituite dalle seguenti: "sessanta giorni";

2) è aggiunto, in fine, il seguente periodo: "Detto termine è di sette giorni per le prime iscrizioni delle unità stesse."»

9.26

Ruspanini, Totaro

Al comma 9, sostituire la lettera c), con la seguente:

«c) all'articolo 58, comma 1, sono apportate le seguenti modificazioni:

1) le parole: "venti giorni" sono sostituite dalle seguenti: "sessanta giorni";

2) è aggiunto, in fine, il seguente periodo: "Detto termine è di venti giorni per le prime iscrizioni delle unità stesse."».

9.27

Berutti

Al comma 9, sostituire la lettera c), con la seguente:

"c) all'articolo 58, comma 1, sono apportate le seguenti modificazioni:

1) le parole: "venti giorni" sono sostituite dalle seguenti: "sessanta giorni";

2) è aggiunto, in fine, il seguente periodo: "Detto termine è di venti giorni per le prime iscrizioni delle unità stesse.".

9.28

Croatti

Apportare le seguenti modifiche:

a) *al comma 9, dopo la lettera c), aggiungere, in fine, la seguente:*

«c-bis) all'articolo 58, comma 1-bis, sono aggiunte, infine, le seguenti parole: "e di prima immatricolazione";

b) *dopo il comma 9, inserire il seguente:*

«9-bis. All'articolo 59, comma 1, lettera aa), del decreto legislativo 3 novembre 2017, n. 229, dopo la parola: "adozione" sono inserite le seguenti: "dei principi".»

9.29

Marinello

Sostituire il comma 10 con il seguente:

«10. All'allegato A della legge 28 gennaio 1994, n. 84, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al punto 8, le parole: "nonché Porto di Licata" sono sostituite dalle seguenti: ", Porto di Licata nonché Porto di Sciacca";

b) al punto 10, le parole: "e Monopoli" sono sostituite dalle seguenti: ", Monopoli e Termoli"»

9.30

Castaldi

Sostituire il comma 10 con il seguente:

«10. All'allegato A della legge 28 gennaio 1994, n. 84, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al punto 10, le parole: "e Monopoli" sono sostituite dalle seguenti: ", Monopoli e Termoli";

b) al punto 12, le parole: "e Ortona" sono sostituite dalle seguenti: ", Ortona e Vasto".»

9.31

Pagano

Sostituire il comma 10 con il seguente:

«10. All'allegato A della legge 28 gennaio 1994, n.84, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al punto 10, le parole: "e Monopoli" sono sostituite dalle seguenti: ", Monopoli e Termoli";

b) al punto 12), le parole: "e Ortona" sono sostituite dalle seguenti: ", Ortona e Vasto".

9.32

Ruspanini

Sostituire il comma 10 con il seguente:

«10. All'allegato A della legge 28 gennaio 1994, n. 84, sono apportate le seguenti modificazioni:

- a) al punto 10), le parole: "e Monopoli" sono sostituite dalle seguenti: ", Monopoli e Termoli";
- b) al punto 12), le parole "e Ortona" sono sostituite dalle seguenti: ", Ortona e Vasto".

9.33

D'Alfonso

Al comma 10, aggiungere in fine le seguenti parole:« e al punto 12) le parole: «e Ortona» sono sostituite dalle seguenti: «, Ortona e Vasto».

9.34

Faraone, Evangelista

Dopo il comma 10 inserire il seguente:

«10-bis. Al fine di assicurare una maggiore programmazione sistemica delle infrastrutture portuali distribuite lungo l'intera costa della regione Sicilia, all'allegato A della legge 28 gennaio 1994, n. 84, al punto 9) le parole "Porti di Augusta e Catania" sono sostituite dalle seguenti: "Porti di Augusta, Catania e Pozzallo."»

9.35

Mallegni, Toffanin, Vono, Gallone

Dopo il comma 10, inserire il seguente:

«10-bis. Al fine di assicurare l'esercizio delle funzioni amministrative e di vigilanza e controllo nonché l'attuazione delle disposizioni urgenti in materia di sicurezza nel settore del trasporto marittimo di cui all'articolo 4, comma 1-bis, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, in deroga a quanto previsto dall'articolo 655 del decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66, il personale di cui all'articolo 937, comma 1, lettera a) e c), decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66, in servizio al 1.01.2007 quale vincitore di concorso di rafferma, che non risulta decaduto dal diritto di attivare la tutela giurisdizionale con riferimento al concorso bandito dal Ministero dei Trasporti con decreto pubblicato in Gazzetta Ufficiale, 4 Serie Speciale, n. 67 del 24 agosto 2007, è immesso, a domanda, da presentare entro 15 giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, con il grado di cui all'articolo 628, comma 1, lettera c), decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66, nel ruolo di cui all'articolo 812, comma 1, lettera n), decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66, ove viene iscritto nel termine di venti giorni successivi a quello di pubblicazione del medesimo concorso, fino ad un massimo di 3 unità, previo giudizio favorevole delle competenti commissioni ordinarie d'avanzamento espresso sulla base dei complessi di elementi di cui all'articolo 1058, del decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66. A tale fine è autorizzata la spesa di euro 48.570,54 per l'anno 2022 e di euro 117.263,16 annui a decorrere dall'anno 2023, cui si provvede, quanto a 46.000,00 per il 2022 e 117.263,16 annui a decorrere dall'anno 2023 mediante corrispondente riduzione del fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190, quanto a 2.570,54 per il 2022 mediante corrispondente riduzione del Fondo per interventi strutturali di politica economica di cui all'articolo 10, comma 5, del decreto-legge n. 282 del 2004, convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 27 dicembre 2004, n. 307, nonché la spesa per l'onere derivante da ricostruzione di carriera antecedente l'anno in corso, cui si provvede mediante corrispondente riduzione delle proiezioni dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2022-2024, 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.»

9.36

[Berutti](#)

Dopo il comma 10, aggiungere il seguente:

"10-bis Al fine di assicurare l'esercizio delle funzioni amministrative e di vigilanza e controllo nonché l'attuazione delle disposizioni urgenti in materia di sicurezza nel settore del trasporto marittimo di cui all'articolo 4 comma 1-bis del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121 convertito con modificazioni dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, in deroga a quanto previsto dall'articolo 655 del decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66, il personale di cui all'articolo 937, comma 1, lettera a) e c), decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66, in servizio al 1.01.2007 quale vincitore di concorso di rafferma, che non risulta decaduto dal diritto di attivare la tutela giurisdizionale con riferimento al concorso bandito dal Ministero dei Trasporti con decreto pubblicato in Gazzetta Ufficiale, 4 Serie Speciale, n. 67 del 24 agosto 2007, è immesso, a domanda, da presentare entro 15 giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, con il grado di cui all'articolo 628, comma 1, lettera c), decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66, nel ruolo di cui all'articolo 812, comma 1, lettera n), decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66, ove viene iscritto nel termine di venti giorni successivi a quello di pubblicazione del medesimo concorso, fino ad un massimo di 3 unità, previo giudizio favorevole delle competenti commissioni ordinarie d'avanzamento espresso sulla base dei complessi di elementi di cui all'articolo 1058 decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66.

A tale fine è autorizzata la spesa di euro 48.570,54 per l'anno 2022 e di euro 117.263,16 annui a decorrere dall'anno 2023, cui si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo di cui all'articolo 1, comma 200 della legge 23 dicembre 2014, n. 190, nonché la spesa per l'onere derivante da ricostruzione di carriera antecedente l'anno in corso, cui si provvede mediante corrispondente riduzione delle proiezioni dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2022-2024, 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.»

9.37

[Rauti, Ruspandini](#)

Dopo il comma 10 inserire il seguente:

«10-bis. Al fine di assicurare l'esercizio delle funzioni amministrative e di vigilanza e controllo nonché l'attuazione delle disposizioni urgenti in materia di sicurezza nel settore del trasporto marittimo di cui all'articolo 4, comma 1-bis del decreto legge 10 settembre 2021, n. 121 convertito con modificazioni dalla Legge 9 novembre 2021, n. 156, in deroga a quanto previsto dall'articolo 655 del decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66, il personale di cui all'articolo 937, comma 1, lettera a) e c), decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66, in servizio al 1.01.2007 quale vincitore di concorso di rafferma, che non risulta decaduto dal diritto di attivare la tutela giurisdizionale con riferimento al concorso bandito dal Ministero dei Trasporti con decreto pubblicato in Gazzetta Ufficiale, 4 Serie Speciale, n. 67 del 24 agosto 2007, è immesso, a domanda, da presentare entro 15 giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, con il grado di cui all'articolo 628, comma 1, lettera c), decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66, nel ruolo di cui all'articolo 812, comma 1, lettera n), decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66, ove viene iscritto nel termine di venti giorni successivi a quello di pubblicazione del medesimo concorso, fino ad un massimo di 3 unità, previo giudizio favorevole delle competenti commissioni ordinarie d'avanzamento espresso sulla base dei complessi di elementi di cui all'articolo 1058 decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66.

A tale fine è autorizzata la spesa di euro 48.570,54 per l'anno 2022 e di euro 117.263,16 annui a decorrere dall'anno 2023, cui si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo di cui all'articolo 1, comma 200 della legge 23 dicembre 2014, n. 190, nonché la spesa per l'onere derivante da ricostruzione di carriera antecedente l'anno in corso, cui si provvede mediante corrispondente riduzione delle proiezioni dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2022-2024, 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.»

9.38

[De Falco](#)

Dopo il comma 10 inserire il seguente:

11. Al fine di assicurare l'esercizio delle funzioni amministrative e di vigilanza e controllo nonché l'attuazione delle disposizioni urgenti in materia di sicurezza nel settore del trasporto marittimo di cui all'articolo 4 comma 1 bis del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121 convertito con modificazioni dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, in deroga a quanto previsto dall'articolo 655 del decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66, il personale di cui all'articolo 937, comma 1, lettera a) e c), decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66, in servizio al 1.01.2007 quale vincitore di concorso di rafferma, che non risulta decaduto dal diritto di attivare la tutela giurisdizionale con riferimento al concorso bandito dal Ministero dei Trasporti con decreto pubblicato in Gazzetta Ufficiale, 4 Serie Speciale, n. 67 del 24 agosto 2007, è immesso, a domanda, da presentare entro 15 giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, con il grado di cui all'articolo 628, comma 1, lettera c), decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66, nel ruolo di cui all'articolo 812, comma 1, lettera n), decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66, ove viene iscritto nel termine di venti giorni successivi a quello di pubblicazione del medesimo concorso, fino ad un massimo di 3 unità, previo giudizio favorevole delle competenti commissioni ordinarie d'avanzamento espresso sulla base dei complessi di elementi di cui all'articolo 1058 decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66.

A tale fine è autorizzata la spesa di euro 48.570,54 per l'anno 2022 e di euro 117.263,16 annui a decorrere dall'anno 2023, cui si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo di cui all'articolo 1, comma 200 della legge 23 dicembre 2014, n. 190, nonché la spesa per l'onere derivante da ricostruzione di carriera antecedente l'anno in corso, cui si provvede mediante corrispondente riduzione delle proiezioni dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2022-2024, 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.»

9.39

[Cangini](#), [Mallegni](#), [Barachini](#), [Vono](#)

Dopo il comma 10, aggiungere il seguente:

«10-bis. Al decreto legislativo 1° dicembre 2009, n. 178, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 3 sono aggiunti in fine i seguenti commi:

"3-bis. Al fine di sviluppare ulteriori percorsi di formazione che favoriscano l'integrazione interdisciplinare fra il mondo accademico, la formazione e la ricerca nel settore della Pubblica amministrazione, nonché di integrare il sistema della formazione universitaria, post universitaria, della ricerca e quello dell'accesso sempre più qualificato nella Pubblica amministrazione, la Scuola Nazionale dell'Amministrazione può prevedere nella propria offerta formativa l'erogazione anche di Corsi di alta formazione e di perfezionamento post lauream.

3-ter. La Scuola Nazionale dell'Amministrazione, previo accreditamento ai sensi del decreto ministeriale 14 dicembre 2021, n. 226, anche in deroga al requisito di cui all'articolo 4, comma 1, lettera a), relativamente al numero minimo di docenti per la formazione del collegio del dottorato, comunque non inferiore a sei, individuati anche tra professori universitari sulla base di una convenzione con l'Ateneo di appartenenza secondo le modalità, in quanto compatibili, di cui all'art. 6, comma 11, della legge 30 dicembre 2010, n. 240, può altresì emanare bandi per corsi di dottorato in Scienze della Pubblica amministrazione, e in favore di un massimo di otto candidati, fino al

raggiungimento, a regime, di un numero di frequentatori non superiore a trentadue unità."

b) all'articolo 11, comma 2-*bis*, primo periodo dopo le parole "possono essere" è inserita la seguente "prioritariamente".

Conseguentemente

alla rubrica dell'articolo aggiungere in fine le seguenti parole "e della Scuola nazionale dell'amministrazione"

9.40

[Margiotta](#)

Dopo il comma 10, aggiungere il seguente:

«10-*bis*. L'articolo 59 del decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2021, n. 380, è sostituito dal seguente:

«Art. 59. Laboratori

1. Agli effetti del presente testo unico, sono considerati laboratori ufficiali per l'esecuzione e certificazione delle prove e controlli di cui al successivo comma 2:

a) i laboratori dei politecnici, degli istituti universitari e dei dipartimenti universitari pubblici di architettura, geologia e ingegneria, secondo i rispettivi ordinamenti;

b) il laboratorio di scienze delle costruzioni del centro studi ed esperienze dei servizi antincendi e di protezione civile (Roma);

b-*bis*) il laboratorio dell'Istituto sperimentale di rete ferroviaria italiana spa;

b-*ter*) il Centro sperimentale dell'Ente nazionale per le strade (ANAS) di Cesano (Roma), autorizzando lo stesso ad effettuare prove di crash test per le barriere metalliche.

2. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili autorizza, previa verifica dei requisiti in possesso del richiedente, con proprio decreto ai sensi del presente capo, altri laboratori ad effettuare e certificare:

a) prove sui materiali da costruzione;

c) prove di laboratorio su terre e rocce;

c bis) prove e controlli in situ su strutture e costruzioni esistenti

3. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili può avvalersi, mediante stipula di apposite convenzioni, dell'Ente unico nazionale di accreditamento nell'esercizio delle proprie funzioni di controllo, verifica e vigilanza sulla sussistenza e permanenza dei requisiti previsti da specifici provvedimenti adottati dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, per il rilascio ed il rinnovo delle autorizzazioni di cui al comma 2.

4. Le attività di laboratorio finalizzate alla certificazione delle prove sui materiali da costruzione, delle prove su terre e rocce, nonché delle prove e dei controlli in situ su strutture e costruzioni esistenti, effettuate dai laboratori di cui ai commi 1 e 2 ai fini della valutazione della sicurezza delle costruzioni, è un servizio di pubblica utilità.

5. Le prove di laboratorio effettuate sui campioni di materiale prelevati in situ dalle strutture in fase di realizzazione o dalle costruzioni esistenti, potranno essere certificate dai laboratori ufficiali di cui al co. 1 oppure dai laboratori autorizzati ad effettuare e certificare le prove di cui alla lettera a) del comma 2, a condizione che il prelievo sia stato effettuato e certificato dai laboratori ufficiali di cui al co.1 oppure dai laboratori autorizzati ad effettuare e certificare le prove di cui alle lettere a) e c-*bis*) del comma 2.»

9.41

[Stefano](#)

Dopo il comma 10 aggiungere il seguente:

«10-*bis*. All'articolo 6, comma 1, del decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380, dopo la lettera b) è inserita la seguente: "b-*bis*) gli interventi di realizzazione e installazione di

vetrate panoramiche amovibili e totalmente trasparenti, cosiddettevepa, dirette ad assolvere funzioni temporanee di protezione dagli agenti atmosferici, miglioramento delle prestazioni acustiche ed energetiche, riduzione delle dispersioni termiche, di parziale impermeabilizzazione dalle acque meteoriche, dei balconi aggettanti dal corpo dell'edificio o di logge rientranti all'interno dell'edificio, purché tali elementi non configurino spazi stabilmente chiusi con conseguente creazione di volumi e di superfici, come definiti dal Regolamento Edilizio Tipo, che possano generare nuova volumetria o comportare il mutamento della destinazione d'uso dell'immobile anche da superficie accessoria a superficie utile. Tali strutture devono favorire una naturale micro-aerazione che consente la circolazione di un costante flusso di arieggiamento a garanzia della salubrità dei vani interni domestici ed avere caratteristiche tecnico-costruttive e profilo estetico tali da ridurre al minimo l'impatto visivo e l'ingombro apparente e da non modificare le preesistenti linee architettoniche.»

9.42

[Campari](#), [Pergreffi](#), [Corti](#), [Rufa](#), [Ripamonti](#)

Dopo il comma 10 aggiungere, in fine, il seguente:

«10-bis. Le risorse assegnate ai Comuni per interventi straordinari sul patrimonio residenziale pubblico, ai sensi dell'articolo 3, primo comma, lettera q), della legge 5 agosto 1978, n. 457, non ancora del tutto utilizzate per le finalità originariamente previste alla data di entrata in vigore della presente disposizione, possono essere riutilizzate dai medesimi Comuni beneficiari per la realizzazione di interventi comunque caratterizzati da finalità di interesse pubblico generale, previa istanza al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da inviarsi entro il termine del 31 dicembre 2022. Le modalità di inoltro delle istanze da parte dei Comuni, i contenuti delle medesime e i criteri per la riassegnazione delle risorse di cui al primo periodo sono definite con decreto direttoriale entro trenta giorni dall'entrata in vigore della presente disposizione. Le amministrazioni interessate provvedono all'attuazione delle disposizioni di cui al presente comma con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente, e comunque senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica».

9.43

[Pergreffi](#), [Campari](#), [Corti](#), [Ripamonti](#), [Rufa](#)

Dopo il comma 10, aggiungere il seguente:

«10-bis. Ai fini della realizzazione della tratta tra Clusone e Ponte Nossa della strada statale 671 Valle Seriana, è autorizzata la spesa di 2 milioni di euro per lo studio di fattibilità tecnica ed economica della suddetta opera. Agli oneri derivanti dalla presente disposizione, pari 2 milioni di euro per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per far fronte ad esigenze indifferibili che si manifestano nel corso della gestione di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.»

9.44

[Pergreffi](#), [Campari](#), [Corti](#), [Ripamonti](#), [Rufa](#)

Dopo il comma 10, aggiungere il seguente:

«10-bis. Ai fini della realizzazione del secondo lotto tra Cisano e Pontida sulla strada statale 342, è autorizzata la spesa di 2 milioni di euro per l'anno 2022, per lo studio di fattibilità tecnica ed economica della suddetta opera. Agli oneri derivanti dalla presente disposizione, pari 2 milioni di euro per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per far fronte ad esigenze indifferibili che si manifestano nel corso della gestione di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.»

9.45

[Margiotta](#)

Dopo il comma 10, aggiungere il seguente:

«10-bis. Al fine favorire la realizzazione di progetti volti a ridurre l'inquinamento ambientale

nelle aree portuali, la fornitura di 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.»

9.46

[Corti](#), [Rufa](#), [Pergreffi](#), [Campari](#), [Ripamonti](#)

Dopo il comma 10, aggiungere il seguente:

«10-bis. All'articolo 43, comma 2, 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: "Ferma restando l'autorizzazione di spesa di cui al primo periodo, per le medesime finalità di cui al comma 1, possono altresì essere utilizzate le risorse finanziarie disponibili a legislazione vigente nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili."»

9.47

[Di Girolamo](#), [Fede](#), [Vanin](#)

Dopo il comma 10, aggiungere, in fine, il seguente:

«10-bis. All'articolo 5, comma 2-ter, del decreto-legge 28 maggio 2004, n. 136, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 luglio 2004, n. 186, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al terzo periodo, dopo le parole: "sono depositati" sono inserite le seguenti: "ai soli fini informativi";

b) al quarto periodo, dopo le parole: "Con la stessa modalità" sono inserite le seguenti: "e per le medesime finalità".

9.48

[Faggi](#), [Arrigoni](#), [Pergreffi](#), [Campari](#), [Corti](#), [Rufa](#), [Ripamonti](#)

Dopo il comma 10 aggiungere, in fine, il seguente:

«10-bis. All'articolo 1, comma 26, della legge 27 dicembre 2019, n. 160, le parole da "come previsto" a "legge 28 giugno 2019, n. 58," sono soppresse, e le parole "è assegnata al soggetto attuatore degli interventi" sono sostituite dalle seguenti: "è trasferita alla medesima provincia".».

9.49

[Evangelista](#)

Dopo il comma 10, inserire il seguente:

«10-bis. All'articolo 1, comma 48, della legge 27 dicembre 2019, n. 160, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) le parole "50 per cento del", ovunque ricorrono, sono abrogate;

b) alla lettera c), inserire, infine, le seguenti parole: ", compresi gli interventi di messa in sicurezza degli itinerari ciclabili nuovi e già presenti, l'istituzione di strade a velocità ridotta e la dotazione di velostazioni e rastrelliere".

9.0.1

[Ruspancini](#), [Totaro](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Articolo 9-bis

1. Al fine di garantire il migliore raggiungimento dei *target* previsti nel PNRR relativamente alla mobilità sostenibile e l'utilizzo efficace delle risorse impegnate nel Piano, promuovendo una progressiva riduzione dell'uso individuale del traffico veicolare privato attraverso una più efficace distribuzione degli utenti del trasporto pubblico di linea ed un più idoneo raccordo tra gli orari di inizio e termine delle attività economiche, lavorative e didattiche e gli orari dei servizi di trasporto pubblico locale, urbano ed extraurbano, è istituito presso il Ministero delle infrastrutture e la mobilità sostenibili un fondo con una dotazione annuale di euro 25 milioni per gli anni dal 2022 al

2030, di cui 15 milioni per le spese in conto capitale e 10 milioni per spese di parte corrente destinato all'erogazione di contributi in favore:

a) delle imprese e delle pubbliche amministrazioni di cui all'articolo 229, comma 4, del decreto - legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, che provvedano ad adottare entro il 31 dicembre dell'anno precedente, un piano degli spostamenti casa-lavoro del proprio personale redatto secondo le linee guida di cui all'art 3, comma 5 del decreto del Ministro della transizione ecologica di concerto con il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibile n. 179 del 12 maggio 2021;

b) degli istituti scolastici di ogni ordine e grado che provvedano ad adottare entro il 31 dicembre dell'anno precedente un piano degli spostamenti casa-scuola-casa del personale scolastico e degli alunni;

c) delle amministrazioni comunali per il rafforzamento delle azioni di *mobility management*.

I contributi sono destinati al finanziamento, nei limiti delle risorse disponibili e tenuto conto di quanto disposto al punto c), delle misure di mobilità sostenibile, inserite nei piani di spostamento casa lavoro e casa scuola.

2. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da adottarsi 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 il riconoscimento dei contributi per il tramite degli enti locali, nel cui territorio sono ubicati i soggetti beneficiari.

3. Il cinque per cento delle risorse di parte corrente rimane in capo al Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili per le attività di monitoraggio dei progetti e degli obiettivi, la creazione di una rete di mobility manager, il supporto tecnico e il dispiegamento uniforme sul territorio, la comunicazione istituzionale".

4. Le risorse del fondo di cui all'articolo 51, comma 9, della legge 23 luglio 2021, n. 106 non utilizzate nel 2021 possono essere utilizzate dai Comuni beneficiari per la medesima finalità anche nel 2022 e nel 2023.

5. All'articolo 7, comma 2, del decreto interministeriale n. 179/2021, alla fine del comma inserire le parole ", compreso il personale delle strutture in house e/o delle aziende partecipate pubbliche o delle agenzie di mobilità.»

9.0.2

[Damiani](#), [Vono](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art 9-bis

(Promozione dell'Intermodalità porto-ferrovia)

1. All'articolo 13-bis del decreto-legge 21 marzo 2022, n. 21, convertito, con modificazioni, dalla legge 20 maggio 2022, n. 51, sono apportate le seguenti modifiche:

a) al comma 1, le parole "può riconoscere" sono sostituite dalle parole "riconosce, fino al 31 dicembre 2025";

b) dopo il comma 1 sono aggiunti i seguenti:

"2. Con decreto direttoriale, da emanarsi entro novanta giorni dall'entrata in vigore della presente disposizione, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, sentite le autorità di sistema portuale e le associazioni di categoria maggiormente rappresentative della categoria dei Terminal Operators, fissa gli obiettivi di traffico ferroviario, anche differenziati per ciascun ambito portuale, l'entità e le modalità di determinazione dello sconto sul canone di concessione.

3. Con il medesimo decreto di cui al comma 2, viene istituito presso il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili un fondo di 2 milioni di euro avente la finalità di riequilibrare, qualora necessario, le minori risorse derivanti dal riconoscimento dell'incentivo previsto al comma 1.

4. L'articolo 47 comma 11-*quater* del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito con

modificazioni dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, è abrogato. Sino all'entrata in vigore della presente disposizione restano comunque validi gli sconti concessi dalle autorità di sistema portuale in virtù della disposizione di cui al primo periodo.

5. Qualora il traffico ferroviario in origine o destinazione da un porto collocato sulla rete Core o comprensive delle TEN-T, di cui al Regolamento 1315/2013/UE, sia diretto verso, o provenga da, un interporto, o centro smistamento merci, collocato sulla medesima rete con modalità ferroviaria, la tariffa per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e la tariffa per l'erogazione delle operazioni di sbarco e imbarco sono compensate nella misura massima del 50% dallo Stato attraverso il fondo di cui al comma 3, incrementato per una somma pari a 20 milioni di euro per ciascun anno 2023, 2024, 2025. Con Decreto direttoriale sono stabilite le modalità e i tempi di accesso al fondo da parte dei gestori delle infrastrutture ferroviari, dei gestori degli interporti e dei concessionari ex art. 18 legge n. 84/1994, anche raggruppati in consorzio.

6. I concessionari di spazi demaniali in ambito portuale ai sensi dell'articolo 18 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, beneficiano di un credito d'imposta pari al 100% per i costi relativi alla realizzazione, rimessa in pristino e manutenzione straordinaria, delle infrastrutture ferroviarie localizzate sui terminali oggetto di concessione che consentano un collegamento con la rete ferroviaria di cui al Regolamento n. 1315/2013."

7. Agli oneri derivanti dai commi 3 e 5, pari a 23 milioni di euro per ciascuno degli anni 2023, 2024 e 2025 e a quelli derivanti dal comma 6, valutati in 20 milioni di euro a decorrere dal 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190"».

9.0.3

[Pergreffi](#), [Campari](#), [Corti](#), [Ripamonti](#), [Rufa](#)

Dopo l'articolo, aggiungere il seguente:

«Art. 9-bis.

1. All'articolo 13-bis del decreto-legge 21 marzo 2022, n. 21, convertito con legge 20 maggio 2022, n. 51 sono apportate le seguenti modifiche:

a) al comma 1, le parole "può riconoscere" sono sostituite dalle parole "riconosce, fino al 31 dicembre 2025";

b) dopo il comma 1, sono aggiunti i seguenti commi:

"1-bis Con decreto direttoriale, da emanarsi entro novanta giorni dall'entrata in vigore della presente disposizione, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, sentite le autorità di sistema portuale e le associazioni di categoria maggiormente rappresentative della categoria dei Terminal Operators, fissa gli obiettivi di traffico ferroviario, anche differenziati per ciascun ambito portuale, l'entità e le modalità di determinazione dello sconto sul canone di concessione.

1-ter. Con il medesimo decreto di cui al comma 2, viene istituito presso il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili un fondo di 2 milioni di euro avente la finalità di riequilibrare, qualora necessario, le minori risorse derivanti dal riconoscimento dell'incentivo previsto al comma 1.

1-quater. È abrogato l'art. 47 comma 11-quater del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito con modificazioni dalla legge 21 giugno 2017, n. 96. Sino all'entrata in vigore della presente disposizione restano comunque validi gli sconti concessi dalle autorità di sistema portuale in virtù della disposizione di cui al primo periodo.

1-quinques. Qualora il traffico ferroviario in origine o destinazione da un porto collocato sulla rete Core o comprensive delle TEN-T, di cui al Regolamento 1315/2013/UE, sia diretto verso, o provenga da, un interporto, o centro smistamento merci, collocato sulla medesima rete con modalità ferroviaria, la tariffa per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e la tariffa per l'erogazione delle operazioni di sbarco e imbarco sono compensate nella misura massima del 50% dallo Stato attraverso il fondo di cui al comma 3, incrementato per una somma pari a 20 milioni di euro per ciascun anno 2023, 2024, 2025. Con Decreto direttoriale sono stabilite le modalità e i tempi di accesso al fondo da

parte dei gestori delle infrastrutture ferroviari, dei gestori degli interporti e dei concessionari ex art. 18 legge n. 84/1994, anche raggruppati in consorzio.

1-*sexies*. I concessionari di spazi demaniali in ambito portuale ai sensi dell'articolo 18 della legge 28 gennaio 1994, n. 84 beneficiano di un credito d'imposta pari al 100% per i costi relativi alla realizzazione, rimessa in pristino e manutenzione straordinaria, delle infrastrutture ferroviarie localizzate sui terminali oggetto di concessione che consentano un collegamento con la rete ferroviaria di cui al Regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013.»

9.0.4

[Pergreffi](#), [Campari](#), [Corti](#), [Ripamonti](#), [Rufa](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 9-bis

(Adeguamento inflazione del canone demaniale portuale)

1. La misura unitaria del canone demaniale nei porti soggetti alla legge n. 84 del 1994, come previsto dall'art. 04 del decreto-legge 5 ottobre 1993, n. 400, convertito, con modificazioni ed integrazioni, dalla legge 4 dicembre 1993, n. 494, viene adeguata al tasso d'inflazione medio annuale calcolato dall'ISTAT nell'anno precedente a quello di applicazione.

2. Al fine di garantire l'equilibrio economico finanziario dei concessionari ex art. 18 e 6 della legge n. 84 del 1994, localizzati sulle reti TEN-T, Core e Comprehensive, di cui al Regolamento 1315/2013/UE, l'incremento non è applicato qualora l'ebitda dell'impresa concessionaria, nel medesimo periodo di cui al comma 1, non sia cresciuto in misura almeno pari al tasso di cui al comma 1.

3. Per gli anni 2022, 2023 e 2024, al fine di favorire la ripresa del traffico passeggeri a seguito della pandemia da Covid 19, del conflitto bellico in Ucraina nonché al fine di promuovere il traffico merci sulle TEN-T di cui al Regolamento 1315/2013/UE, l'incremento di cui al comma 1 non è applicato.

4. Agli oneri derivanti dal presente articolo, pari a 5 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022, 2023, 2024, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per far fronte ad esigenze indifferibili che si manifestano nel corso della gestione di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.»

9.0.5

[Damiani](#), [Vono](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art 9-bis

(Adeguamento inflazione del canone demaniale portuale)

1. La misura unitaria del canone demaniale nei porti soggetti alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, come previsto dall'art. 04 del decreto-legge 5 ottobre 1993, n. 400, convertito, con modificazioni ed integrazioni, dalla legge 4 dicembre 1993, n. 494, viene adeguata al tasso d'inflazione medio annuale calcolato dall'ISTAT nell'anno precedente a quello di applicazione.

2. Al fine di garantire l'equilibrio economico finanziario dei concessionari ex art. 18 e 6 della legge n. 84 del 1994, localizzati sulle reti TEN-T, Core e Comprehensive, di cui al Regolamento 1315/2013/UE, l'incremento non è applicato qualora l'ebitda dell'impresa concessionaria, nel medesimo periodo di cui al comma 1, non sia cresciuto in misura almeno pari al tasso di cui al comma 1.

3. Per gli anni 2022, 2023 e 2024, al fine di favorire la ripresa del traffico passeggeri a seguito della pandemia da Covid 19, del conflitto bellico in Ucraina nonché al fine di promuovere il traffico merci sulle TEN-T di cui al Regolamento 1315/2013/UE, l'incremento di cui al comma 1 non è applicato.»

9.0.6

[Berutti](#)

Dopo l'articolo, aggiungere il seguente

«Art. 9-bis

1. Al decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 199, all'articolo 31, comma 1, la lettera b) è così modificata:

"la comunità è un soggetto di diritto autonomo, in cui l'amministrazione comunale ha potere di indirizzo e pianificazione, e in cui l'esercizio dei poteri di controllo fa capo esclusivamente a persone fisiche, PMI, enti territoriali e autorità locali, ivi incluse le stesse amministrazioni comunali, gli enti di ricerca e formazione, gli enti religiosi, quelli del terzo settore e di protezione ambientale nonché le amministrazioni locali contenute nell'elenco delle amministrazioni pubbliche divulgato dall'Istituto Nazionale di Statistica (di seguito: ISTAT) secondo quanto previsto all'articolo 1, comma 3, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, che sono situate nel territorio degli stessi Comuni in cui sono ubicati gli impianti per la condivisione di cui al comma 2, lettera a)".

2. All'articolo 33 del decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 199, aggiungere il seguente comma 3: "Al fine di ottimizzare le configurazioni realizzate in attuazione del presente Capo, i gestori di servizi energetici e di gas comunicano annualmente ai Comuni i dati relativi ai consumi di energia e di gas di tutte le utenze allacciate relative al territorio di competenza di ciascuna amministrazione comunale".»

9.0.7

[Ruspanini, Totaro](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 9-bis

1. Al decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 199, all'articolo 31, comma 1, la lettera b) è così modificata:

"la comunità è un soggetto di diritto autonomo, in cui l'amministrazione comunale ha potere di indirizzo e pianificazione, e in cui l'esercizio dei poteri di controllo fa capo esclusivamente a persone fisiche, PMI, enti territoriali e autorità locali, ivi incluse le stesse amministrazioni comunali, gli enti di ricerca e formazione, gli enti religiosi, quelli del terzo settore e di protezione ambientale nonché le amministrazioni locali contenute nell'elenco delle amministrazioni pubbliche divulgato dall'Istituto Nazionale di Statistica (di seguito: ISTAT) secondo quanto previsto all'articolo 1, comma 3, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, che sono situate nel territorio degli stessi Comuni in cui sono ubicati gli impianti per la condivisione di cui al comma 2, lettera a)".

2. All'articolo 33 del decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 199, aggiungere il seguente comma 3: "Al fine di ottimizzare le configurazioni realizzate in attuazione del presente Capo, i gestori di servizi energetici e di gas comunicano annualmente ai Comuni i dati relativi ai consumi di energia e di gas di tutte le utenze allacciate relative al territorio di competenza di ciascuna amministrazione comunale".»

9.0.8

[De Lucia](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 9-bis

(Messa in sicurezza e adeguamento sismico degli edifici scolastici)

1. In considerazione delle difficoltà riscontrate dagli Enti Locali in conseguenza della situazione emergenziale derivante dalla pandemia da Covid-19, in deroga a quanto disposto dal decreto del Ministro dell'istruzione 11 novembre 2020, n. 158, gli enti locali beneficiari delle risorse relative al Fondo di cui all'articolo 1, comma 140, della legge 11 dicembre 2016, n.232, per interventi di messa in sicurezza e di adeguamento sismico degli edifici scolastici ai sensi del decreto del Ministro

dell'istruzione, dell'università e della ricerca 21 dicembre 2017, n. 1007, che si siano trovati nella necessità di richiedere una delocalizzazione dell'intervento di realizzazione, accedono ai predetti contributi e finanziamenti anche qualora la proposta di aggiudicazione degli interventi autorizzati sia stata adottata nel periodo compreso tra il 1° febbraio 2021 e il 31 ottobre 2021.»

9.0.9

[Ruspanini](#), [Totaro](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Articolo 9-bis

1. All'articolo 57 del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, e modificato dall'articolo 32-ter del decreto-legge 31 maggio 2021 n. 77, alla fine del comma 14 aggiungere le seguenti parole: "Anche al fine di accelerare l'attuazione della Missione M2C2, Investimento 4.3 del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, gli operatori che intendano investire per l'infrastrutturazione elettrica urbana e metropolitana presentano all'amministrazione comunale e alla città metropolitana, laddove presente, un piano dettagliato con la mappatura delle installazioni, corredato dalle rappresentazioni digitali in formato cartografico che riportino anche le relative coordinate geolocalizzate delle colonnine".»

9.0.10

[Ruspanini](#), [Totaro](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Articolo 9-bis

1. Al fine di favorire lo sviluppo degli investimenti e il perseguimento più rapido ed efficace degli obiettivi di rinnovo dei mezzi di trasporto destinati ai servizi di trasporto pubblico locale e regionale, all'articolo 200, comma 7, primo periodo, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito con modificazioni dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, le parole "fino al 31 dicembre 2024" sono soppresse.»

9.0.11

[Bagnai](#), [Arrigoni](#), [Pergreffi](#), [Campari](#), [Corti](#), [Rufa](#), [Ripamonti](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Articolo 9-bis

(Incentivi per il settore energetico)

1. I termini per la presentazione della comunicazione di cui all'articolo 36, comma 5, del decreto-legge 26 ottobre 2019, n. 124, convertito, con modificazioni, dalla legge 19 dicembre 2019, n.157, sono riaperti dalla data in entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto fino alla data del 31 dicembre 2022.»

9.0.12

[Pergreffi](#), [Campari](#), [Corti](#), [Rufa](#), [Ripamonti](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

"Art. 9-bis.

(Norma d'interpretazione autentica)

1. L'articolo 5 del decreto-legge 27 gennaio 2022, n. 4, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 marzo 2022, n. 25, si interpreta nel senso che il credito d'imposta ivi previsto per i mesi di gennaio, febbraio e marzo 2022, è cedibile a terzi sino al 31 dicembre 2022 con le modalità previste dall'articolo 122 del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77."

9.0.13

[Ruspanini](#), [Totaro](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Articolo 9-*bis*

1. All'articolo 1, comma 48, della legge 27 dicembre 2019, n. 160, sia nel primo che nel secondo capoverso, le parole "50 per cento del" sono soppresse. Allo stesso articolo, alla fine del paragrafo aggiungere le seguenti parole: ",compresi gli interventi di messa in sicurezza degli itinerari ciclabili nuovi e già presenti, l'istituzione di strade a velocità ridotta e la dotazione di velostazioni e rastrelliere".»

Art. 10

10.1

[Margiotta](#)

Al comma 1, dopo la lettera c) aggiungere la seguente:

"c-*bis*) All'articolo 53-*bis*, comma 6, le parole: "di cui ai commi 1 e 3" sono sostituite dalle seguenti: "di cui al comma 1".

10.2

[Cioffi](#), [Vanin](#)

Dopo il comma 1, inserire il seguente:

«1-*bis*. 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, 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.»

10.3

[Cioffi](#), [Vanin](#)

Dopo il comma 1, inserire il seguente:

«1-*bis*. All'articolo 48, comma 3, del decreto-legge 31 maggio 2021, n.77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n.108, le parole: "alla procedura di cui all'articolo 63 del decreto legislativo n. 50 del 2016, per i settori ordinari, e di cui all'articolo 125, per i settori speciali," sono sostituite dalle seguenti: "alla procedura di cui all'articolo 62 del decreto legislativo n. 50 del 2016, per i settori ordinari, e di cui all'articolo 124, per i settori speciali,".»

10.4

[Giuseppe Pisani](#)

Dopo il comma 1, inserire il seguente:

«1-*bis*. Al fine di permettere la realizzazione degli interventi di messa in sicurezza degli edifici e del territorio, all'articolo 1, comma 148-*ter*, della legge 30 dicembre 2018 n. 145, è aggiunto, infine, il seguente periodo: "Non sono soggetti a revoca i contributi dell'anno 2019 le cui opere risultano affidate entro la data del 31 dicembre 2021".»

10.5

[Margiotta](#)

Dopo il comma 3 aggiungere il seguente:

«3-*bis*. All'articolo 26, comma 1, del decreto-legge 17 maggio 2022, n. 50, dopo il quarto periodo aggiungere il seguente: "In ogni caso, le somme relative agli impegni contrattuali già assunti possono essere utilizzate a titolo di acconto, nelle more dell'approvazione dell'accesso ai Fondi di cui alle lettere a) e b) del comma 5."»

10.6

Evangelista

Dopo il comma 3 aggiungere il seguente:

«3-bis. All'articolo 26, comma 1, del decreto-legge 17 maggio 2022, n. 50, dopo il quarto periodo aggiungere il seguente: "In ogni caso, le somme relative agli impegni contrattuali già assunti possono essere utilizzate a titolo di acconto, nelle more dell'approvazione dell'accesso ai Fondi di cui alle lettere a) e b) del comma 5"».

10.7

Tosato, Candura, Fregolent, Ostellari, Pizzol, Vallardi, Zuliani, Pergreffi, Campari, Corti, Ripamonti, Rufa

Dopo il comma 3, aggiungere il seguente:

«3-ter. Alla legge 30 dicembre 2018, n. 145, comma 136, primo paragrafo, le parole "entro otto mesi" sono sostituite dalle seguenti: "entro dodici mesi".»

10.8

Rufa, Pergreffi, Campari, Corti, Ripamonti

Dopo il comma 4, aggiungere i seguenti:

«4-bis. Al fine di consentire la realizzazione degli interventi di cui alla delibera del Comitato interministeriale per la programmazione economica n. 26 del 25 giugno 2020, pubblicata nella Gazzetta ufficiale n. 266 del 26 ottobre 2020, è disposta la proroga di ulteriori due anni, fino al 3 agosto 2024, del termine previsto per l'adozione dei decreti di esproprio di cui alla dichiarazione di pubblica utilità, apposta dal medesimo Comitato interministeriale con la delibera n. 88 del 18 novembre 2010, pubblicata nella Gazzetta ufficiale n. 195 del 26 agosto 2011, e con la delibera n. 51 del 2 agosto 2013, pubblicata nella Gazzetta ufficiale n. 2 del 3 gennaio 2014. Agli eventuali oneri aggiuntivi derivanti dai conseguenti provvedimenti di esproprio si provvede a valere sulle risorse di cui all'articolo 2, comma 2-terdecies, ultimo periodo, del decreto-legge 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156.

4-ter. Al fine di ridurre i tempi di conclusione delle attività liquidatorie delle società di cui all'articolo 2, comma 2-terdecies, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, in relazione alle quali sia già stato adottato alla data di entrata in vigore della presente disposizione il decreto, previsto dal secondo periodo del medesimo comma 2-terdecies, di nomina del Commissario liquidatore, è autorizzata la spesa in favore di detto Commissario liquidatore di euro 2 milioni per l'anno 2022. Agli oneri derivanti dal presente comma si provvede mediante corrispondente utilizzo delle risorse di cui al 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.»

10.9

Manca

Dopo il comma 4, aggiungere il seguente: «4-bis. Al fine di realizzare celermente gli interventi infrastrutturali necessari a garantire la riqualificazione, l'ammodernamento e la messa in sicurezza dell'autodromo di Monza in occasione del suo centenario, di cui al contributo per gli investimenti previsto dall'art. 1, comma 446, della legge 30 dicembre 2021, n. 234 e dall'art. 4, comma 3 ter, del decreto legge 27 gennaio 2022, n. 4, convertito con legge 28 marzo 2022, n. 25, con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, da adottare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto legge, sono individuati gli interventi infrastrutturali caratterizzati dall'urgenza e da un elevato grado di complessità progettuale ed esecutiva, nonché da una modalità attuativa complessa anche in relazione al calendario degli impegni dell'Autodromo stesso, per la cui realizzazione o il cui completamento si rende necessaria la nomina di un Commissario straordinario che è disposta con il medesimo decreto. Il Commissario straordinario resta in carica fino al 31 dicembre 2025 e comunque fino alla conclusione dei suddetti interventi. In ragione della natura dell'incarico e del ruolo ricoperto al Commissario straordinario non spetta alcun compenso, indennità,

rimborso spese o emolumento aggiuntivo.»

10.10

[Ferrari](#)

Dopo il comma 4, aggiungere il seguente: «4-bis. Al fine di realizzare celermente gli interventi di progettazione, affidamento e realizzazione del completamento del Ponte sul fiume Po tra i comuni di San Benedetto e Bagnolo San Vito, in provincia di Mantova, anche per il tratto di ponte in golena, con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, da adottare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto legge, sono individuati i predetti interventi caratterizzati dall'urgenza e da un elevato grado di complessità progettuale ed esecutiva, per la cui realizzazione o il cui completamento si rende necessaria la nomina di un Commissario straordinario che è disposta con il medesimo decreto. Il Commissario straordinario resta in carica fino al 31 dicembre 2025 e comunque fino alla conclusione dei suddetti interventi. In ragione della natura dell'incarico e del ruolo ricoperto al Commissario straordinario non spetta alcun compenso, indennità, rimborso spese o emolumento aggiuntivo.»

10.11

[Pavanelli, Vanin](#)

Dopo il comma 4, inserire il seguente:

«4-bis. In relazione agli interventi di cui dall'Allegato 1 del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 10 maggio 2018, n. 76, sono sottoposte obbligatoriamente a dibattito pubblico le opere stradali che comportano una lunghezza del tracciato superiore a 10 chilometri o con un valore di investimento pari o superiore a 300 milioni di euro, al netto di IVA del complesso dei contratti previsti.»

10.12

[Di Girolamo, Vanin](#)

Apportare le seguenti modifiche:

- a) alla rubrica, sopprimere le seguenti parole: «di particolare complessità»;*
- b) dopo il comma 5, aggiungere, in fine, i seguenti:*

*«5-bis. Al fine di favorire lo sviluppo psico-fisico dei minori, il conseguimento degli obiettivi di rigenerazione del tessuto socio-economico delle città, nonché di miglioramento dell'accessibilità, della sicurezza e di rifunzionalizzazione di spazi pubblici, anche periferici, secondo il modello urbano della città intelligente, inclusiva e sostenibile, *Smart City*, per la realizzazione di parchi gioco innovativi è istituito nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili un fondo, con una dotazione pari a complessivi 5 milioni di euro per l'anno 2022, per l'attuazione di un Programma sperimentale denominato «DATECI SPAZIO» destinato ai comuni con popolazione superiore ai 300.000 abitanti.*

5-ter. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, adottato di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, sono definiti:

- a) i termini, i contenuti e le modalità di presentazione da parte dei comuni delle proposte, corredate dal relativo cronoprogramma di attuazione;*
- b) l'entità massima del contributo riconoscibile per ciascun progetto, nonché i tempi e le relative modalità di erogazione;*
- c) i criteri per la valutazione delle proposte.*

5-quater. La valutazione delle proposte di cui al comma 5-ter è svolta dall'Alta commissione di cui all'articolo 1, comma 439, della legge 27 dicembre 2019 n. 160, che, a tal fine, si può avvalere del supporto tecnico delle strutture del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, nonché del Consiglio superiore dei lavori pubblici e della Struttura tecnica di missione di cui all'articolo 214

del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50. L'Alta commissione opera con le risorse strumentali, umane e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

5-quinquies. L'Alta Commissione di cui al comma *5-quater*, all'esito dell'esame delle proposte presentate, predispose apposito elenco contenente le proposte ammissibili a finanziamento che è approvato con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. Con il medesimo decreto di cui al primo periodo sono, altresì, definiti i termini per la stipulazione delle convenzioni o degli accordi di programma per l'attuazione delle proposte.

5-sexies. Agli oneri derivanti dai commi da *5-bis* a *5-quinquies*, pari a 5 milioni di euro per l'anno 2022, si provvede a valere sull'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 241, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.»

10.13

[Ripamonti](#), [Bruzzone](#), [Pergreffi](#), [Campari](#), [Corti](#), [Rufa](#)

Dopo il comma 5 aggiungere i seguenti:

«*5-bis.* In ottemperanza alla direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri 7 dicembre 2021 per l'adeguamento delle decisioni di investimento pubblico ai principi di coerenza e compatibilità con il raggiungimento degli Obiettivi di sviluppo sostenibile, il 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, promuove, d'intesa con il comune di Genova, la regione Liguria, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e Rete ferroviaria italiana s.p.a., nell'ambito del Progetto unico previsto dal comma *12-septies* del citato articolo 4, la realizzazione di un progetto integrato di riqualificazione e rigenerazione urbana delle aree del comune di Genova, interessate dal progetto ferroviario "Potenziamento Genova- Campasso" di cui al medesimo comma *12-septies*, denominato "Progetto di riqualificazione e rigenerazione urbana per Genova" finalizzato ad una maggiore sostenibilità ambientale, sociale ed economica dell'intervento infrastrutturale ferroviario ed a realizzare un miglioramento del contesto urbano.

5-ter. Per le finalità di cui al comma *5-bis* è autorizzata in favore di Rete ferroviaria italiana s.p.a. la spesa di 3 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022, 2023 al 2024, di 10 milioni di euro per ciascuno degli anni 2025 e 2026, di 20 milioni di euro per ciascuno degli anni 2027, 2028, 2029.

5-quater. Entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, il Commissario straordinario nominato ai sensi dell'articolo 4, comma *12-octies*, del decreto - legge n. 32 del 2019, il comune di Genova, la regione Liguria, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e Rete ferroviaria italiana s.p.a. provvedono a definire, mediante la sottoscrizione di apposita convenzione e senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, le attività necessarie per assicurare la tempestiva realizzazione degli interventi e delle opere di cui al "Progetto di riqualificazione e rigenerazione urbana per Genova" di cui al comma *5-bis*, ferma l'attribuzione al comune di Genova delle funzioni di soggetto attuatore delle opere e degli interventi inseriti nel predetto progetto di riqualificazione.

5-quinquies. Agli oneri derivanti dalla presente disposizione, pari a complessivi 89 milioni di euro, si provvede:

a) quanto a 3 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2022 al 2024 mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 47, della legge 27 dicembre 2019, n. 160;

b) quanto a 10 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2025 al 2026 mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 6, del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130;

c) quanto a 20 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2027 al 2029 mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 6, del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130.»

10.14

[Margiotta](#)

Dopo il comma 5, aggiungere il seguente:

«5-bis. All'articolo 27 del decreto-legge 17 maggio 2022, n. 50, sono apportate le seguenti modificazioni:

- a) nella rubrica, dopo la parola: "concessioni" sono aggiunte le parole: "e di affidamenti";
- b) dopo il comma 2, è inserito il seguente:

"2-bis. Al fine di fronteggiare gli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonché dei carburanti e dei prodotti energetici ed in considerazione della necessità di diversificare le fonti di approvvigionamento ai fini della sicurezza energetica nazionale, anche in attuazione del Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima 2030 (PNIEC), per i contratti di appalto di lavori, sottoscritti tra il 1° gennaio 2019 ed il 31 dicembre 2021 e funzionali all'esecuzione degli interventi di realizzazione, efficientamento o ripotenziamento di impianti di energia elettrica di potenza superiore a 300 MW termici, autorizzati ai sensi del decreto-legge 7 febbraio 2002, n. 7, convertito dalla legge 9 aprile 2002 n. 55, anche strumentali alla produzione di nuova capacità di generazione elettrica di cui al decreto legislativo 19 dicembre 2003, n. 379, i committenti adeguano i prezzi dei materiali da costruzione e di produzione, riconoscendo un incremento pari alla differenza tra le risultanze dei principali indici delle materie prime rilevati da organismi di settore, o dall'Istituto Nazionale di Statistica, al momento della contabilizzazione o dell'annotazione delle lavorazioni eseguite, rispetto a quelli rilevati al momento della sottoscrizione dei relativi contratti, nei limiti del 20%. Tale adeguamento è riconosciuto in relazione alle lavorazioni eseguite e contabilizzate, a seguito dell'emissione dei relativi ordini di acquisto, alla data di entrata in vigore della presente disposizione, nonché a quelle eseguite o annotate fino al 31 dicembre 2022. Sono fatti salvi le clausole contrattuali e ogni altro atto che contenga condizioni più favorevoli. Dalla presente disposizione non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica."»

10.15

[Ferrero](#), [Pergreffi](#), [Campari](#), [Corti](#), [Rufa](#), [Ripamonti](#)

Dopo il comma 5, aggiungere, in fine, il seguente:

«5-bis. All'articolo 27 del decreto-legge 17 maggio 2022, n. 50, sono apportate le seguenti modificazioni:

- a) nella rubrica, dopo la parola: "concessioni" sono aggiunte le parole: "e di affidamenti";
- b) dopo il comma 2, è inserito il seguente:

"2-bis. Al fine di fronteggiare gli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonché dei carburanti e dei prodotti energetici ed in considerazione della necessità di diversificare le fonti di approvvigionamento ai fini della sicurezza energetica nazionale, anche in attuazione del Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima 2030 (PNIEC), per i contratti di appalto di lavori, sottoscritti tra il 1° gennaio 2019 ed il 31 dicembre 2021 e funzionali all'esecuzione degli interventi di realizzazione, efficientamento o ripotenziamento di impianti di energia elettrica di potenza superiore a 300 MW termici, autorizzati ai sensi del decreto-legge 7 febbraio 2002, n. 7, convertito dalla legge 9 aprile 2002 n. 55, anche strumentali alla produzione di nuova capacità di generazione elettrica di cui al decreto legislativo 19 dicembre 2003, n. 379, i committenti adeguano i prezzi dei materiali da costruzione e di produzione, riconoscendo un incremento pari alla differenza tra le risultanze dei principali indici delle materie prime rilevati da organismi di settore, o dall'Istituto Nazionale di Statistica, al momento della contabilizzazione o dell'annotazione delle lavorazioni eseguite, rispetto a quelli rilevati al momento della sottoscrizione dei relativi contratti, nei limiti del 20%. Tale adeguamento è riconosciuto in relazione alle lavorazioni eseguite e contabilizzate, a seguito dell'emissione dei relativi ordini di acquisto, alla data di entrata in vigore della presente disposizione, nonché a quelle eseguite o annotate fino al 31 dicembre 2022. Sono fatti salvi le clausole contrattuali e ogni altro atto che contenga condizioni più favorevoli. Dalla presente disposizione non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica."»

10.16

[Arrigoni](#), [Pergreffi](#), [Campari](#), [Corti](#), [Rufa](#), [Ripamonti](#)

Dopo il comma 5 aggiungere il seguente:

«5-bis. Al fine di garantire l'accessibilità sostenibile in tempo utile per lo svolgimento dei Giochi olimpici invernali 2026, per le spese di progettazione degli interventi di riqualificazione Bergamo Lecco ex SS.639 dei Laghi di Pusiano e Garlate", Lotto funzionale "Lavello", è autorizzata la spesa di 1,5 milioni di euro per l'anno 2022 e per l'anno 2023.»

Conseguentemente il Fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190, è ridotto di 1,5 milioni per l'anno 2022 e 2023.

10.17

[Damiani](#)

Dopo il comma 5, aggiungere il seguente:

«5-bis All'articolo 12, comma 3, secondo periodo, del decreto legge 10 settembre 2021 n. 121, convertito con modificazioni dall'articolo 1, legge 9 novembre 2021, n. 156, le parole "entro sei mesi dalla pubblicazione del decreto" sono sostituite dalle seguenti "entro 12 mesi dalla pubblicazione del decreto".»

10.0.1

[Faraone](#), [Evangelista](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Articolo 10-bis.

(Misure urgenti per gli interventi di particolare rilevanza statale e regionale)

1. Al fine di promuovere le difficoltà in sede di approvazione e realizzazione delle opere, promuovendo un forte impatto economico e sociale, finalizzato a consentire lo sviluppo dell'economia in tutte le sue componenti, il Presidente del Consiglio dei Ministri, d'intesa con le Regioni competenti interessate, ovvero del Presidente della Giunta regionale, d'intesa con i competenti organi statali, se necessario e con gli enti locali interessati per quelle di interesse regionale, possono dichiarare la particolare rilevanza di interventi pubblici o privati o costituenti espressioni di partenariato pubblico/privato.

2. La dichiarazione della particolare rilevanza statale o regionale dell'intervento di cui al comma viene adottata su istanza dei soggetti pubblici o privati competenti o interessati, e contiene l'illustrazione delle finalità dell'intervento, la rilevanza delle sue ricadute sotto il profilo economico e sociale, l'analisi costi/benefici, il costo di massima degli interventi e le risorse disponibili per l'immediata esecuzione dell'intervento.

3. Con il provvedimento di cui al comma 2 è nominato un commissario per l'approvazione e la realizzazione dell'opera, in possesso di adeguata esperienza e qualificazione, il cui compenso è fissato con lo stesso provvedimento di nomina a valere sui fondi destinati all'esecuzione dell'opera. Il commissario nella sua attività utilizza la struttura degli enti pubblici istituzionalmente competenti senza maggiori costi per la finanza pubblica e svolge ogni attività di coordinamento e di promozione dell'opera in tutte le fasi approvative, autorizzative e realizzative.

4. Il Commissario nominato, previo esperimento di procedura concertativa cui partecipano tutti i soggetti pubblici competenti ai vari livelli istituzionali, statale, regionale e locale, previa conferenza da svolgersi in forma sincrona e contestuale ai sensi dell'articolo 14, comma 25 della legge 7 agosto 1990, n. 241, approva il progetto definitivo dell'intervento con effetto, per quanto necessario, di dichiarazione di pubblica utilità e di variante agli strumenti territoriali, urbanistici e programmatori, in deroga alle norme ordinarie sul regime delle competenze.

5. Le procedure per la valutazione di impatto ambientale relative alle opere necessarie per gli interventi di rilevanza statale e regionale sono disciplinate dagli articoli 182, 183, 184 e 185 del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 153 nonché, per le opere gli impianti e le infrastrutture necessari

alla realizzazione dei progetti strategici per la transizione energetica del Paese inclusi nel Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) e al raggiungimento degli obiettivi fissati dal Piano nazionale integrato per l'energia e il clima (PNIEC), predisposto in attuazione del Regolamento (UE) 2018/1999 e le opere ad essi connesse, dagli articoli 17 e 18 del decreto legge 31 maggio 2021, n. 77.

6. Il Commissario cessa dalla carica con l'avvenuta realizzazione dell'intervento previsto.

7. Il termine per le impugnative degli atti adottati dal Commissario sono fissati in 30 giorni e i ricorsi, anche ove contenenti richiesta di provvedimenti cautelari, devono essere decisi in Camera di Consiglio del Giudice Amministrativo competente nel termine perentorio di 60 giorni dal loro deposito.

8. Ai fini del rispetto delle disposizioni di cui al comma precedente, i termini processuali sono così fissati:

a) giorni 5 dalla notifica per il deposito del ricorso;

b) giorni 10 dalla notifica e/o giorni 5 dal deposito del ricorso per la costituzione delle altre parti mediante atti di costituzione motivato;

c) giorni 20 dalla notifica e/o 15 dal deposito per la presentazione di nuovi documenti;

d) giorni 30 dalla notifica e/o 25 dal deposito per le difese conclusive;

e) giorni 40 dalla notifica e/o 35 dal deposito per le memorie di replica;

9. In caso di provvedimento cautelare anteriore alla Camera di Consiglio, l'efficacia dello stesso deve essere subordinata alla presentazione di idonea cauzione di ammontare determinato con riferimento al valore del presunto pregiudizio economico che ne potrebbe derivare al soggetto interessato e inappellabilmente deciso dal giudice che ha emesso il provvedimento.

10. La decisione assunta in Camera di Consiglio è depositata entro 10 giorni dall'ultimo documento depositato nei termini di cui al precedente comma 8.

11. In caso di giudizio di appello si applicano i medesimi termini di cui ai commi 7, 8 e 10 del presente articolo.

12. In caso di definitivo rigetto dell'impugnativa di cui al comma 7, i soggetti proponenti sono responsabili dei pregiudizi derivanti dai provvedimenti giudiziari adottati su loro istanza. La relativa domanda di risarcimento appartiene alla giurisdizione esclusiva del giudice amministrativo.»

10.0.2

[Mirabelli](#), [Margiotta](#), [Manca](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 10-bis

(Disposizioni urgenti per i territori colpiti da eventi sismici)

1. Al fine di favorire il completamento del processo di ricostruzione nei territori colpiti da eventi sismici, anche in relazione agli obiettivi strategici degli interventi del Piano nazionale di ripresa e resilienza e del Piano nazionale per gli investimenti complementari, al comma 1, dell'art. 20-bis, del decreto-legge 6 novembre 2021, n. 152, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 dicembre 2021, n. 233, dopo le parole: "e ai comuni della città metropolitana di Catania di cui all'allegato 1 annesso al decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55" sono aggiunte le seguenti: ", nonché ai comuni interessati da eventi sismici per i quali sia intervenuta la deliberazione dello stato di emergenza ai sensi dell'articolo 24 del decreto legislativo 2 gennaio 2018, n. 1, non ricompresi nei crateri sopra indicati, limitatamente agli edifici classificati alla data del 31 dicembre 2021 con esito C o E ai sensi del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 5 maggio 2011, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 113 del 17 maggio 2011, e del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 14 gennaio 2015."

2. Al comma 2 dell'articolo 11-bis del decreto legislativo 12 maggio 2016, n. 90, le parole: "dal 24 agosto 2016" sono sostituite dalle seguenti: "dal 6 aprile 2009" e le parole: "31 dicembre 2022" sono sostituite dalle seguenti: "31 dicembre 2026".»

10.0.3

Ricciardi

Dopo l'articolo, inserire il seguente:

«Art. 10-bis

(Disposizioni in materia di recupero del patrimonio edilizio)

1. Al fine di reperire le risorse necessarie a finanziare il recupero del patrimonio edilizio dello Stato, anche in conseguenza della crisi economica generata dall'emergenza epidemiologica da Covid-19 e dall'aumento generalizzato dei prezzi delle materie prime, il Ministero dell'Economia e delle Finanze è autorizzato a incrementare il volume di conio delle monete per collezionisti in euro, definite dal comma 5 dell'articolo 87 della legge 27 dicembre 2002, GIORNn. 289, che hanno corso legale solo in Italia.

2. La Banca d'Italia, entro 30 giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, previa comunicazione alla Banca Centrale Europea e al Ministero dell'economia e delle finanze, modifica il volume di conio per il 2022 per le monete da collezione pari ad almeno 400.000.000,00 di euro. Con decreto del Ministero dell'Economia e delle Finanze la gestione, realizzazione e vendita sono affidate al Dipartimento del Tesoro ed alla Zecca di Stato, nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

3. Il Dipartimento del Tesoro, di concerto con le amministrazioni pubbliche interessate, è autorizzato a definire ed emettere le monete da collezione in taglio da euro 5 - 10 - 20 - 50, e a rappresentare graficamente sulle facce delle monete, gli edifici storici del patrimonio pubblico oggetto di recupero e valorizzazione, in versione normale e fior di conio, millesimo 2022, da cedere sfuse o in appositi contenitori, ad enti, associazioni e privati italiani o stranieri.

4. Presso il Ministero dell'Economia e delle Finanze è istituito un fondo con una dotazione di 500.000 euro per l'anno 2022, alimentato con le maggiori entrate derivanti dall'attuazione del presente articolo. Con decreto del Ministro dell'Economia e delle finanze si provvede al riparto del fondo tra le istituzioni pubbliche proprietarie degli immobili o delle opere d'arte commemorate, al fine di recuperare e valorizzare il patrimonio edilizio ed artistico.»

10.0.4

Campagna

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 10-bis.

(Misure per favorire l'incremento dell'offerta di alloggi in locazione per uso residenziale di lunga durata)

1. Al fine di favorire l'incremento dell'offerta di alloggi in locazione per uso residenziale di lunga durata, la residenzialità nei centri storici e di tutelare il patrimonio storico-artistico e ambientale, i comuni di cui all'articolo 59, comma 1, del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126, possono:

a) integrare i propri strumenti urbanistici con specifiche disposizioni per individuare, in modo differenziato per ambiti omogenei e nel rispetto dei principi di proporzionalità, trasparenza e non discriminazione, con particolare riguardo al centro storico, i limiti massimi e i presupposti previsti per la destinazione degli immobili residenziali ad attività di locazione breve di cui all'art 4 del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito in legge 21 giugno 2017, n. 96. Le disposizioni di cui al primo periodo tengono conto della funzione di integrazione al reddito della locazione breve per i soggetti che svolgono tale attività in relazione ad una sola unità immobiliare.

b) stabilire, con specifiche disposizioni regolamentari, che lo svolgimento dell'attività di cui alla lettera a) per oltre 120 giorni, anche non consecutivi, di ogni anno solare, sia subordinato al mutamento di destinazione d'uso e categoria funzionale dell'immobile.

2. Il Regolamento di cui al comma 1 è aggiornato periodicamente in considerazione dell'andamento della popolazione residente ed adottato nel rispetto della legge regionale in materia.»

10.0.5

[Margiotta](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 10-bis

(Disposizioni urgenti in materia di ricezione del segnale televisivo satellitare)

1. Al fine di consentire ai comuni, comunità montane o ad altri enti locali o consorzi di enti locali non rientranti nella zona di coordinamento radioelettrico internazionale concordata con i Paesi radioelettricamente confinanti, la prosecuzione della trasmissione via etere simultanea ed integrale dei programmi televisivi diffusi in ambito nazionale e locale ai sensi dell'articolo 27 del decreto legislativo n. 208 del 2021 e garantire la continuità della fruizione dei programmi televisivi della popolazione residente in aree, nelle quali gli interventi infrastrutturali necessari per la ricezione del segnale televisivo non risultano sostenibili economicamente, è autorizzata la spesa di 2.5 milioni di euro per l'anno 2022 per l'adeguamento degli impianti di trasmissione autorizzati da riattivare nelle suddette zone con un limite massimo dell'ottanta per cento delle spese sostenute e comunque per un importo non superiore a diecimila euro.

2. Con decreto del Ministro dello Sviluppo economico, di concerto con il Ministro dell'Economia e delle finanze, da emanarsi entro 30 giorni dall'entrata in vigore della presente disposizione, sono individuate le modalità operative e le procedure per l'attuazione degli interventi di cui al comma 1.

3. In caso di acquisto di apparecchio di ricezione televisiva via satellite il contributo di cui all'art. 1, comma 1039, lettera c), della legge 27 dicembre 2017, n. 205, è innalzato fino ad un importo di euro 50.

4. Alla copertura degli interventi di cui ai commi 1 e 3 sono destinati rispettivamente 2,5 milioni e 7,5 milioni a valere sulle risorse di cui all'articolo 1, comma 1039, lettera c), della legge 27 dicembre 2017, n. 205.»

10.0.6

[Steger](#), [Durnwalder](#), [Laniece](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 10-bis

1. Al decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 199, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 21, comma 1, la lettera b) è sostituita dalla seguente: "b) la comunità è un soggetto di diritto autonomo, in cui l'amministrazione comunale ha potere di indirizzo e pianificazione, e in cui l'esercizio dei poteri di controllo fa capo esclusivamente a persone fisiche, PMI, enti territoriali e autorità locali, ivi incluse le stesse amministrazioni comunali, gli enti di ricerca e formazione, gli enti religiosi, quelli del terzo settore e di protezione ambientale nonché le amministrazioni locali contenute nell'elenco delle amministrazioni pubbliche divulgato dall'Istituto Nazionale di Statistica (di seguito: ISTAT) secondo quanto previsto all'articolo 1, comma 3, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, che sono situate nel territorio degli stessi Comuni in cui sono ubicati gli impianti per la condivisione di cui al comma 2, lettera a)";

b) all'articolo 33, è aggiunto il seguente comma: "3. Al fine di ottimizzare le configurazioni realizzate in attuazione del presente Capo, i gestori di servizi energetici e di gas comunicano annualmente ai Comuni i dati relativi ai consumi di energia e di gas di tutte le utenze allacciate relative al territorio di competenza di ciascuna amministrazione comunale".»

10.0.7

[Perosino](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 10-bis

(Disposizioni in materia di appalti pubblici di lavori)

1. Per fronteggiare gli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonché dei carburanti e dei prodotti energetici, in relazione agli appalti pubblici di lavori, ivi compresi quelli affidati a contraente generale, aggiudicati sulla base di offerte, con termine finale di presentazione entro il 31 dicembre 2022 in deroga alle previsioni di cui all'articolo 23, comma 16, terzo periodo, del codice dei contratti pubblici di cui al decreto legislativo n. 50 del 2016, e limitatamente all'anno 2022, gli enti pubblici non tengono conto dei prezziari in uso.»

10.0.8

[Mirabelli](#), [Margiotta](#), [Manca](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 10-bis

(Disposizioni urgenti per l'affidamento di appalti pubblici nel settore della cultura)

1. All'articolo 38 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, dopo il comma 1-bis è inserito il seguente: "1-ter. A fine di ottimizzare le procedure di affidamento degli appalti pubblici per la realizzazione delle funzioni di tutela e valorizzazione del patrimonio culturale, a decorrere dal 1° settembre 2022, la società Ales S.p.A. è qualificata di diritto centrale di committenza e può svolgere attività di centralizzazione delle committenze per conto del Ministero della cultura e per conto delle amministrazioni aggiudicatrici o degli enti aggiudicatori operanti nel settore della cultura e tenuti al rispetto delle disposizioni di cui al presente codice.

2. Fino al 31 dicembre 2026, entro le soglie previste dal decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, anche gli uffici periferici del Ministero della cultura, di cui all'articolo 39, comma 1, lettere b), f), g) e h), del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 2 dicembre 2019, n. 169, possono, sentito il Segretariato regionale competente, svolgere le funzioni di stazione appaltante per l'acquisto di forniture, servizi e lavori."»

10.0.9

[Campari](#), [Pergreffi](#), [Corti](#), [Ripamonti](#), [Rufa](#)

Dopo l'articolo, aggiungere il seguente:

«Art. 10-bis

1. Al fine di realizzare un'opera di manutenzione straordinaria delle caserme situate in edifici di interesse storico, il Ministro della difesa, d'intesa con le competenti Soprintendenze, può avvalersi di un fondo istituito presso il Ministero stesso, denominato " Fondo per la ristrutturazione delle caserme site in edifici di interesse storico, con una dotazione di 5 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022, 2023, 2024.

2. Agli oneri derivanti dal presente articolo, pari a 5 milioni di euro per gli anni 2022, 2023, 2024 si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per far fronte ad esigenze indifferibili che si manifestano nel corso della gestione di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.»

10.0.10

[Margiotta](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 10-bis

(Gestione del fondo salva opere)

1. All'articolo 47, comma 1-ter, del decreto-legge 30 aprile 2019, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 giugno 2019, n. 58, dopo il quinto periodo è inserito il seguente: "Nelle ipotesi in cui ai soggetti beneficiari del fondo, a seguito dell'adozione del decreto di omologazione del concordato ai sensi dell'articolo 180 del regio decreto 16 marzo 1942, n. 267, siano assegnati azioni o

strumenti finanziari partecipativi, il Ministero, su richiesta del beneficiario, detiene le azioni o gli strumenti finanziari partecipativi al medesimo assegnati in esecuzione della proposta di concordato preventivo. Tale acquisizione determina la riammissione al fondo del beneficiario e, nei limiti delle risorse disponibili, l'inserimento del beneficiario stesso nel primo piano di riparto approvato successivamente all'acquisizione delle azioni o degli strumenti finanziari partecipativi da parte del Ministero."»

10.0.11

[Manca](#), [Margiotta](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 10-bis.

(Misure per la realizzazione di progetti inerenti alla mobilità sostenibile)

1. Al fine di migliorare l'efficacia e l'efficienza dell'azione amministrativa e la sinergia nei processi istituzionali e digitali afferenti ad ambiti affini, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili si avvale, mediante la stipula di apposite convenzioni, dell'Automobile Club d'Italia per l'attuazione di progetti inerenti alla mobilità sostenibile previsti dal Piano nazionale di ripresa e resilienza o da altre iniziative progettuali.

2. Agli oneri derivanti dal comma 1, si provvede utilizzando le risorse finanziarie assegnate nell'ambito del sub-investimento 1.4.6 della Missione 1 - Componente 1 - Asse 1 del Piano nazionale di ripresa e resilienza, nonché di ulteriori fondi europei laddove disponibili».

10.0.12

[Evangelista](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Articolo 10-bis.

(Disposizioni urgenti relative alla realizzazione della nuova linea ferroviaria Torino-Lione)

1. L'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 208 della legge 24 dicembre 2012, n. 228, è incrementata, per l'anno 2022, di euro 66 milioni.

2. L'incremento dell'autorizzazione di spesa di cui al comma 1 è destinato in via esclusiva alla realizzazione dei lavori definitivi della tratta italiana della linea ferroviaria Torino-Lione.

3. Ai maggiori oneri derivanti dall'applicazione delle disposizioni contenute nel presente articolo, valutati in 66 milioni di euro per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo di cui all'articolo 1, comma 255, primo periodo della legge 30 dicembre 2018, n. 145.».

10.0.13

[Ferrero](#), [Pergreffi](#), [Campari](#), [Corti](#), [Ripamonti](#), [Rufa](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art.10-bis

1. Il fondo di cui all'articolo 1, comma 891, della legge 30 dicembre 2018, n. 145, è incrementato di 3 milioni di euro per l'anno 2022 e 3 milioni di euro per l'anno 2023, da destinare esclusivamente alla messa in sicurezza del Ponte sul Fiume Dora Baltea di svincolo dell'Autostrada A5 del comune di Quincinetto.

2. Agli oneri derivanti dal presente articolo a 3 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022 e 2023, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per far fronte ad esigenze indifferibili che si manifestano nel corso della gestione di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.»

Art. 11

11.1

[Paragone](#), [Martelli](#), [De Vecchis](#), [Giarrusso](#)

Sopprimere il comma 1.

11.2

[Lorefice](#)

Al comma 1, sopprimere la lettera a).

11.3

[Malan](#), [Ruspanini](#), [Totaro](#)

Al comma 1, lettera a), sopprimere il numero 1).

11.4

[Boldrini](#), [Iori](#)

Al comma 1, apportare le seguenti modificazioni:

a) alla lettera a), sostituire le parole: « 30 settembre 2022» con le seguenti: «31 dicembre 2022»

b) alla lettera b), sostituire le parole: « 30 settembre 2022» con le seguenti: «31 dicembre 2022»

11.0.1

[Campari](#), [Saponara](#), [Pergreffi](#), [Corti](#), [Ripamonti](#), [Rufa](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 11-bis

1. Il corridoio Plurimodale Tirreno Brennero - Raccordo Autostradale A15 Fontevivo (PR) - A22 Nogarole Rocca (VR), cosiddetto Ti-Bre, è ritenuto intervento infrastrutturale strategico e prioritario per le attività economiche dell'area e per lo sviluppo infrastrutturale, industriale ed economico del Paese. Ai sensi dell'articolo 4, comma 1, del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55 con apposito decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, d'Intesa con le Regioni interessate, sentito il Ministro dell'economia e delle finanze è disposta la nomina di un Commissario straordinario per il completamento della realizzazione dell'asse autostradale Ti-bre e dei relativi raccordi. A tal fine, è autorizzata la spesa di 200 milioni di euro per l'anno 2022, 100 milioni di euro per l'anno 2023 e 150 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2024 al 2027, quale contributo pubblico per la progettazione e realizzazione del secondo e terzo lotto dell'Autostrada Tirreno - Brennero - Ti-Bre, e dei relativi raccordi. All'onere derivante dal presente comma, pari a 150 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2022 al 2025, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.»

11.0.2

[Testor](#), [Pergreffi](#), [Campari](#), [Corti](#), [Ripamonti](#), [Rufa](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 11-bis

(Finanziamento di interventi all'interno delle scuole di province e città metropolitane)

1. All'articolo 1, comma 533, della legge 30 dicembre 2021, n. 234, alla fine della lettera a) è aggiunto il seguente periodo: "Ai finanziamenti aggiuntivi disposti con il periodo precedente accedono anche le Province autonome di Trento e di Bolzano.

2. Agli oneri derivanti dal presente articolo, pari a 91,2 milioni di euro per l'anno 2022, si provvede:

a) Nel limite di 45 milioni di euro, mediante corrispondente riduzione del Fondo per far fronte ad esigenze indifferibili che si manifestano nel corso della gestione di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.

b) Nel limite di 46,2 milioni di euro, mediante corrispondente riduzione del Fondo per interventi strutturali di politica economica di cui all'articolo 10, comma 5, del decreto-legge 29 novembre 2004, n. 282, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 dicembre 2004, n. 307.»

Art. 12

12.1

[Nugnes](#), [La Mura](#)

Sopprimere l'articolo.

12.2

[Evangelista](#), [Conzatti](#)

Sostituire l'articolo con il seguente:

«Art. 12.

(Misure in materia di funzionamento della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS e della Commissione tecnica PNRR-PNIEC)

1. Le risorse di cui all'articolo 33, comma 1, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, sono destinate, nel limite di 12 milioni di euro annui a decorrere dal 2022, al corretto funzionamento della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale - VIA e VAS e della Commissione PNRR-PNIEC.

2. Dall'attuazione del presente articolo non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica e non devono derivare incrementi delle tariffe poste a carico dei soggetti che propongono di sottoporre un progetto a valutazione d'impatto ambientale.

3. All'articolo 8, comma 2, ultimo periodo e comma 5, ultimo periodo, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, la parola "provvedimento" è sostituita dalla parola "parere".».

12.3

[Giroto](#), [Coltorti](#), [Lupo](#), [Di Girolamo](#), [Cioffi](#), [Fede](#), [Vanin](#)

Sostituire l'articolo con il seguente:

«Art. 12

(Misure in materia di funzionamento della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS e della Commissione tecnica PNRR-PNIEC)

1. Al fine di consentire il corretto funzionamento della Commissione tecnica VIA e Commissione PNRR-PNIEC, a valere sulle tariffe di cui all'articolo 33, comma 1, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, è autorizzata la spesa di 8 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2022.

2. All'articolo 8 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 2, ultimo periodo, la parola: "provvedimento" è sostituita dalla seguente: "parere";

b) al comma 5, secondo periodo, la parola: "provvedimento" è sostituita dalla seguente: "parere".».

12.4

[Arrigoni](#), [Pergreffi](#), [Campari](#), [Corti](#), [Ripamonti](#), [Rufa](#)

Sostituire l'articolo con il seguente:

«Art. 12

1. Al fine di consentire il corretto funzionamento della Commissione tecnica VIA e Commissione PNRR-PNIEC, a valere sulle tariffe di cui all'articolo 33, comma 1, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, è autorizzata la spesa di 8 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2022. All'articolo 8, comma 2, ultimo periodo e comma 5, ultimo periodo, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, la parola "provvedimento" è sostituita dalla parola "parere".»

12.5

[Ruspanini](#)

Sostituire l'articolo con il seguente:

«Art. 12

(Misure in materia di funzionamento della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS e della Commissione tecnica PNRR-PNIEC)

1. Al fine di consentire il corretto funzionamento della Commissione tecnica VIA e Commissione PNRR-PNIEC, a valere sulle tariffe di cui all'articolo 33, comma 1, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, è autorizzata la spesa di 8 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2022. All'articolo 8, comma 2, ultimo periodo e comma 5, ultimo periodo, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, la parola "provvedimento" è sostituita dalla parola "parere".»

12.6

[Margiotta](#)

Apportare le seguenti modificazioni:

a) *al comma 1, sostituire le parole:* «ad integrazione delle risorse di cui all'articolo 8, comma 5, decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, è autorizzata la spesa di 1,5 milioni di euro a decorrere dall'anno 2022. Agli oneri derivanti dal presente comma, pari a 1,5 milioni di euro annui» *con le seguenti:* «le risorse di cui all'articolo 8, comma 5, decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, sono incrementate di 3,5 milioni di euro a decorrere dall'anno 2022. Agli oneri derivanti dal presente comma, pari a 3,5 milioni di euro annui».

b) *dopo il comma 1, aggiungere il seguente:* «1-bis. All'articolo 8, comma 2, ultimo periodo, e comma 5, ultimo periodo, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, la parola: "provvedimento" è sostituita dalle seguenti: "parere".»

12.7

[Giroto](#)

Al comma 1, sostituire, ovunque ricorrano, le parole: «1,5 milioni di euro» *con le seguenti:* «3,5 milioni di euro».

12.8

[Margiotta](#)

Dopo il comma 1 aggiungere il seguente:

«1-bis. L'articolo 8, comma 5, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, penultimo periodo, limitatamente ai compensi spettanti ai componenti della Commissione VIA VAS, si interpreta nel senso che il compenso spettante a ciascun membro della Commissione VIA VAS, corrisposto a seguito dell'adozione del provvedimento finale, resta comunque riferito all'anno in cui è stato adottato il relativo parere.»

12.9

[Margiotta](#)

Dopo il comma 1, aggiungere il seguente:

«1-bis. A richiesta del Ministero della transizione ecologica, gli oneri istruttori di cui all'articolo 33 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, nei limiti del 10 per cento dell'importo relativo al singolo progetto, possono essere corrisposti, da proponenti che siano società a capitale interamente pubblico, nella forma di comodato di dotazioni tecnologiche, con relativo servizio di assistenza, di documentato valore economico equivalente. Le dotazioni di cui al periodo precedente possono essere utilizzate esclusivamente dalla Commissione Via Vas, dalla Commissione Pnrr-Pniec, dai relativi uffici di supporto e dalla corrispondente direzione generale.»

12.10

[Giroto](#)

Aggiungere, in fine, il seguente comma:

«1-bis. A decorrere dal 1° gennaio 2023, per le tariffe di cui all'articolo 33, comma 1, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, si procede secondo le modalità previste dall'articolo 33, comma 3-bis, quinto e sesto periodo del medesimo decreto.»

12.11

[Astorre](#)

Dopo il comma 1, aggiungere il seguente:

«1-bis. All'articolo 242-ter, comma 1, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, dopo le parole: "possono essere realizzati i progetti del Piano nazionale di ripresa e resilienza," sono aggiunte le seguenti: "i progetti innovativi non inseriti nel Piano nazionale di ripresa e resilienza con obiettivi specifici riconducibili alle misure previste in una o più missioni del Piano così come delineati nell'allegato alla Decisione di esecuzione del Consiglio Ecofin del 13 luglio 2021".»

12.12

[Margiotta, D'Alfonso](#)

Dopo il comma 1, aggiungere il seguente:

«1-bis. Al fine di conseguire il perseguimento degli obiettivi del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, quali il perfezionamento delle obbligazioni giuridicamente vincolanti entro il 31 dicembre 2023, i contratti dei dirigenti generali in scadenza entro il 31 dicembre 2022 sono prorogati al 31 dicembre 2023, presso le sedi territoriali delle Amministrazioni attuatrici preposte alla gestione e attuazione degli interventi previsti nel PNRR.»

12.13

[Damiani](#)

Dopo il comma 1 aggiungere il seguente:

«1-bis. Al fine di conseguire il perseguimento degli obiettivi del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, quali il perfezionamento delle obbligazioni giuridicamente vincolanti entro il 31 dicembre 2023, previsti dal PNRR, sono prorogati al 31 dicembre 2023 i contratti dei dirigenti generali in scadenza entro il 31 dicembre 2022, presso le sedi territoriali delle Amministrazioni attuatrici preposte alla gestione e attuazione degli interventi previsti nel PNRR.»

12.14

[D'Alfonso](#)

Dopo il comma 1, aggiungere il seguente: « Sono prorogati al 31 dicembre 2023 i contratti dei dirigenti generali, in scadenza entro il 31 Dicembre 2022, in servizio presso le sedi territoriali delle Amministrazioni attuatrici preposte alla gestione e attuazione degli interventi previsti nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza.»

12.15

[Margiotta](#)

Dopo il comma 1, aggiungere il seguente: « 1-bis. A decorrere dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto legge, anche ai fini di quanto previsto dall'articolo 1, comma 1, il numero dei componenti della Commissione Tecnica PNRR-PNIEC è elevato da 40 a 45.»

12.0.1

[Gallone, Mallegni](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 12-bis

(Disposizioni per la rimodulazione degli strumenti di programmazione e pianificazione negoziata)

1. In considerazione delle mutate esigenze economiche e sociali e tenuto conto anche delle difficoltà derivanti dall'eccezionale rincaro delle materie prime, le pubbliche amministrazioni, su richiesta dei soggetti sottoscrittori, procedono ad una verifica degli obiettivi di interesse pubblico per ridefinire gli adempimenti e gli obblighi assunti con gli accordi di programma, le convenzioni urbanistiche ovvero gli accordi similari comunque denominati dalla legislazione regionale, in corso di efficacia alla data di entrata in vigore della presente disposizione.

2. Per le finalità di cui al comma 1 e in applicazione dei principi di efficienza, efficacia ed

economicità dell'azione amministrativa nonché dei principi di collaborazione e buona fede nei rapporti tra privati e pubblica amministrazione di cui all'articolo 1, comma 2-bis della Legge 7 agosto 1990, n. 241, le amministrazioni valutano la coerenza degli impegni assunti dai soggetti sottoscrittori con l'oggettiva funzione economico-sociale e la complessiva remuneratività dell'operazione per assicurare l'equilibrata attuazione del programma negoziale con riguardo sia agli interessi del privato, che della pubblica amministrazione. »

12.0.2

[Margiotta](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 12-bis

(Disposizioni per la rimodulazione degli strumenti di programmazione e pianificazione negoziata)

1. In considerazione delle mutate esigenze economiche e sociali e tenuto conto anche delle difficoltà derivanti dall'eccezionale rincaro delle materie prime, le pubbliche amministrazioni, su richiesta dei soggetti sottoscrittori, procedono ad una verifica degli obiettivi di interesse pubblico per ridefinire gli adempimenti e gli obblighi assunti con gli accordi di programma, le convenzioni urbanistiche ovvero gli accordi similari comunque denominati dalla legislazione regionale, in corso di efficacia alla data di entrata in vigore della presente disposizione.

2. Per le finalità di cui al comma 1 e in applicazione dei principi di efficienza, efficacia ed economicità dell'azione amministrativa nonché dei principi di collaborazione e buona fede nei rapporti tra privati e pubblica amministrazione di cui all'articolo 1, comma 2-bis, della legge 7 agosto 1990, n. 241, le amministrazioni valutano la coerenza degli impegni assunti dai soggetti sottoscrittori con l'oggettiva funzione economico-sociale e la complessiva remuneratività dell'operazione per assicurare l'equilibrata attuazione del programma negoziale con riguardo sia agli interessi del privato, che della pubblica amministrazione. »

12.0.3

[Evangelista](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 12-bis

(Disposizioni per la rimodulazione degli strumenti di programmazione e pianificazione negoziata)

1. In considerazione delle mutate esigenze economiche e sociali e tenuto conto anche delle difficoltà derivanti dall'eccezionale rincaro delle materie prime, le pubbliche amministrazioni, su richiesta dei soggetti sottoscrittori, procedono ad una verifica degli obiettivi di interesse pubblico per ridefinire gli adempimenti e gli obblighi assunti con gli accordi di programma, le convenzioni urbanistiche ovvero gli accordi similari comunque denominati dalla legislazione regionale, in corso di efficacia alla data di entrata in vigore della presente disposizione.

2. Per le finalità di cui al comma 1 e in applicazione dei principi di efficienza, efficacia ed economicità dell'azione amministrativa nonché dei principi di collaborazione e buona fede nei rapporti tra privati e pubblica amministrazione di cui all'articolo 1, comma 2-bis della Legge 7 agosto 1990, n. 241, le amministrazioni valutano la coerenza degli impegni assunti dai soggetti sottoscrittori con l'oggettiva funzione economico-sociale e la complessiva remuneratività dell'operazione per assicurare l'equilibrata attuazione del programma negoziale con riguardo sia agli interessi del privato, che della pubblica amministrazione.»

12.0.4

[Berutti](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente articolo:

«Art. 12-bis

(Disposizioni per la rimodulazione degli strumenti di programmazione e pianificazione

negoziata)

1. In considerazione delle mutate esigenze economiche e sociali e tenuto conto anche delle difficoltà derivanti dall'eccezionale rincaro delle materie prime, le pubbliche amministrazioni, su richiesta dei soggetti sottoscrittori, procedono ad una verifica degli obiettivi di interesse pubblico per ridefinire gli adempimenti e gli obblighi assunti con gli accordi di programma, le convenzioni urbanistiche ovvero gli accordi similari comunque denominati dalla legislazione regionale, in corso di efficacia alla data di entrata in vigore della presente disposizione.

2. Per le finalità di cui al comma 1 e in applicazione dei principi di efficienza, efficacia ed economicità dell'azione amministrativa nonché dei principi di collaborazione e buona fede nei rapporti tra privati e pubblica amministrazione di cui all'articolo 1, comma 2-*bis* della legge 7 agosto 1990, n. 241, le amministrazioni valutano la coerenza degli impegni assunti dai soggetti sottoscrittori con l'oggettiva funzione economico-sociale e la complessiva remuneratività dell'operazione per assicurare l'equilibrata attuazione del programma negoziale con riguardo sia agli interessi del privato, che della pubblica amministrazione.»

12.0.5

[Ruspanini, Totaro](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 12-*bis*

(Disposizioni per la rimodulazione degli strumenti di programmazione e pianificazione negoziata)

1. In considerazione delle mutate esigenze economiche e sociali e tenuto conto anche delle difficoltà derivanti dall'eccezionale rincaro delle materie prime, le pubbliche amministrazioni, su richiesta dei soggetti sottoscrittori, procedono ad una verifica degli obiettivi di interesse pubblico per ridefinire gli adempimenti e gli obblighi assunti con gli accordi di programma, le convenzioni urbanistiche ovvero gli accordi similari comunque denominati dalla legislazione regionale, in corso di efficacia alla data di entrata in vigore della presente disposizione.

2. Per le finalità di cui al comma 1 e in applicazione dei principi di efficienza, efficacia ed economicità dell'azione amministrativa nonché dei principi di collaborazione e buona fede nei rapporti tra privati e pubblica amministrazione di cui all'articolo 1, comma 2-*bis* della Legge 7 agosto 1990, n. 241, le amministrazioni valutano la coerenza degli impegni assunti dai soggetti sottoscrittori con l'oggettiva funzione economico-sociale e la complessiva remuneratività dell'operazione per assicurare l'equilibrata attuazione del programma negoziale con riguardo sia agli interessi del privato, che della pubblica amministrazione.»

12.0.6

[Ruspanini, Totaro](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 12-*bis*

(Disposizioni per agevolare la rigenerazione urbana)

1. Al testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia edilizia, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 3, comma 1, lettera d) sostituire il sesto periodo con il seguente periodo: "Rimane fermo che, con riferimento agli immobili sottoposti a tutela ai sensi del codice dei beni culturali e del paesaggio, di cui al decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, gli interventi di demolizione e ricostruzione e gli interventi di ripristino di edifici crollati o demoliti costituiscono interventi di ristrutturazione edilizia diversi da quelli previsti dall'articolo 10, comma 1, lettera c), del presente testo unico, soltanto ove siano mantenuti sagoma, prospetti, sedime e caratteristiche planivolumetriche e tipologiche dell'edificio preesistente e non siano previsti incrementi di volumetria, previa autorizzazione da parte dell'ente preposto alla tutela e nei soli casi in cui gli interventi siano consentiti

dagli strumenti urbanistici comunque denominati e dalle previsioni legislative regionali o statali;"

b) all'articolo 10, comma 1, lettera c), sostituire le parole da "gli interventi di ristrutturazione edilizia" fino a "incrementi di volumetria" con le seguenti: "gli interventi di ristrutturazione edilizia che comportino la demolizione e ricostruzione o il ripristino di edifici, crollati o demoliti, sottoposti a tutela ai sensi del decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, ove non siano mantenuti sagoma, prospetti, sedime e caratteristiche planivolumetriche e tipologiche dell'edificio preesistente e siano previsti incrementi di volumetria."».

12.0.7

[Gallone](#), [Mallegni](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 12-bis

(Disposizioni in materia di comunità energetiche rinnovabili)

1. Al decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 199, all'articolo 31, comma 1, la lettera b) è così modificata:

"la comunità è un soggetto di diritto autonomo, in cui l'amministrazione comunale ha potere di indirizzo e pianificazione, e in cui l'esercizio dei poteri di controllo fa capo esclusivamente a persone fisiche, PMI, enti territoriali e autorità locali, ivi incluse le stesse amministrazioni comunali, gli enti di ricerca e formazione, gli enti religiosi, quelli del terzo settore e di protezione ambientale nonché le amministrazioni locali contenute nell'elenco delle amministrazioni pubbliche divulgato dall'Istituto Nazionale di Statistica (di seguito: ISTAT) secondo quanto previsto all'articolo 1, comma 3, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, che sono situate nel territorio degli stessi Comuni in cui sono ubicati gli impianti per la condivisione di cui al comma 2, lettera a)".

2. All'articolo 33 del decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 199, aggiungere il seguente comma 3: "Al fine di ottimizzare le configurazioni realizzate in attuazione del presente Capo, i gestori di servizi energetici e di gas comunicano annualmente ai Comuni i dati relativi ai consumi di energia e di gas di tutte le utenze allacciate relative al territorio di competenza di ciascuna amministrazione comunale".»

12.0.8

[Astorre](#), [Manca](#), [Pittella](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 12-bis

(Disposizioni in materia di comunità energetiche rinnovabili)

1. Al decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 199, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 31, comma 1, la lettera b) è sostituita dalla seguente: "b) la comunità è un soggetto di diritto autonomo, in cui l'amministrazione comunale ha potere di indirizzo e pianificazione, e in cui l'esercizio dei poteri di controllo fa capo esclusivamente a persone fisiche, PMI, enti territoriali e autorità locali, ivi incluse le stesse amministrazioni comunali, gli enti di ricerca e formazione, gli enti religiosi, quelli del terzo settore e di protezione ambientale nonché le amministrazioni locali contenute nell'elenco delle amministrazioni pubbliche divulgato dall'Istituto Nazionale di Statistica (ISTAT) secondo quanto previsto all'articolo 1, comma 3, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, che sono situate nel territorio degli stessi Comuni in cui sono ubicati gli impianti per la condivisione di cui al comma 2, lettera a)";

b) all'articolo 33, dopo il comma 2 è aggiunto il seguente: "2-bis. Al fine di ottimizzare le configurazioni realizzate in attuazione del presente Capo, i gestori di servizi energetici e di gas comunicano annualmente ai Comuni i dati relativi ai consumi di energia e di gas di tutte le utenze allacciate relative al territorio di competenza di ciascuna amministrazione comunale".»

12.0.9

[Iannone](#), [Ruspanini](#), [Totaro](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 12-bis

(Comunità Energetiche)

1. Al decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 199 sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 5, comma 4, le parole: "pari o inferiore a 1 MW" sono sostituite dalle seguenti: "pari o inferiore a 3 MW";»

12.0.10

[Gallone](#), [Mallegni](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 12-bis

1. All'articolo 4 del decreto-legge 1° marzo 2022 n. 17, convertito in legge 27 aprile 2022 n. 34 è aggiunto il seguente comma:

"1-bis. Tra le imprese considerate dal decreto del Ministro dello sviluppo economico 21 dicembre 2017 di cui al comma 1 sono inserite anche le aziende di trasporto pubblico locale".

2. All'articolo 5 del decreto-legge 1° marzo 2022 n. 17, convertito in legge 27 aprile 2022 n. 34 è aggiunto il seguente comma:

"2-bis. Tra le imprese considerate al comma 2, di cui all'allegato 1 al decreto del Ministro della transizione ecologica 21 dicembre 2021, n.541, sono inserite anche le aziende di trasporto pubblico locale".»

12.0.11

[Gallone](#), [Mallegni](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 12-bis

1. All'articolo 57 del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, e modificato dall'articolo 32-ter del decreto-legge 31 maggio 2021 n. 77, alla fine del comma 14 aggiungere le seguenti parole: "Anche al fine di accelerare l'attuazione della Missione M2C2, Investimento 4.3 del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, gli operatori che intendano investire per l'infrastrutturazione elettrica urbana e metropolitana presentano all'amministrazione comunale e alla città metropolitana, laddove presente, un piano dettagliato con la mappatura delle installazioni, corredato dalle rappresentazioni digitali in formato cartografico che riportino anche le relative coordinate geolocalizzate delle colonnine".»

12.0.12

[Mallegni](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 12-bis.

(Incentivazione all'esodo volontario di autotrasportatori monoveicolari ed alla riduzione volontaria dell'offerta di trasporto)

1. Per l'esodo volontario di autotrasportatori monoveicolari finalizzato alla razionalizzazione dell'offerta di autotrasporto ed alla riduzione della capacità di trasporto complessiva, sono concessi contributi a favore di imprenditori che rinuncino volontariamente all'attività di autotrasporto.

2. La liquidazione dei contributi è subordinata congiuntamente:

a) alla cessazione definitiva dell'attività sia direttamente che indirettamente;

b) alla cancellazione dal registro delle imprese o dall'albo delle imprese artigiane e dall'albo degli autotrasportatori. La cancellazione dall'albo degli autotrasportatori ha effetto per dieci anni e inibisce all'interessato di figurare quale socio, direttamente o indirettamente, in aziende che siano

iscritte o che intendano iscriversi all'albo degli autotrasportatori.

3. Possono usufruire dei contributi gli imprenditori che si trovino nelle seguenti condizioni:

a) esercitino l'autotrasporto di cose per conto di terzi senza lavoratori dipendenti, avendo in disponibilità un solo autoveicolo, o un solo complesso veicolare, di massa complessiva superiore a 1,5 tonnellate e che risultino iscritti all'albo degli autotrasportatori da almeno dieci anni alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto;

b) nei trenta mesi successivi alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto presentino domanda di cessazione dell'attività e contestuale richiesta di cancellazione dall'albo degli autotrasportatori, con effetto dalla data di ammissione al contributo.

4. Entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, con proprio decreto direttoriale, provvede a definire le modalità operative del soggetto gestore individuato nella società RAM spa, senza che ciò importi nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, ?incaricata di deliberare, previa istruttoria, l'ammissione degli imprenditori agli interventi finanziari previsti dal presente articolo, nei limiti delle risorse autorizzate e tenuto altresì conto dell'età e del periodo di attività.

5. Il contributo è riconosciuto nella misura forfettaria di 5.000 euro per ciascun operatore con iscrizione all'albo degli autotrasportatori per un veicolo di massa complessiva non inferiore a 1,5 tonnellate e non superiore a 3,5 tonnellate, di 6.000 euro per ciascun operatore con iscrizione all'albo degli autotrasportatori per un veicolo di massa complessiva non inferiore a 3,5 tonnellate e non superiore a 11,5 tonnellate e di 10.000 euro per ciascun operatore con iscrizione all'albo degli autotrasportatori per un veicolo di massa complessiva non inferiore a 11,5 tonnellate. Il contributo è erogato in unica soluzione entro e non oltre centottanta giorni dalla deliberazione favorevole del Comitato di cui al comma 4. Ai fini dell'applicazione dell'imposta sul reddito delle persone fisiche, gli importi di cui al presente comma sono equiparati ai redditi indicati all'articolo 16, comma 1, lettera g), del testo unico delle imposte sui redditi, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917, e successive modificazioni.

6. Agli oneri derivanti dal presente articolo, valutati in 10 milioni di euro per l'anno 2022 e 15 milioni di euro per ciascuno degli anni 2023 e 2024, si provvede mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 405, della legge 30 dicembre 2021, n. 234.»

12.0.13

Berutti

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 12-bis.

(Incentivazione all'esodo volontario di autotrasportatori monoveicolari ed alla riduzione volontaria dell'offerta di trasporto)

1. Per l'esodo volontario di autotrasportatori monoveicolari finalizzato alla razionalizzazione dell'offerta di autotrasporto ed alla riduzione della capacità di trasporto complessiva, sono concessi contributi a favore di imprenditori che rinuncino volontariamente all'attività di autotrasporto.

2. La liquidazione dei contributi è subordinata congiuntamente:

a) alla cessazione definitiva dell'attività sia direttamente che indirettamente;

b) alla cancellazione dal registro delle imprese o dall'albo delle imprese artigiane e dall'albo degli autotrasportatori. La cancellazione dall'albo degli autotrasportatori ha effetto per dieci anni e inibisce all'interessato di figurare quale socio, direttamente o indirettamente, in aziende che siano iscritte o che intendano iscriversi all'albo degli autotrasportatori.

3. Possono usufruire dei contributi gli imprenditori che si trovino nelle seguenti condizioni:

a) esercitino l'autotrasporto di cose per conto di terzi senza lavoratori dipendenti, avendo in disponibilità un solo autoveicolo, o un solo complesso veicolare, di massa complessiva superiore a 1,5 tonnellate e che risultino iscritti all'albo degli autotrasportatori da almeno dieci anni alla data di entrata

in vigore della legge di conversione del presente decreto;

b) nei trenta mesi successivi alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto presentino domanda di cessazione dell'attività e contestuale richiesta di cancellazione dall'albo degli autotrasportatori, con effetto dalla data di ammissione al contributo.

4. Entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, con proprio decreto direttoriale, provvede a definire le modalità operative del soggetto gestore individuato nella società RAM spa, senza che ciò importi nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, ?incaricata di deliberare, previa istruttoria, l'ammissione degli imprenditori agli interventi finanziari previsti dal presente articolo, nei limiti delle risorse autorizzate e tenuto altresì conto dell'età e del periodo di attività.

5. Il contributo è riconosciuto nella misura forfettaria di 5.000 euro per ciascun operatore con iscrizione all'albo degli autotrasportatori per un veicolo di massa complessiva non inferiore a 1,5 tonnellate e non superiore a 3,5 tonnellate, di 6.000 euro per ciascun operatore con iscrizione all'albo degli autotrasportatori per un veicolo di massa complessiva non inferiore a 3,5 tonnellate e non superiore a 11,5 tonnellate e di 10.000 euro per ciascun operatore con iscrizione all'albo degli autotrasportatori per un veicolo di massa complessiva non inferiore a 11,5 tonnellate. Il contributo è erogato in unica soluzione entro e non oltre centottanta giorni dalla deliberazione favorevole del Comitato di cui al comma 4. Ai fini dell'applicazione dell'imposta sul reddito delle persone fisiche, gli importi di cui al presente comma sono equiparati ai redditi indicati all'articolo 16, comma 1, lettera g), del testo unico delle imposte sui redditi, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917, e successive modificazioni.

6. Agli oneri derivanti dal presente articolo, valutati in 10 milioni di euro per l'anno 2022 e 15 milioni di euro per ciascuno degli anni 2023 e 2024, si provvede mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 405, della legge 30 dicembre 2021, n. 234.»

12.0.14

[Arrigoni](#), [Pergreffi](#), [Campari](#), [Corti](#), [Rufa](#), [Ripamonti](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 12-bis

(Promozione del bioidrogeno per i trasporti sostenibili)

1. Al fine di promuovere nel settore trasporto, accanto al biometano e ai combustibili gassosi da fonti rinnovabili di origine non biologica, l'implementazione di progetti di bioidrogeno, combustibile e carburante gassoso originato dalle biomasse, al decreto legislativo 8 novembre 2021 n. 199 sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 2, comma 1, è inserita la seguente lettera: "dd-bis) "bioidrogeno": idrogeno appartenente alla famiglia dei biogas comunque originato dalla biomassa";

b) l'articolo 11, comma 2, dopo le parole "possibilità di estensione del predetto incentivo tariffario" sono inserite le parole "ad altri biogas, in particolare il bioidrogeno e" e dopo la parola "combustibili" sono aggiunte le parole "e carburanti";

c) all'articolo 39, comma 1, alla lett. a), la parola "biogas" è sostituita con le parole "i biogas" e alla lettera b) la parola "biogas" è sostituita con le parole "i biogas";

d) all'articolo 39, comma 3, alla lett. a), la parola "biogas" è sostituita con le parole "i biogas" e alla lettera b) le parole "del biogas" sono sostituite con le parole "dei biogas";

e) all'articolo 39, comma 5, alla lett. a), le parole "il biogas" sono sostituite con le parole "i biogas";

f) all'articolo 39, comma 7, le parole "del biogas" sono sostituite dalle seguenti "dei biogas".»

12.0.15

[Gallone](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 12-bis

(Promozione del bioidrogeno per i trasporti sostenibili)

1. Al fine di promuovere nel settore trasporto, accanto al biometano e ai combustibili gassosi da fonti rinnovabili di origine non biologica, l'implementazione di progetti di bioidrogeno, combustibile e carburante gassoso originato dalle biomasse, al decreto legislativo 8 novembre 2021 n. 199, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 2, comma 1, dopo la lettera dd), è inserita la seguente: "dd-bis) "bioidrogeno": idrogeno appartenente alla famiglia dei biogas comunque originato dalla biomassa";

b) all'articolo 11, comma 2, dopo le parole "possibilità di estensione del predetto incentivo tariffario" sono inserite le seguenti "ad altri biogas, in particolare il bioidrogeno e" e dopo la parola "combustibili" sono aggiunte le parole "e carburanti";

c) all'articolo 39:

1) comma 1, alla lettera a), la parola: "biogas" è sostituita con le seguenti "i biogas" e alla lettera b) la parola: "biogas" è sostituita con le seguenti: "i biogas";

2) al comma 3, alla lettera a), la parola: "biogas" è sostituita con le parole "i biogas" e alla lett. b) le parole: "del biogas" sono sostituite con le parole: "dei biogas";

3) al comma 5, alla lettera a), le parole: "il biogas" sono sostituite con le parole: "i biogas";

4) al comma 7, le parole: "del biogas" sono sostituite dalle seguenti: "dei biogas".»

12.0.16

[Ruspanini](#), [Totaro](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 12-bis

1. Al fine di consentire la compatibilità della stazione di Ventimiglia all'alimentazione elettrica del parco rotabile ferroviario destinato al servizio di trasporto pubblico locale di competenza della regione Liguria, nella tratta Genova-Ventimiglia, nonché di garantire la regolarità e la continuità dei relativi servizi ferroviari, è autorizzata la spesa di 3.000.000 di euro per l'anno 2022. Agli oneri derivanti dal presente comma, pari a 3.000.000 di euro per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 47 comma 10 del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50 convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96.»

12.0.17

[Pergreffi](#), [Corti](#), [Campari](#), [Rufa](#), [Ripamonti](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 12-bis

(Misure di accelerazione degli interventi infrastrutturali in materia trasmissione televisiva)

1. Al fine di consentire ai comuni, comunità montane o ad altri enti locali o consorzi di enti locali non rientranti nella zona di coordinamento radioelettrico internazionale concordata con i Paesi radioelettricamente confinanti, la prosecuzione della trasmissione via etere simultanea ed integrale dei programmi televisivi diffusi in ambito nazionale e locale ai sensi dell'articolo 27 del decreto legislativo n. 208 del 2021 e garantire la continuità della fruizione dei programmi televisivi della popolazione residente in aree, nelle quali gli interventi infrastrutturali necessari per la ricezione del segnale televisivo non risultano sostenibili economicamente, è autorizzata la spesa di 2.5 milioni di euro per l'anno 2022 per l'adeguamento degli impianti di trasmissione autorizzati da riattivare nelle suddette zone con un limite massimo dell'ottanta per cento delle spese sostenute e comunque per un importo non superiore a diecimila euro.

2. Con decreto del Ministro dello Sviluppo economico, di concerto con il Ministro dell'Economia e delle finanze, da emanarsi entro 30 giorni dall'entrata in vigore della presente disposizione, sono individuate le modalità operative e le procedure per l'attuazione degli interventi di cui al comma 1.

3. In caso di acquisto di apparecchio di ricezione televisiva via satellite il contributo di cui all'art. 1, comma 1039, lettera c), della legge 27 dicembre 2017, n. 205, è innalzato fino ad un importo di euro 50.

4. Alla copertura degli interventi di cui ai commi 1 e 3 sono destinati rispettivamente 2,5 milioni e 7,5 milioni a valere sulle risorse di cui all'articolo 1, comma 1039, lettera c), della legge 27 dicembre 2017, n. 205.»

12.0.18

[Pergreffi](#), [Campari](#), [Corti](#), [Rufa](#), [Ripamonti](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 12-bis.

1. Al fine di sostenere le attività imprenditoriali del comparto turistico-ricettivo danneggiate dall'epidemia di COVID-19 e dalla grave crisi internazionale in atto in Ucraina, le disposizioni di cui all'articolo 56 del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 aprile 2020, n. 27, si applicano, dal 1° gennaio 2022 al 31 dicembre 2022, alle imprese operanti nel settore del turismo. A tal fine, le imprese di cui al primo periodo provvedono alla comunicazione, da far pervenire al soggetto finanziatore entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, secondo le medesime modalità di cui al comma 2 del citato articolo 56.

2. La misura di cui al comma 1 è disposta nei limiti e alle condizioni stabilite dalle norme dell'Unione europea in tema di aiuti di Stato.»

12.0.19

[Mallegni](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 12-bis

1. Al fine di sostenere e garantire l'occupazione nel settore del turismo, i lavoratori delle imprese facenti parte della filiera turistica, percettori di una o più misure di sostegno al reddito, possono continuare a svolgere la propria attività lavorativa percependo un compenso economico ai sensi del comma 2.

2. I titolari delle imprese di cui al comma 1, corrispondono al suddetto personale un importo pari alla differenza tra la mensilità ordinaria prevista dal Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro del settore turismo e l'importo della misura di sostegno al reddito percepita.»

12.0.20

[Mallegni](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 12-bis

(Riapertura dei termini per la conversione delle lire in euro)

1. In attuazione della sentenza della Corte costituzionale 5 novembre 2015, n. 216, le banconote e le monete in lire possono essere convertiti in euro per un periodo di 1 anno dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto-legge.

2. La società RAI-Radiotelevisione italiana Spa, ai sensi di quanto stabilito dall'articolo 45, comma 2, lettera b), del testo unico dei servizi di media audiovisivi e radiofonici, di cui al decreto legislativo 31 luglio 2005, n. 177, garantisce adeguata informazione sulle disposizioni del presente articolo.»

12.0.21

[Arrigoni](#), [Pergreffi](#), [Campari](#), [Corti](#), [Ripamonti](#), [Rufa](#)

Dopo l'articolo, aggiungere il seguente:

«Art. 12-bis

1. La procedura semplificata di cui all'articolo 64-*bis*, comma 2, del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, in relazione ai recipienti a pressione con capacità complessiva superiore a 13 mc, può essere svolta dai soggetti abilitati ai sensi del decreto del Ministero delle Attività produttive del 17 gennaio 2005 per i recipienti di portata inferiore, a condizione che il massimale assicurativo per anno e per sinistro di cui al punto 17, dell'allegato 2, del medesimo decreto sia di importo non inferiore a cinque milioni di euro.»

12.0.22

[Pittella](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 12-*bis*

1. All'articolo 119, comma 10-*bis*, del decreto legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, dopo le parole: "per i soggetti di cui al comma 9, lettera d-*bis*), che» sono aggiunte le seguenti: «, alla data di comunicazione di inizio lavori all'autorità competente,»

12.0.23

[Ruspanini](#), [Totaro](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 12-*bis*

1. All'articolo 202 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 è aggiunto il seguente comma: "6-*bis*: Le risorse di cui al presente articolo possono essere impiegate per l'acquisto di licenze e/o la realizzazione e gestione di sistemi di monitoraggio e piattaforme informatiche dedicate alla mobilità urbana, di mobility management e analisi dei flussi di mobilità".»

12.0.24

[Perosino](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 12-*bis*

(Modifiche al decreto-legge 25 febbraio 2022, n. 14)

1. Al comma 1 dell'articolo 5 ter del decreto-legge 25 febbraio 2022, n. 14 convertito con modificazioni dalla legge 5 aprile 2022, n. 28 le parole "20 per cento" sono sostituite dalle seguenti "10 per cento".»

12.0.25

[Manca](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 12-*bis*

1. Le misure di incentivazione di cui al decreto del Ministero dello sviluppo economico del 16 febbraio 2016 si applicano anche alle società a capitale interamente pubblico di cui all'articolo 113, comma 13, del decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267, ivi incluse le società *in house*.»

12.0.26

[Steger](#), [Unterberger](#), [Durnwalder](#), [Laniece](#), [Bressa](#)

Dopo l'articolo, inserire il seguente:

«Art. 12- *bis*

(Clausola di salvaguardia)

1. Le disposizioni del presente decreto sono applicabili nelle regioni a statuto speciale e nelle province autonome di Trento e di Bolzano compatibilmente con i rispettivi statuti e le relative norme di attuazione.»

1.3.2.1.12. 8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) - Seduta n. 163 (pom.) del 12/07/2022

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

LAVORI PUBBLICI, COMUNICAZIONI (8ª)
Ufficio di Presidenza integrato dai rappresentanti dei Gruppi parlamentari

Riunione n. 163
MARTEDÌ 12 LUGLIO 2022

Presidenza del Presidente
[COLTORTI](#)

Orario: dalle ore 14,05 alle ore 15,25

AUDIZIONI INFORMALI DI RAPPRESENTANTI DEL COMITATO SINDACI E AMMINISTRATORI DI LAZIO E ABRUZZO PER LA SICUREZZA E CONTRO IL CARO-PEDAGGI A24-A25 E DI STRADA DEI PARCHI S.P.A., INTERVENUTI IN VIDEOCONFERENZA, NELL'AMBITO DELL'ESAME DEL DISEGNO DI LEGGE N. [2646](#) (CONVERSIONE IN LEGGE DEL DECRETO-LEGGE 16 GIUGNO 2022, N. 68, RECANTE DISPOSIZIONI URGENTI PER LA SICUREZZA E LO SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE, DEI TRASPORTI E DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE, NONCHE' IN MATERIA DI GRANDI EVENTI E PER LA FUNZIONALITA' DEL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DELLA MOBILITA' SOSTENIBILI), CON PARTICOLARE RIFERIMENTO ALLA GESTIONE E ALLA SICUREZZA DELLE TRATTE AUTOSTRADALI A24-A25

1.3.2.1.13. 8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) - Seduta n. 164 (pom.) del 12/07/2022

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

LAVORI PUBBLICI, COMUNICAZIONI (8ª)
Ufficio di Presidenza integrato dai rappresentanti dei Gruppi parlamentari

Riunione n. 164
MARTEDÌ 12 LUGLIO 2022

Presidenza del Presidente
[COLTORTI](#)

Orario: dalle ore 18,20 alle ore 19,05

AUDIZIONE INFORMALE DEL MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILI, INTERVENUTO IN VIDEOCONFERENZA, NELL'AMBITO DELL'ESAME DEL DISEGNO DI LEGGE N. [2646](#) (CONVERSIONE IN LEGGE DEL DECRETO-LEGGE 16 GIUGNO 2022, N. 68, RECANTE DISPOSIZIONI URGENTI PER LA SICUREZZA E LO SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE, DEI TRASPORTI E DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE, NONCHÉ IN MATERIA DI GRANDI EVENTI E PER LA FUNZIONALITÀ DEL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILI), CON PARTICOLARE RIFERIMENTO ALLA GESTIONE E ALLA SICUREZZA DELLE TRATTE AUTOSTRADALI A24-A25

1.3.2.1.14. 8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) - Seduta n. 281 (pom.) del 12/07/2022

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

LAVORI PUBBLICI, COMUNICAZIONI (8ª)

MARTEDÌ 12 LUGLIO 2022

281ª Seduta

Presidenza del Presidente

COLTORTI

Interviene il vice ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili Morelli.

La seduta inizia alle ore 15,30.

IN SEDE REFERENTE

(2646) Conversione in legge del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili

(Seguito dell'esame e rinvio)

Prosegue l'esame, sospeso nella seduta del 7 luglio.

Il PRESIDENTE comunica che gli emendamenti 8.18 e 8.0.23 sono stati ritirati e che sono pervenute le seguenti riformulazioni, pubblicate in allegato: 6.13 (testo 2), 9.4 (testo 2), 9.26 (testo 2) e 12.12 (testo 2).

Comunica inoltre che il Governo ha presentato l'emendamento X1.1, pubblicato in allegato, che riproduce il contenuto del decreto-legge 7 luglio 2022, n. 85, recante disposizioni urgenti in materia di concessioni e infrastrutture autostradali e per l'accelerazione dei giudizi amministrativi relativi a opere o interventi finanziati con il Piano nazionale di ripresa e resilienza, e che il termine per la presentazione di eventuali subemendamenti è fissato a domani, mercoledì 13 luglio, alle ore 12. Riservandosi di effettuare la dichiarazione di improponibilità degli emendamenti in altra seduta, ricorda che la scorsa settimana si era convenuto di dedicare la seduta odierna all'illustrazione degli emendamenti.

Interviene sull'ordine dei lavori il senatore MARGIOTTA (PD) il quale - considerato che la Commissione ha appena auditato il Comitato Sindaci e Amministratori di Lazio e Abruzzo per la sicurezza e contro il caro-pedaggi A24-A25 e la Strada dei Parchi S.p.a. e che a breve verrà nuovamente sentito il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili - sottopone alla Commissione l'opportunità di svolgere un supplemento di istruttoria sulla gestione e sulla sicurezza delle tratte autostradali A24 e A25, audendo altri soggetti quali ANAS e le organizzazioni sindacali. Il termine per la presentazione dei subemendamenti all'emendamento del Governo X1.1 potrebbe conseguentemente slittare di qualche ora.

Ribadisce inoltre la sua contrarietà all'ipotesi di restringere l'esame da parte della Commissione ai soli emendamenti segnalati dai Gruppi.

Il PRESIDENTE ricorda che già la settimana scorsa la Commissione ha convenuto di non procedere alla segnalazione degli emendamenti.

La senatrice DI GIROLAMO (M5S) concorda con la proposta del senatore Margiotta di integrare il ciclo di audizioni e chiede che vengano sentiti anche il Commissario straordinario per la sicurezza del

sistema idrico del Gran Sasso, il Commissario per la messa in sicurezza delle autostrade A24 e A25 e il Commissario *ad acta* per l'aggiornamento del Piano economico finanziario delle autostrade A24-A25.

Il relatore [SANTILLO](#) (M5S) concorda con la decisione di non restringere l'esame ai soli emendamenti segnalati.

Il relatore [PAROLI](#) (FIBP-UDC) chiede un chiarimento sulla tempistica delle nuove audizioni e sul termine per la presentazione dei subemendamenti all'emendamento del Governo X1.1.

Il [PRESIDENTE](#) propone di svolgere le ulteriori audizioni nella giornata di domani, prima dell'inizio dei lavori d'Aula e durante la sospensione degli stessi, e di fissare il termine per la presentazione dei subemendamenti sempre nella giornata di domani, 13 luglio, alle ore 20.

La Commissione conviene.

La senatrice [DI GIROLAMO](#) (M5S) aggiunge la firma e ritira l'emendamento 8.53.

Il senatore [BERUTTI](#) (Misto-IaC (I-C-EU-NdC (NC))) ritira l'emendamento 8.0.24.

I senatori [CAMPARI](#) (L-SP-PSd'Az), [MARGIOTTA](#) (PD) e [D'ARIENZO](#) (PD) aggiungono la propria firma agli emendamenti 7.117 e 10.9.

Si passa all'illustrazione degli emendamenti.

La senatrice [RICCARDI](#) (L-SP-PSd'Az) illustra l'emendamento 7.0.27 che, al fine di migliorare la sicurezza della circolazione stradale nel comune di Cinisello Balsamo, dispone uno stanziamento per la realizzazione di uno studio di fattibilità tecnico-economica relativo al sottopasso di via Fulvio Testi.

La senatrice [FERRERO](#) (L-SP-PSd'Az) illustra l'emendamento 10.0.13, nel quale si prevede uno stanziamento per la messa in sicurezza del ponte sulla Dora Baltea di svincolo dell'Autostrada A5 del comune di Quincinetto.

La senatrice [FAGGI](#) (L-SP-PSd'Az) si sofferma sull'emendamento 9.48, in forza del quale le risorse per la riqualificazione della viabilità funzionale allo svolgimento delle Olimpiadi invernali Milano-Cortina 2026, con particolare riferimento alla strada provinciale n. 72 sono trasferite alla provincia di Lecco.

Il senatore [CIOFFI](#) (M5S) illustra l'emendamento 10.2, volto a prevedere che, in caso di opere o lavori a rete, le stazioni appaltanti procedano a suddividere gli appalti in lotti, anche su base quantitativa, in modo da garantire l'effettiva possibilità di partecipazione da parte delle PMI.

Sottolinea quindi l'importanza dell'emendamento 10.3, che modifica le procedure di affidamento degli appalti PNRR, sostituendo la possibilità di ricorrere alla procedura negoziata senza pubblicazione del bando di gara con la procedura competitiva con negoziazione.

Si sofferma infine sull'emendamento 6.21, che autorizza la spesa per uno studio di fattibilità tecnico-economica in relazione alla realizzazione di una stazione ferroviaria lungo la Salerno-Reggio Calabria in prossimità dell'aeroporto di Salerno.

La senatrice [DI GIROLAMO](#) (M5S) illustra l'emendamento 3.1, che inserisce tra le finalità degli interventi di adeguamento infrastrutturale previsti dall'articolo 3 del provvedimento in esame quelli volti al potenziamento o a nuovi impianti tecnologici analogico-digitali di carattere radiofonico di primaria finalità emergenziale, da realizzare su territori di complessa conformazione e geolocalizzati in aree di confine territoriale nazionale.

Illustra quindi l'emendamento 3.2, che inserisce tra le finalità dell'articolo anche l'esecuzione di interventi di sviluppo in senso polifunzionale in relazione, tra l'altro, alla prevenzione degli incendi e alla tutela ambientale, nonché di interventi di carattere emergenziale o contro la lotta alla criminalità organizzata.

Illustra infine l'emendamento 6.14, ai sensi del quale i siti e gli impianti nelle disponibilità delle società di gestione aeroportuale all'interno del perimetro di pertinenza degli aeroporti delle isole minori sono incluse tra le aree idonee all'installazione di impianti a fonti rinnovabili.

Il senatore [CIOFFI](#) (M5S) aggiunge la firma all'emendamento 6.14.

Il senatore [RIPAMONTI](#) (L-SP-PSd'Az) sottolinea l'importanza dell'emendamento 5.2, volto ad apportare alle disposizioni sull'impianto funiviario di Savona contenute nel decreto-legge le modifiche e le integrazioni necessarie per assicurare una più rapida esecuzione degli interventi necessari per il

recupero della funzionalità dell'impianto, garantendo la continuità dei servizi di trasporto e il mantenimento dei livelli occupazionali.

Il senatore [CAMPARI](#) (*L-SP-PSd'Az*) illustra l'emendamento 9.42, che amplia l'impiego delle risorse assegnate ai comuni per interventi straordinari sul patrimonio residenziale pubblico non ancora del tutto utilizzate per le finalità originariamente previste.

Si sofferma quindi sull'emendamento 7.43 che, in caso di esportazione, esonera dall'obbligo di revisione i veicoli ultraventennali e i veicoli storici.

Sottolinea quindi l'importanza dell'emendamento 11.0.1, con il quale si dispone la nomina di un Commissario straordinario per il completamento della realizzazione dell'asse autostradale Tirreno-Brennero e dei relativi raccordi, nonché dell'emendamento 8.63, che prevede uno stanziamento per il progetto di fattibilità e il progetto definitivo delle opere da eseguire per la realizzazione di una stazione sulla linea ferroviaria AV nelle vicinanze della Fiera di Parma.

Il senatore [CORTI](#) (*L-SP-PSd'Az*), dopo aver evidenziato l'importanza dell'emendamento 2.8, volto ad accelerare la realizzazione delle dighe nella pianura padana e dei relativi invasi, passa ad illustrare gli emendamenti 5.0.4 e 5.0.5, finalizzati, rispettivamente, al completamento del nuovo ponte sul fiume Po tra i comuni di Bagnolo San Vito e di San Benedetto Po nonché delle rampe di accesso e dei collegamenti tra il nuovo ponte sul Ticino lungo la SS 494 e la rete viaria per Vigevano da una parte e Ozzero e Abbiategrasso dall'altra.

Illustra quindi l'emendamento 7.86, che estende ai motocicli con cilindrata minima di 120 cc la possibilità di circolazione in autostrada, se guidati da soggetti maggiorenni; l'emendamento 7.3, che include i motociclisti tra gli utenti vulnerabili della strada; gli emendamenti 7.36, sulla revisione dei veicoli, e 7.63, sui corsi di formazione presso le autoscuole ai fini del conseguimento di talune categorie di patenti; gli emendamenti 7.0.20 e 7.0.21 che, al fine di aumentare la protezione dei motociclisti, introducono agevolazioni, rispettivamente, per l'acquisto di abbigliamento protettivo certificato e per l'installazione di appositi dispositivi stradali di sicurezza.

Il seguito dell'esame è quindi rinviato.

La seduta termina alle ore 16,15.

EMENDAMENTO AL DISEGNO DI LEGGE DI CONVERSIONE

N. [2646](#)

Art. XI

XI.1

IL GOVERNO

All'articolo 1 del disegno di legge di conversione, dopo il comma 1, aggiungere il seguente:

1-bis. Il decreto-legge 7 luglio 2022, n. 85, è abrogato. Restano validi gli atti e i provvedimenti adottati e sono fatti salvi gli effetti prodottisi e i rapporti giuridici sorti sulla base del medesimo decreto-legge n. 85 del 2022.

Consequentemente:

a) *all'articolo 7, sopprimere il comma 4;*

b) *dopo l'articolo 7, inserire i seguenti:*

Art. 7-bis

(Disposizioni urgenti in materia di concessioni e infrastrutture autostradali)

1. In caso di estinzione di una concessione autostradale per inadempimento del concessionario ai sensi dell'articolo 35 del decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8, l'importo previsto dal quarto periodo del comma 1 del medesimo articolo 35 è determinato, previa appropriata verifica delle voci di bilancio in coerenza con quanto previsto dall'articolo 176, comma 4, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 e a seguito di asseverazione da parte di una primaria società di revisione, con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili adottato di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, non oltre dodici mesi

dall'estinzione della concessione. È fatto salvo il diritto del concedente al risarcimento dei danni cagionati dall'inadempimento del concessionario, determinato tenendo conto anche delle risultanze delle ispezioni effettuate dall'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali, su richiesta del concedente e finalizzate a verificare lo stato dell'infrastruttura autostradale oggetto di concessione.

2. Il concedente è autorizzato a trattenere dall'ammontare determinato ai sensi del comma 1, l'importo corrispondente all'eventuale credito vantato da ANAS s.p.a., a titolo di prezzo di concessione, nei confronti del concessionario. Le somme trattenute sono versate ad ANAS s.p.a. nei termini e secondo le modalità definite con la medesima società e d'intesa con il Ministero dell'economia e delle finanze, anche tenendo conto del flusso di cassa derivante dai proventi della gestione dell'infrastruttura autostradale eventualmente affidata ad ANAS s.p.a. ai sensi dell'articolo 35, comma 1, del decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8. Sulle somme trattenute non decorrono ulteriori interessi.

3. Per le finalità di cui al comma 1, è istituito nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili un fondo con una dotazione di 500 milioni di euro, di cui 100 milioni di euro per l'anno 2022, 150 milioni di euro per l'anno 2023 e 250 milioni di euro per l'anno 2024. Agli oneri derivanti dal presente comma si provvede ai sensi dell'articolo 7-*quater*.

4. Al fine di consentire la realizzazione degli interventi infrastrutturali di cui alla delibera del Comitato interministeriale per la programmazione economica n. 26 del 25 giugno 2020, pubblicata nella Gazzetta ufficiale n. 266 del 26 ottobre 2020, e alla delibera del Comitato interministeriale per la programmazione economica n. 25 del 25 giugno 2020, pubblicata nella Gazzetta ufficiale n. 264 del 24 ottobre 2020, nelle more della definizione del procedimento per l'affidamento di detti interventi, è disposta la proroga di ulteriori due anni, fino al 3 agosto 2024, del termine previsto per l'adozione dei decreti di esproprio di cui alla dichiarazione di pubblica utilità, apposta dal medesimo Comitato interministeriale con la delibera n. 88 del 18 novembre 2010, pubblicata nella Gazzetta ufficiale n. 195 del 26 agosto 2011, nonché la proroga di ulteriori due anni, fino al 10 dicembre 2024, del termine previsto per l'adozione dei decreti di esproprio di cui alla dichiarazione di pubblica utilità, apposta dal medesimo Comitato interministeriale con la delibera n. 51 del 2 agosto 2013, pubblicata nella Gazzetta ufficiale n. 2 del 3 gennaio 2014. Agli eventuali oneri aggiuntivi derivanti dai conseguenti provvedimenti di esproprio si provvede a valere sulle risorse di cui all'articolo 2, comma 2-*terdecies*, ultimo periodo, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156.

Art. 7-*ter*

(Disposizioni urgenti per la gestione e la sicurezza delle tratte autostradali A24 e A25)

1. La Convenzione unica del 18 novembre 2009 sottoscritta tra ANAS s.p.a. e Strada dei Parchi s.p.a. per la gestione in concessione della rete autostradale costituita dalle autostrade A24 e A25 è risolta per grave inadempimento del concessionario, Strada dei Parchi s.p.a., sulla base delle motivazioni del decreto della Direzione generale per le strade e le autostrade, l'alta sorveglianza sulle infrastrutture stradali e la vigilanza sui contratti concessori autostradali del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili n. 29 del 14 giugno 2022, approvato con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili adottato, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, in data 7 luglio 2022. Con la presente disposizione, il citato decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibile di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze è reso immediatamente e definitivamente efficace. Fermo quanto previsto dall'articolo 21, comma 2, del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, ai decreti di cui al primo e al secondo periodo del presente comma si applica, ancorché non sottoposti a visto e registrazione della Corte dei conti, la disciplina prevista dall'articolo 1, comma 1, quarto periodo, della legge 14 gennaio 1994, n. 20.

2. Fermo quanto previsto dall'articolo 35, comma 1, ultimo periodo, del decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8, in

considerazione della retrocessione al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili in qualità di concedente della rete autostradale, costituita dalle autostrade A24 e A25 e nelle more del trasferimento della titolarità della concessione di detta rete autostradale, alla società in-house di cui all'articolo 2, comma 2-*sexies*, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, e, comunque, non oltre la data del 31 dicembre 2023, ANAS s.p.a. assume a decorrere dall'8 luglio 2022, data di entrata in vigore del decreto-legge 7 luglio 2022, n. 85, e al fine di assicurare la continuità della circolazione in condizione di sicurezza, la gestione delle autostrade A24 e A25, ai sensi del medesimo comma 1 del citato articolo 35, provvedendo, altresì, allo svolgimento delle seguenti attività:

a) effettuazione degli interventi di manutenzione ordinaria;

b) completamento degli interventi di cui all'articolo 52-*quinquies* del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96 e di cui all'articolo 16-*bis* del decreto-legge 20 giugno 2017, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2017, n. 123, a valere sulle risorse previste dalle citate disposizioni;

c) nei limiti delle risorse allo scopo individuate, effettuazione di ogni ulteriore intervento ritenuto necessario dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili ovvero dal Commissario straordinario di cui all'articolo 206 del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020 n. 77.

3. Per lo svolgimento delle attività di cui al comma 2, nonché per assicurare la continuità della circolazione lungo le autostrade A24 e A25, la società ANAS s.p.a.:

a) si avvale, con rimborso dei relativi oneri ed a valere sulle risorse di cui al comma 8, del personale della società Strada dei Parchi s.p.a., nonché delle società Parchi Global Service s.p.a. e Infraengineering S.r.l., titolare alla data dell'8 luglio 2022, data di entrata in vigore del decreto-legge 7 luglio 2022, n. 85, di un contratto di lavoro subordinato alle dipendenze di dette società e assegnato, alla medesima data, allo svolgimento del servizio autostradale, con esclusione del personale inquadrato come dirigente. ANAS s.p.a. è, altresì, autorizzata ad assumere, nella misura necessaria ad assicurare lo svolgimento delle attività di cui al comma 2, il personale di cui al primo periodo, che, a tal fine, non è tenuto ad osservare i termini di preavviso previsti in caso di dimissioni volontarie e che viene inquadrato, secondo le previsioni del contratto collettivo nazionale di lavoro applicato dalla medesima ANAS, in un livello corrispondente a quello riconosciuto da Strada dei Parchi s.p.a., da Parchi Global Service s.p.a. o da Infraengineering S.r.l., con salvaguardia, ad ogni effetto economico e normativo, dell'anzianità lavorativa maturata presso dette società. Il personale assunto da ANAS s.p.a., ai sensi del secondo periodo, è trasferito, con esclusione del diritto d'opzione e fatta salva la possibilità di detto personale di rassegnare le proprie dimissioni con gli effetti di cui all'articolo 2119, primo comma, del codice civile, alla società di cui al articolo 2, comma 2-*sexies*, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, entro la data indicata con il decreto di cui al comma 2-*septies* del medesimo articolo 2 ovvero, se posteriore, a quella dell'effettivo affidamento a detta società della titolarità della concessione relativa alla rete autostradale costituita dalle autostrade A24 e A25;

b) per l'affidamento delle attività necessarie alla realizzazione degli interventi di cui al comma 2, opera in deroga ad ogni disposizione di legge diversa da quella penale, fatto salvo il rispetto delle disposizioni del codice delle leggi antimafia e delle misure di prevenzione di cui al decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159, nonché dei vincoli inderogabili derivanti dall'appartenenza all'Unione europea, ivi inclusi quelli derivanti dalle direttive 2014/24/UE e 2014/25/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2014, dei principi di cui agli articoli 30, 34 e 42 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 del 2016 e delle disposizioni in materia di subappalto;

c) può effettuare la selezione degli operatori economici affidatari della realizzazione degli interventi di cui al comma 2 di importo inferiore alle soglie di cui all'articolo 35 del codice dei contratti pubblici di cui al decreto legislativo n. 50 del 2016, anche nell'ambito degli accordi quadro previsti dall'articolo 54 del citato codice dei contratti, in relazione ai quali non è ancora intervenuta

l'aggiudicazione degli appalti basati sui medesimi accordi quadro ovvero non si è provveduto alla loro esecuzione secondo le modalità previste dal citato articolo 54, commi 2, 3, 4, 5 e 6 del codice dei contratti pubblici;

d) provvede ad applicare e a riscuotere le tariffe da pedaggio, comprensive del sovrapprezzo di cui all'articolo 1, comma 1021, della legge n. 296 del 27 dicembre 2006, vigenti alla data del 31 dicembre 2017 e i relativi proventi sono destinati alla copertura dei costi di gestione, nonché all'effettuazione degli interventi di cui alla lettera a) del comma 2 e, per la parte eccedente, a quanto previsto dall'articolo 7-bis, comma 2. È esclusa ogni ulteriore remunerazione in favore di ANAS s.p.a. per lo svolgimento delle attività affidate ai sensi del presente articolo.

4. Per le medesime finalità di cui al comma 3, la società Strada dei Parchi s.p.a., la società Parchi Global Service s.p.a., la società Infraengineering S.r.l. e la società Toto Holding s.p.a. provvedono a mettere immediatamente a disposizione di ANAS s.p.a. tutta la documentazione, anche tecnica, relativa allo stato di funzionalità delle infrastrutture autostradali e ai programmi di manutenzione in corso di esecuzione, i beni materiali, ivi compresi i beni immobili, e i beni immateriali necessari per la gestione e la manutenzione ordinaria delle autostrade A24 e A25, nonché a garantire al personale autorizzato da ANAS s.p.a. l'accesso a tutta la documentazione pertinente detenuta da dette società ovvero da altre società controllate dalla società Toto Holding s.p.a.. La documentazione e i beni messi a disposizione di ANAS s.p.a. ai sensi del presente comma, sono analiticamente indicati in appositi verbali sottoscritti dai rappresentanti delle parti.

5. In caso di inosservanza degli obblighi di cui al comma 4, fatto salvo quanto previsto dall'articolo 340 del codice penale, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, adottato su proposta del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, è un nominato un commissario ad acta che si sostituisce agli organi di amministrazione delle società di cui al medesimo comma 4 ai fini della messa a disposizione della documentazione e dei beni indicati nel citato comma 4. Nello svolgimento della propria attività, il commissario ad acta può avvalersi, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, della collaborazione dei militari della Guardia di finanza, che agiscono con i poteri e le facoltà previsti dai decreti del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 633, e 29 settembre 1973, n. 600, e dalle altre disposizioni tributarie, nonché della collaborazione di altri organi dello Stato.

6. Al fine di consentire lo svolgimento da parte di ANAS s.p.a. delle attività di cui al comma 2, nonché per assicurare la continuità della circolazione lungo le autostrade A24 e A25, le prestazioni previste dai contratti stipulati da Strada dei Parchi s.p.a. per la gestione di dette autostrade ovvero per l'effettuazione degli interventi di cui alle lettere a) e b) del medesimo comma 2, qualora non già integralmente eseguite alla data dell'8 luglio 2022, data di entrata in vigore del decreto-legge 7 luglio 2022, n. 85, sono rese nei confronti di ANAS s.p.a. Entro sessanta giorni dalla predetta data, ANAS subentra nei contratti di cui al primo periodo e dalla stessa ritenuti indispensabili.

7. L'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali provvede ad effettuare ispezioni finalizzate a verificare, entro il 31 dicembre 2022, le condizioni di sicurezza dell'intera infrastruttura autostradale, costituita dall'autostrade A24 e A25, informando mensilmente ANAS s.p.a. e il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili sui risultati dell'attività ispettiva svolta.

8. Alla copertura degli oneri derivanti dalla lettera a) del comma 2, dalle lettere a), b) e c) del comma 3, nonché dai commi 4 e 6, si provvede a valere sui pedaggi riscossi da ANAS s.p.a. ai sensi della lettera d) del citato comma 3. Per l'anno 2022, è riconosciuta in favore di ANAS s.p.a. un'anticipazione di euro 60 milioni, che viene dalla medesima società restituita, senza applicazione di interessi, entro sessanta giorni dal trasferimento della titolarità della concessione relativa all'infrastruttura autostradale, costituita dall'autostrade A24 e A25, alla società in-house di cui all'articolo 2, comma 2-sexies, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, mediante apposito versamento all'entrata dello Stato, effettuato a valere sui ricavi da pedaggio complessivamente riscossi alla data del citato

trasferimento, al netto di quelli impiegati per i costi di gestione e di manutenzione ordinaria di cui al comma 2. Detto importo è riassegnato al fondo di cui all'articolo 7-bis, comma 3.

9. Fermo il diritto al risarcimento del danno causato dal grave inadempimento della società Strada dei Parchi s.p.a. agli obblighi previsti dalla Convenzione unica di cui al comma 1, l'importo previsto dall'articolo 35, comma 1, quarto periodo, del decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8 è determinato secondo le modalità previste dall'articolo 7-bis, comma 1. Agli oneri derivanti dal presente comma, si provvede a valere sulle risorse del fondo di cui all'articolo 7-bis, comma 3.

10. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile provvede a trattenere sull'importo di cui al comma 9, ai sensi e per gli effetti dell'articolo 7-bis, comma 2, una somma corrispondente all'entità delle rate di corrispettivo di cui all'articolo 3, comma 3.0, lettera c), della Convenzione unica del 18 novembre 2009 dovute e non ancora versate da Strada dei Parchi s.p.a. ad ANAS s.p.a. alla data dell'8 luglio 2022, data di entrata in vigore del decreto-legge 7 luglio 2022, n. 85. Il versamento ad ANAS s.p.a. delle somme trattenute ai sensi del primo periodo del presente comma avviene secondo le modalità previste dall'articolo 7-bis, comma 2.

11. Agli oneri derivanti dal secondo periodo del comma 8, pari a 60 milioni di euro per l'anno 2022, si provvede ai sensi dell'articolo 7-quater.

Art. 7-quater

(Disposizioni finanziarie)

1. Agli oneri derivanti dall'attuazione degli articoli 7-bis e 7-ter, pari complessivamente a 160 milioni di euro per l'anno 2022, a 150 milioni di euro per l'anno 2023 ed a 250 milioni di euro per l'anno 2024, si provvede:

a) quanto a 100 milioni di euro per l'anno 2022, 150 milioni di euro per l'anno 2023 e 250 milioni di euro per l'anno 2024, mediante corrispondente utilizzo delle somme di cui all'articolo 1, comma 813, della legge 208 dicembre 2015, n. 208, come rifinanziato dalla legge 30 dicembre 2021, n. 234;

b) quanto a 15 milioni per l'anno 2022, mediante corrispondente utilizzo 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;

c) quanto a 15 milioni per l'anno 2022, mediante corrispondente riduzione del fondo di cui all'articolo 13-duodecies del decreto-legge 28 ottobre 2020, n. 137, convertito, con modificazioni, dalla legge 18 dicembre 2020, n. 176;

d) quanto a 30 milioni per l'anno 2022, mediante corrispondente riduzione del fondo per interventi strutturali di politica economica, di cui all'articolo 10, comma 5, del decreto-legge 29 novembre 2004, n. 282, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 dicembre 2004, n. 307.

c) dopo l'articolo 12 inserire il seguente:

Art. 12-bis

(Accelerazione dei giudizi amministrativi in materia di PNRR)

1. Al fine di consentire il rispetto dei termini previsti dal Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR), qualora risulti anche sulla base di quanto rappresentato dalle amministrazioni o dalle altre parti del giudizio che il ricorso ha ad oggetto qualsiasi procedura amministrativa che riguardi interventi finanziati in tutto o in parte con le risorse previste dal PNRR, in caso di accoglimento della istanza cautelare, il tribunale amministrativo regionale, con la medesima ordinanza, fissa la data di discussione del merito alla prima udienza successiva alla scadenza del termine di trenta giorni dalla data di deposito dell'ordinanza, disponendo altresì il deposito dei documenti necessari e l'acquisizione delle eventuali altre prove occorrenti. In caso di rigetto dell'istanza cautelare da parte del tribunale amministrativo regionale, ove il Consiglio di Stato riformi l'ordinanza di primo grado, la pronuncia di appello è trasmessa al tribunale amministrativo regionale per la fissazione dell'udienza di merito. In tale ipotesi, si applica il primo periodo del presente comma e il termine di trenta giorni decorre dalla data di ricevimento dell'ordinanza da parte della segreteria del tribunale amministrativo regionale, che

ne dà avviso alle parti. Nel caso in cui l'udienza di merito non si svolga entro i termini previsti dal presente comma, la misura cautelare perde efficacia, anche qualora sia diretta a determinare un nuovo esercizio del potere da parte della pubblica amministrazione.

2. Nella decisione cautelare e nel provvedimento di fissazione dell'udienza di merito, il giudice motiva espressamente sulla compatibilità della misura e della data dell'udienza con il rispetto dei termini previsti dal PNRR.

3. Le pubbliche amministrazioni sono tenute a rappresentare che il ricorso ha ad oggetto una procedura amministrativa che riguarda interventi finanziati in tutto o in parte con le risorse previste dal PNRR.

4. Sono parti necessarie dei giudizi disciplinati dal presente articolo le amministrazioni centrali titolari degli interventi previsti nel PNRR, ai sensi dell'articolo 1, comma 1, lettera l), del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 109, per le quali si osservano le disposizioni delle leggi speciali che prescrivono la notificazione presso gli uffici dell'Avvocatura dello Stato. Si applica l'articolo 49 del codice del processo amministrativo, di cui al decreto legislativo 2 luglio 2010, n. 104.

5. Ai procedimenti disciplinati dal presente articolo si applicano, in ogni caso, gli articoli 119, secondo comma, e 120, nono comma, del codice del processo amministrativo, di cui al decreto legislativo 2 luglio 2010, n. 104.

6. Le disposizioni del presente articolo si applicano anche nei giudizi di appello, revocazione e opposizione di terzo.

7. All'articolo 48, comma 4, del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 109:

a) dopo le parole «di cui al comma 1» sono aggiunte le seguenti: «e nei giudizi che riguardano le procedure di progettazione, autorizzazione, approvazione e realizzazione delle opere finanziate in tutto o in parte con le risorse previste dal PNRR e relative attività di espropriazione, occupazione e di asservimento, nonché in qualsiasi procedura amministrativa che riguardi interventi finanziati in tutto o in parte con le risorse previste dal PNRR»;

b) dopo le parole «al decreto legislativo 2 luglio 2010, n. 104.» sono aggiunte le seguenti: «In sede di pronuncia del provvedimento cautelare si tiene conto della coerenza della misura adottata con la realizzazione degli obiettivi e il rispetto dei tempi di attuazione del PNRR.».

8. Nelle ipotesi in cui, prima della data di entrata in vigore del decreto-legge 7 luglio 2022, n. 85, la misura cautelare sia già stata concessa, qualora il ricorso abbia ad oggetto qualsiasi procedura amministrativa che riguardi opere o interventi finanziati in tutto o in parte con le risorse previste dal PNRR, l'udienza per la discussione del merito è anticipata d'ufficio entro il termine del comma 1. In tale ipotesi si applicano le ulteriori disposizioni contenute nel presente articolo.

EMENDAMENTI AL DISEGNO DI LEGGE (AL TESTO DEL DECRETO-LEGGE)

N. [2646](#)

Art. 6

6.13 (testo 2)

[Rojc](#), [Taricco](#)

Dopo il comma 3, aggiungere i seguenti:

«3-bis. Allo scopo di contribuire alla crescita sostenibile del Paese, alla decarbonizzazione del sistema energetico e per il perseguimento della resilienza energetica nazionale, i gestori aeroportuali possono costituire comunità energetiche rinnovabili, anche in deroga ai requisiti di cui al comma 2, lettere b) e c), dell'articolo 31 del decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 199, e con facoltà, anche se di potenza superiore a 1 MW, di accedere ai regimi di sostegno del medesimo decreto legislativo anche per la quota di energia condivisa da impianti e utenze di consumo non connesse sotto la stessa cabina primaria, previo pagamento degli oneri di rete. Gli impianti a fonti rinnovabili per la

produzione di energia elettrica di tali comunità devono essere realizzati all'interno dei sedimi aeroportuali nel rispetto delle linee guida ENAC per la realizzazione di impianti fotovoltaici. I piani di sviluppo aeroportuale di cui all'articolo 1, comma 6, del decreto-legge 28 giugno 1995, n. 251, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 1995, n. 351, sono adeguati di conseguenza.

3-ter. Nelle more dell'attuazione del sistema di approvvigionamento a lungo termine di cui all'articolo 18 del decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 210, al fine di accelerare lo sviluppo di nuova capacità di stoccaggio funzionale alle esigenze di gestione efficiente e sicura del sistema elettrico nazionale, necessaria al raggiungimento degli obiettivi nazionali e internazionali di decarbonizzazione, nonché alla riduzione del consumo di gas naturale e all'incremento delle fonti rinnovabili, è consentito al gestore della rete di trasmissione nazionale, in via transitoria, di realizzare ed esercire impianti di stoccaggio, con capacità di accumulo di almeno sei ore, in misura non superiore al venti per cento del fabbisogno di stoccaggio di cui ai commi 1 e 2 del citato articolo 18, fermo restando il divieto di gestione da parte del medesimo gestore della relativa capacità sui mercati elettrici.

3-quater. La capacità di stoccaggio che il gestore della rete di trasmissione nazionale può realizzare ai sensi del comma *3-ter* è individuata nella proposta di progressione temporale del fabbisogno di cui all'articolo 18, commi 1 e 2, del decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 210, evidenziando in particolare la localizzazione e le tempistiche per il relativo completamento. In relazione alla capacità di stoccaggio da realizzare da parte del gestore della rete di trasmissione nazionale, il Ministero della transizione ecologica individua le condizioni di realizzazione e adotta indirizzi in merito al monitoraggio dello stato di realizzazione delle relative opere e degli effetti sul sistema elettrico.

3-quinquies. Fermo restando quanto previsto al comma *3-octies*, entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente articolo, l'Autorità di regolazione per energia reti e ambiente definisce:

a) i criteri, le modalità e le condizioni con cui il gestore della rete di trasmissione nazionale alloca la capacità di stoccaggio di cui al comma 1 a operatori di mercato secondo criteri trasparenti e non discriminatori, attraverso la piattaforma centralizzata, organizzata e gestita dal Gestore dei mercati energetici S.p.A. di cui all'articolo 18, comma 5, del decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 210;

b) le modalità di copertura dei costi sostenuti dal gestore della rete di trasmissione nazionale per la realizzazione e l'esercizio della nuova capacità di accumulo.

3-sexies. I proventi derivanti dall'allocazione della capacità di stoccaggio sono impiegati per la riduzione dei corrispettivi a copertura dei costi di realizzazione ed esercizio della capacità di stoccaggio medesima.

3-septies. La realizzazione e l'esercizio degli impianti di stoccaggio di cui al comma *3-ter* e le relative opere connesse e infrastrutture indispensabili, nonché le modifiche sostanziali degli impianti stessi, ad eccezione degli impianti idroelettrici di accumulo mediante pompaggio, sono soggetti all'autorizzazione unica di cui all'articolo 1-*sexies* del decreto-legge 29 agosto 2003 n. 239, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 ottobre 2003, n. 290.

3-octies. Entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore del presente articolo, l'Autorità di regolazione per energia reti e ambiente si esprime ai sensi di quanto previsto dall'articolo 54, paragrafo 2, della direttiva 2019/944/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 5 giugno 2019. Ai sensi dell'articolo 54, paragrafo 3, della direttiva 2019/944/UE, della presente disposizione è data comunicazione alla Commissione e all'Agenzia per la cooperazione fra i regolatori nazionali dell'energia.»

Art. 9

9.4 (testo 2)

[Margiotta](#)

Dopo il comma 2 inserire il seguente:

«2-bis. All'articolo 25, comma 2-*bis*, del decreto-legge 27 gennaio 2022, n. 4 convertito con

modificazioni in legge 28 marzo 2022, n. 25, aggiungere infine il seguente periodo: "Il decreto di cui al secondo periodo del presente comma stabilisce altresì le modalità di erogazione a titolo di acconto di quota parte degli incentivi di cui al terzo e quarto periodo del presente comma entro due mesi dalla fine di ogni quadrimestre dell'anno di effettuazione dei trasporti ferroviari di cui ai medesimi periodi e l'erogazione del saldo entro il 30 giugno dell'anno successivo a quello dell'effettuazione dei trasporti ferroviari di cui al presente comma."»

9.26 (testo 2)

[Ruspanini](#), [Totaro](#)

Al comma 9, sostituire la lettera c), con la seguente:

«c) all'articolo 58, comma 1, sono apportate le seguenti modificazioni:

1) le parole: "venti giorni" sono sostituite dalle seguenti: "sessanta giorni";

2) è aggiunto, in fine, il seguente periodo: "Detto termine è di sette giorni per le prime iscrizioni delle unità stesse."».

Art. 12

12.12 (testo 2)

[Margiotta](#), [D'Alfonso](#)

Dopo il comma 1, aggiungere i seguenti:

«1-bis. Al fine di conseguire il perseguimento degli obiettivi del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, quali il perfezionamento delle obbligazioni giuridicamente vincolanti entro il 31 dicembre 2023, i contratti dei dirigenti generali in scadenza entro il 31 dicembre 2022 sono prorogati al 31 dicembre 2023, presso le sedi territoriali delle Amministrazioni attuatrici preposte alla gestione e attuazione degli interventi previsti nel PNRR.

1-ter. Anche al fine di garantire il supporto alle Amministrazioni locali titolari di interventi del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza - PNRR per gli adempimenti di monitoraggio, controllo e rendicontazione dei finanziamenti destinati all'attuazione degli stessi, con particolare riferimento al controllo sul divieto di doppio finanziamento, sui conflitti d'interesse nonché all'espletamento dei controlli antimafia previsti dalla normativa vigente, il Ministero dell'interno e il Ministero dell'economia e delle finanze in relazione alle rispettive competenze sono autorizzati, per il biennio 2022-2023, a reclutare con contratto di lavoro subordinato a tempo indeterminato, in aggiunta alle venti facoltà assunzionali, nei limiti della vigente dotazione organica, un contingente di 700 unità di personale da inquadrare nell'Area III, posizione economica F1, di cui 400 unità per le esigenze del Ministero dell'interno e in particolare delle Prefetture-Uffici territoriali del Governo e 300 unità per le esigenze del Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato e in particolare per le Ragionerie territoriali dello Stato, senza il previo svolgimento delle procedure di mobilità, mediante l'indizione di apposite procedure concorsuali pubbliche o lo scorrimento delle venti graduatorie di concorsi pubblici. A tal fine è autorizzata la spesa di euro 2.624.475 per l'anno 2022 e di euro 31.493.700 a decorrere dall'anno 2023.

1-quater. Il Ministero dell'interno e il Ministero dell'economia e delle finanze - Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato stipulano apposito protocollo d'intesa per definire l'attività di collaborazione destinata alle finalità di cui al comma 1-ter, anche attraverso la costituzione di presidi territoriali unitari tra le Prefetture-Uffici territoriali del Governo e le Ragionerie territoriali dello Stato.

1-quinquies. Agli oneri di cui al comma 1-ter, pari a euro 2.624.475 per l'anno 2022 e a euro 31.493.700 annui a decorrere dall'anno 2023, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2022-2024, 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 2022, allo scopo parzialmente utilizzando, per 1.449.364 di euro per l'anno 2022 e 17.392.368 euro annui a decorrere dall'anno 2023, l'accantonamento relativo al Ministero dell'interno e, per 1.175.111 euro per l'anno 2022 e 14.101.332 euro annui a decorrere 2023, l'accantonamento relativo al Ministero

dell'economia e delle finanze.»

1-*sexies*. L'Agenzia italiana del farmaco (AIFA) può prorogare e rinnovare, fino al 30 giugno 2023, i contratti di collaborazione coordinata e continuativa con scadenza entro il 31 luglio 2022, nonché provvedere affinché siano prorogati e rinnovati alla stessa data i contratti di prestazione di lavoro flessibile di cui all'articolo 30 del decreto legislativo 15 giugno 2015, n. 81, con scadenza entro la medesima data e fermi gli effetti delle proroghe eventualmente già intervenute per le medesime finalità.

1-*septies*. All'onere derivante dall'attuazione del comma 1-*sexies*, pari ad euro 905.903,00 per ciascuno degli anni 2022 e 2023, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2022-2024, 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 2022, allo scopo utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero della salute.»

Conseguentemente, alla rubrica, aggiungere in fine le seguenti parole: " per lo svolgimento delle attività connesse all'attuazione del PNRR e per il funzionamento dell'AIFA"

1.3.2.1.15. 8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) - Seduta n. 165 (ant.) del 13/07/2022

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

LAVORI PUBBLICI, COMUNICAZIONI (8ª)
Ufficio di Presidenza integrato dai rappresentanti dei Gruppi parlamentari

Riunione n. 165
MERCLEDÌ 13 LUGLIO 2022

Presidenza del Presidente
[COLTORTI](#)

Orario: dalle ore 8,35 alle ore 9,30

AUDIZIONE INFORMALE DEL COMMISSARIO STRAORDINARIO PER LA SICUREZZA DEL SISTEMA IDRICO DEL GRAN SASSO, DEL COMMISSARIO PER LA MESSA IN SICUREZZA DELLE AUTOSTRADE A24 E A25 E DEL COMMISSARIO AD ACTA PER L'AGGIORNAMENTO DEL PIANO ECONOMICO FINANZIARIO AUTOSTRADA A24-A25, INTERVENUTI IN VIDEOCONFERENZA, NELL'AMBITO DELL'ESAME DEL DISEGNO DI LEGGE N. [2646](#) (CONVERSIONE IN LEGGE DEL DECRETO-LEGGE 16 GIUGNO 2022, N. 68, RECANTE DISPOSIZIONI URGENTI PER LA SICUREZZA E LO SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE, DEI TRASPORTI E DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE, NONCHE' IN MATERIA DI GRANDI EVENTI E PER LA FUNZIONALITA' DEL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DELLA MOBILITA' SOSTENIBILI), CON PARTICOLARE RIFERIMENTO ALLA GESTIONE E ALLA SICUREZZA DELLE TRATTE AUTOSTRADALI A24-A25

1.3.2.1.16. 8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) - Seduta n. 166 (ant.) del 13/07/2022

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

LAVORI PUBBLICI, COMUNICAZIONI (8ª)
Ufficio di Presidenza integrato dai rappresentanti dei Gruppi parlamentari

Riunione n. 166
MERCLEDÌ 13 LUGLIO 2022

Presidenza del Presidente
[COLTORTI](#)

Orario: dalle ore 12,35 alle ore 13,15

AUDIZIONE INFORMALE DI RAPPRESENTANTI DI ORGANIZZAZIONI SINDACALI, INTERVENUTI IN VIDEOCONFERENZA, NELL'AMBITO DELL'ESAME DEL DISEGNO DI LEGGE N. [2646](#) (CONVERSIONE IN LEGGE DEL DECRETO-LEGGE 16 GIUGNO 2022, N. 68, RECANTE DISPOSIZIONI URGENTI PER LA SICUREZZA E LO SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE, DEI TRASPORTI E DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE, NONCHE' IN MATERIA DI GRANDI EVENTI E PER LA FUNZIONALITA' DEL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DELLA MOBILITA' SOSTENIBILI), CON PARTICOLARE RIFERIMENTO ALLA GESTIONE E ALLA SICUREZZA DELLE TRATTE AUTOSTRADALI A24-A25

1.3.2.1.17. 8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) - Seduta n. 282 (ant.) del 20/07/2022

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

LAVORI PUBBLICI, COMUNICAZIONI (8ª)

MERCOLEDÌ 20 LUGLIO 2022

282ª Seduta

Presidenza del Presidente

COLTORTI

Interviene il vice ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili Morelli.

La seduta inizia alle ore 9,05.

IN SEDE REFERENTE

(2646) Conversione in legge del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili

(Seguito dell'esame e rinvio)

Prosegue l'esame, sospeso nella seduta del 12 luglio.

Il **PRESIDENTE** comunica che all'emendamento X1.1 del Governo sono stati presentati 64 subemendamenti, pubblicati in allegato, e che sono pervenute le seguenti riformulazioni, anch'esse pubblicate in allegato: 5.0.7 (testo 2), 7.0.19 (testo 2), 8.36 (testo 2), 9.9 (testo 2), 9.27 (testo 2), 9.48 (testo 2), 10.17 (testo 2), 12.4 (testo 2) e 12.6 (testo 2).

Informa che gli emendamenti 5.1 e 10.0.7 sono stati ritirati e che il senatore Faraone ha ritirato la firma da tutti gli emendamenti e subemendamenti da lui sottoscritti, mentre il senatore Mallegni ha ritirato la firma dall'emendamento 8.42.

Dichiara quindi improponibili gli emendamenti 1.0.6, 1.0.7, 1.0.8, 1.0.9, 1.0.10, 1.0.11, 1.0.18, 1.0.19, 2.11, 2.0.1, 2.0.2, 2.0.3, 2.0.4, 2.0.5, 2.0.6, 2.0.8, 3.4, 3.9, 3.0.1, 3.0.2, 3.0.3, 3.0.5, 3.0.6, 3.0.7, 3.0.8, 4.3, 4.8, 4.9, 4.0.2, 4.0.6 (limitatamente al comma 1), 4.0.9, 4.0.10, 4.0.12, 5.0.1, 5.0.2, 5.0.3, 5.0.4, 5.0.5, 5.0.6, 6.2, 6.13 (testo 2) (ad eccezione del capoverso 3-bis), 7.1, 7.4, 7.5, 7.9, 7.18, 7.19, 7.27, 7.93, 7.94, 7.95, 7.96, 7.97, 7.111, 7.112, 7.113, 7.115, 7.117, 7.125, 7.139, 7.0.11 (limitatamente al comma 5), 7.0.16, 7.0.17, 7.0.18, 7.0.19, 7.0.19 (testo 2), 7.0.23, 7.0.25, 7.0.26, 7.0.27, 7.0.28, 7.0.29, 7.0.31, 7.0.33, 7.0.34, 7.0.35, 8.25, 8.43, 8.0.1 (limitatamente al comma 5), 8.0.2 (limitatamente al comma 5), 8.0.3 (limitatamente al comma 5), 8.0.9, 8.0.10, 8.0.29, 8.0.36, 9.8, 9.9, 9.9 (testo 2), 9.14, 9.35, 9.36, 9.37, 9.38, 9.39, 9.40, 9.41, 9.42, 9.43, 9.44, 9.48, 9.48 (testo 2), 9.0.1 (limitatamente al comma 5), 9.0.6, 9.0.7, 9.0.8, 9.0.11, 9.0.12, 10.2, 10.4, 10.5, 10.6, 10.7, 10.9, 10.10, 10.14, 10.15, 10.16, 10.17, 10.17 (testo 2), 10.0.2, 10.0.3, 10.0.4, 10.0.5, 10.0.6, 10.0.8, 10.0.13, 11.0.2, 12.4 (testo 2) (limitatamente al comma 4), 12.11, 12.12, 12.12 (testo 2), 12.13, 12.14, 12.0.1, 12.0.2, 12.0.3, 12.0.4, 12.0.5, 12.0.6, 12.0.7, 12.0.8, 12.0.9, 12.0.14, 12.0.15, 12.0.17, 12.0.18, 12.0.19, 12.0.20, 12.0.21, 12.0.22, 12.0.24, 12.0.25; i subemendamenti X1.1/1, X1.1/6, X1.1/8, X1.1/13, X1.1/42, X1.1/44, X1.1/45, X1.1/46, X1.1/47, X1.1/48, X1.1/49, X1.1/50, X1.1/51, X1.1/56, X1.1/59, X1.1/60, X1.1/61, X1.1/62, X1.1/63, X1.1/64, nonché gli ordini del giorno G/2646/20/8 e G/2646/21/8.

Comunica infine di avere già provveduto a prendere contatti con il Presidente del Senato per una valutazione condivisa in vista della discussione in Assemblea.

In attesa del parere della Commissione bilancio sul testo del provvedimento e sugli emendamenti, propone di sconvocare le sedute già previste per oggi alle 13 e alle 20 e per domani mattina alle 8.30, restando per il momento convocate le ulteriori sedute già previste dal calendario della settimana.

La Commissione conviene.

Il senatore [CAMPARI](#) (*L-SP-PSd'Az*) chiede rassicurazioni al Presidente in merito al fatto che la lista degli emendamenti improponibili appena fornita sia una lista meramente provvisoria - anche in considerazione dell'incertezza del momento politico - e che la lista definitiva potrà prevedere la riammissione di parte degli emendamenti dichiarati ora improponibili ma non, viceversa, la dichiarazione di improponibilità di emendamenti ora ammessi all'esame, in quanto, a suo avviso, alcune delle dichiarazioni di improponibilità sono incomprensibili.

Cita, a titolo esemplificativo, l'emendamento 9.42, che ritiene assolutamente congruente con l'oggetto dell'articolo al quale si riferisce, che riguarda la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. Chiarisce che esso è finalizzato a sbloccare le procedure per la realizzazione di alcuni edifici parzialmente finanziati dal Ministero delle infrastrutture negli anni '70 e '80, ma mai completati. Esso promuove dunque la funzionalità del Ministero, in quanto disincaglia pratiche burocratiche, liberando risorse ed energie.

Il [PRESIDENTE](#) afferma che quella appena fornita è la dichiarazione di improponibilità che il Presidente della Commissione è tenuto ad effettuare ai sensi dell'articolo 97 del regolamento del Senato.

Resta ferma la sua disponibilità a rivalutare specifiche questioni che gli venissero sottoposte, come ha appena fatto il senatore Campari.

La senatrice [PERGREFFI](#) (*L-SP-PSd'Az*) rileva preliminarmente che, nella giornata di ieri, numerosi capigruppo hanno chiesto al Presidente di rinviare la dichiarazione di improponibilità degli emendamenti ad un momento successivo alle comunicazioni in Aula del Presidente del Consiglio dei ministri e che il Presidente, con espressioni che lei ritiene poco cortesi, non ha accolto tale richiesta. In merito alla dichiarazione di improponibilità, ritiene che il Presidente abbia utilizzato criteri non omogenei che hanno pregiudicato il suo Gruppo, in quanto molti degli emendamenti della Lega riguardanti singole opere sono stati dichiarati improponibili, mentre gli emendamenti dal 7.128 al 7.138 che, analogamente, riguardano singole opere, sono stati ritenuti proponibili.

Il [PRESIDENTE](#) esclude nella maniera più assoluta di avere utilizzato espressioni poco cortesi nei confronti dei capigruppo e che siano state fatte distinzioni in base all'appartenenza politica dei presentatori degli emendamenti.

La senatrice [EVANGELISTA](#) (*IV-PSI*) si esprime molto criticamente sul fatto che, come già ricordato dalla senatrice Pergreffi, il Presidente non abbia accolto la richiesta dei capigruppo di posticipare la seduta alle ore 12.30.

Pur riconoscendo che non c'è niente di illegittimo nello svolgimento della seduta, ritiene che ciò sia invece del tutto inopportuno, considerato che al momento non è dato sapere se il Gruppo del quale è membro il Presidente faccia ancora parte della maggioranza o meno.

Ritiene poi inammissibile il fatto che, nel confermare la seduta, il Presidente abbia sostenuto che la richiesta dei capigruppo fosse finalizzata a rallentare i lavori della Commissione, mentre è ovvio che il rallentamento dell'esame del decreto-legge è dovuto esclusivamente alla situazione di crisi politica determinata proprio dal Gruppo del MoVimento 5 Stelle.

Afferma infine che le improponibilità dichiarate pongono un grosso problema politico, specialmente per quanto concerne gli emendamenti territoriali, e annuncia che abbandonerà i lavori della Commissione.

La senatrice [EVANGELISTA](#) (*IV-PSI*) abbandona i lavori della Commissione.

Il [PRESIDENTE](#) rileva che in base al calendario dei lavori deliberato nel corso della Conferenza dei capigruppo di ieri pomeriggio i lavori dell'Aula non prevedono alcuna sospensione alle ore 12.30.

Ricorda inoltre che la dichiarazione di improponibilità degli emendamenti è un atto dovuto ai fini della prosecuzione dei lavori e che è compito del Presidente organizzare i lavori in maniera tale che possano essere rispettati i tempi della procedura di conversione del decreto-legge.

Il senatore [CAMPARI](#) (*L-SP-PSd'Az*) osserva che rinviare la seduta a domani non avrebbe inciso in maniera significativa sui tempi della procedura di conversione del decreto-legge.

Il senatore [CORTI](#) (*L-SP-PSd'Az*) chiede al Presidente di rivalutare la proponibilità dell'emendamento 5.0.4, recante misure di accelerazione per il completamento del ponte di San Benedetto Po sul fiume Po, e dell'emendamento 5.0.5, recante interventi urgenti per il completamento dei collegamenti viari del nuovo ponte sul Ticino lungo la SS 494.

La senatrice [DI GIROLAMO](#) (*M5S*) osserva preliminarmente che il fatto che il Presidente faccia parte di un Gruppo di maggioranza o di opposizione è del tutto irrilevante ai fini della dichiarazione di improponibilità degli emendamenti, come dimostrato dal fatto che anche in questa legislatura ci sono stati e ci sono Presidenti di Commissione di opposizione che esercitano le funzioni previste dal regolamento del Senato.

Chiede quindi se il Presidente intenda fissare un termine per la presentazione di riformulazioni degli emendamenti dichiarati improponibili.

Il [PRESIDENTE](#) chiarisce che il tema non è quello di presentare riformulazioni degli emendamenti dichiarati improponibili, ma eventualmente quello di chiedere al Presidente di rivalutare, con riferimento a specifici casi, la dichiarazione di improponibilità.

Per tale motivo ritiene non opportuna la fissazione di un termine ma, nell'interesse del buon andamento dei lavori, invita gli interessati ad agire quanto prima, ribadendo la propria disponibilità ad esaminare tutte le questioni che gli verranno sottoposte.

La senatrice [PERGREFFI](#) (*L-SP-PSd'Az*), ad integrazione del suo precedente intervento, chiarisce che esso era finalizzato a sollecitare la riammissione degli emendamenti della Lega vertenti su singole opere e non invece a chiedere la dichiarazione di improponibilità degli emendamenti dal 7.128 al 7.138.

Il seguito dell'esame è rinviato.

SCONVOCAZIONE DELLE SEDUTE ODIERNE E DELLA SEDUTA ANTIMERIDIANA DI DOMANI

Il [PRESIDENTE](#) comunica che le sedute già convocate per oggi, mercoledì 20 luglio, alle ore 13 e alle ore 20, nonché per domani, giovedì 21 luglio, alle ore 8,30, non avranno più luogo.

La Commissione prende atto.

La seduta termina alle ore 9,25.

EMENDAMENTI AL DISEGNO DI LEGGE

N. [2646](#)

Art. 5

5.0.7 (testo 2)

[Matrisciano](#)

Dopo l'articolo, inserire il seguente:

«Art. 5-bis.

(Disposizioni urgenti per lo sviluppo progettuale dello scalo di "Alessandria Smistamento")

1. Al fine di favorire il potenziamento del traffico merci dei porti di Savona e Genova e di promuovere l'intemodalità nei medesimi retroporti, la progettazione del nuovo centro merci di Alessandria Smistamento, di cui all'articolo 1, comma 1026, della legge 30 dicembre 2018, n. 145, già affidata ai sensi dell'articolo 1, comma 1009 e 1010, della legge 30 dicembre 2021, n. 234, è integrata con la realizzazione di un *Master plan* che interessa tutta l'area di "Alessandria smistamento", volto ad individuare e definire le principali aree di intervento in un quadro di sviluppo pubblico-privato, unitamente a misure specifiche di risanamento ambientale, sviluppo economico e sociale, miglioramento e rigenerazione del contesto urbano. Per le finalità di cui al presente comma, è autorizzata una spesa di 4,5 milioni di euro per l'anno 2022.

2. Agli oneri derivanti dal presente articolo, pari a 4,5 milioni di euro per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione delle risorse del Fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.»

Art. 7

7.0.19 (testo 2)

[Pergreffi](#), [Campari](#), [Corti](#), [Rufa](#), [Ripamonti](#)

Dopo l'articolo, aggiungere il seguente:

«Art. 7-bis

(Disposizioni in materia di distribuzione automobilistica)

1. Le disposizioni di cui al presente articolo si applicano agli accordi verticali tra il costruttore automobilistico o l'importatore e i singoli distributori autorizzati per la commercializzazione di veicoli non ancora immatricolati, nonché di autoveicoli che siano stati immatricolati dai distributori autorizzati da non più di sei mesi e che non abbiano percorso più di 6000 km.

2. Gli accordi tra il produttore o l'importatore e il distributore autorizzato hanno durata minima di cinque anni e regolano le modalità di vendita, i limiti del mandato, le rispettive assunzioni di responsabilità e la ripartizione dei costi connessi alla vendita. Ciascuna parte comunica con nota in forma scritta trasmessa almeno sei mesi prima della scadenza, l'intenzione di non procedere alla rinnovazione dell'accordo, a pena di inefficacia della medesima comunicazione.

3. Il costruttore di veicoli o l'importatore, prima della conclusione dell'accordo di cui ai commi 1 e 2, nonché in caso di successive modifiche allo stesso, forniscono al distributore autorizzato tutte le informazioni di cui siano in possesso, che risultino necessarie a valutare consapevolmente l'entità degli impegni da assumere e la sostenibilità degli stessi in termini economici, finanziari e patrimoniali, inclusa la stima dei ricavi marginali attesi dalla commercializzazione dei veicoli.

4. Al costruttore automobilistico o all'importatore che recede dall'accordo prima della scadenza contrattuale è fatto obbligo di corrispondere un equo indennizzo al distributore autorizzato parametrato congiuntamente al valore:

a) degli investimenti che questo ha in buona fede effettuato ai fini dell'esecuzione dell'accordo e che non siano stati ammortizzati alla data di cessazione dell'accordo;

b) dell'avviamento per le attività svolte nell'esecuzione degli accordi, commisurato al fatturato del distributore autorizzato negli ultimi cinque anni di vigenza dell'accordo.

5. L'indennizzo di cui al comma 4 non è dovuto nel caso di risoluzione per inadempimento o quando il recesso sia chiesto dal distributore autorizzato.»

Art. 8

8.36 (testo 2)

[Pergreffi](#), [Campari](#), [Corti](#), [Ripamonti](#), [Rufa](#)

Dopo il comma 12, aggiungere i seguenti:

«12-bis. Al fine di contrastare gli effetti economici derivanti dall'incremento del prezzo dei carburanti, ed incentivare l'utilizzo del trasporto pubblico, per il periodo di imposta in corso al 31 dicembre 2022, la detrazione di cui all'articolo 15, comma 1, lettera i-decies), del decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917, si applica nella misura del 50 per cento.

12-ter. Agli oneri derivanti dal comma precedente, valutati in 77,9 milioni di euro per l'anno 2023, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per interventi strutturali di politica economica di cui all'articolo 10, comma 5, del decreto-legge 29 novembre 2004, n. 282, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 dicembre 2004, n. 307.»

Art. 9

9.9 (testo 2)

[De Angelis](#), [Campari](#), [Corti](#), [Ripamonti](#), [Rufa](#)

Dopo il comma 7, aggiungere il seguente:

«7-bis. Al fine di realizzare gli investimenti di competenza del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili finanziati a valere sul Fondo per lo sviluppo e la coesione di cui all'articolo 4,

del decreto legislativo 31 maggio 2011, n. 88, all'articolo 44, comma 7, lettera b), del decreto-legge 30 aprile 2019, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 giugno 2019, n. 58, le parole: "31 dicembre 2022" sono sostituite dalle seguenti: "31 dicembre 2023".»

9.27 (testo 2)

[Berutti](#)

Al comma 9, sostituire la lettera c), con la seguente:

"c) all'articolo 58, comma 1, sono apportate le seguenti modificazioni:

1) le parole: "venti giorni" sono sostituite dalle seguenti: "sessanta giorni";

2) è aggiunto, in fine, il seguente periodo: "Detto termine è di sette giorni per le prime iscrizioni delle unità stesse.".

9.48 (testo 2)

[Faggi](#), [Arrigoni](#), [Pergreffi](#), [Campari](#), [Corti](#), [Rufa](#), [Ripamonti](#)

Dopo il comma 10 aggiungere, in fine, il seguente:

«10-bis. Al fine di realizzare gli interventi di cui all'articolo 1, comma 26, della legge 27 dicembre 2019, n. 160, di competenza del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, al medesimo articolo 1, comma 26, della citata legge n. 160 del 2019, le parole da "come previsto" a "legge 28 giugno 2019, n. 58," sono soppresse, e le parole "è assegnata al soggetto attuatore degli interventi" sono sostituite dalle seguenti: "è trasferita alla medesima provincia".».

Art. 10

10.17 (testo 2)

[Damiani](#)

Dopo il comma 5, aggiungere il seguente:

«5-bis All'articolo 12 del decreto legge 10 settembre 2021 n. 121, convertito con modificazioni dall'articolo 1, legge 9 novembre 2021, n. 156 sono apportate le seguenti modificazioni:

- al comma 3, secondo periodo, le parole "entro sei mesi dalla pubblicazione del decreto" sono sostituite dalle seguenti "entro 12 mesi dalla pubblicazione del decreto";

- al comma 8 bis le parole "fino a 5.000 abitanti" sono sostituite dalle seguenti "fino a 20.000 abitanti". »

Art. 12

12.4 (testo 2)

[Arrigoni](#), [Pergreffi](#), [Campari](#), [Corti](#), [Ripamonti](#), [Rufa](#)

Sostituire l'articolo con il seguente:

"Art. 12

(Misure in materia di funzionamento della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS e della Commissione tecnica PNRR-PNIECe altre misure in materia ambientale)

1. All'articolo 8, comma 5, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, al primo periodo, dopo le parole «sono versate all'entrata del bilancio dello Stato nell'anno precedente» sono aggiunte le seguenti «e interamente riassegnate sul pertinente capitolo dello stato di previsione del Ministero della transizione ecologica».

2. Agli oneri di cui al comma 1, pari a 9,8 milioni di euro a decorrere dall'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2022-2024, 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 2022, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero della transizione ecologica.

3. All'articolo 8, comma 2, ultimo periodo e comma 5, ultimo periodo, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, la parola "provvedimento" è sostituita dalla parola "parere".»

4. All'articolo 16-*ter*, comma 1, del decreto legislativo 13 gennaio 2003, n. 36, sono apportate le seguenti modificazioni:

- a) alla lettera c) le parole "fino al 30 giugno 2022," sono soppresse;
- b) la lettera c-*bis* è soppressa."

12.6 (testo 2)

[Margiotta](#)

All'articolo 12, apportare le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, sostituire le parole: «ad integrazione delle risorse di cui all'articolo 8, comma 5, decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, è autorizzata la spesa di 1,5 milioni di euro a decorrere dall'anno 2022. Agli oneri derivanti dal presente comma, pari a 1,5 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2022» con le seguenti: «le risorse di cui all'articolo 8, comma 5, decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, sono incrementate, per il 2022, di 3,5 milioni di euro. Agli oneri derivanti dal presente comma, pari a 3,5 milioni di euro annui, per il 2022,».

b) dopo il comma 1, aggiungere il seguente: «1-*bis*. A decorrere dal 1° gennaio 2023, per le tariffe di cui all'articolo 33, comma 1, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, si procede secondo le modalità previste dall'articolo 33, comma 3-*bis*, quinto e sesto periodo, del medesimo decreto.»

c) dopo il comma 1-*bis*, aggiungere il seguente: «1-*ter*. All'articolo 8, comma 2, ultimo periodo, e comma 5, ultimo periodo, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, la parola: "provvedimento" è sostituita dalla seguente: "parere".».

Art. X1

X1.1/1

[Mallegni](#)

All'emendamento X1.1, al «Conseguentemente» alla lettera a) premettere la seguente:

«0a) all'articolo 6, dopo il comma 3, aggiungere i seguenti:

*"3-*bis*. Con gli importi residui non utilizzati del fondo istituito ai sensi dell'articolo 1, comma 715, della legge 30 dicembre 2020, n. 178, nello stato di previsione del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, come incrementato dall'articolo 73, commi 2 e 3, del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 luglio 2021, n. 106, accertati alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, è costituito un Fondo presso l'ENAC da destinarsi a investimenti rivolti a consentire la gestione dei mezzi e delle infrastrutture aeroportuali attraverso l'impiego di fonti di energia rinnovabili e sostenibili e il ricorso a sistemi di innovazione energetica.*

*3-*ter*. Con uno o più decreti del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, su proposta dell'ENAC, da adottare entro 60 giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono individuati gli investimenti da cofinanziare per le finalità di cui al comma 3-*bis*, nonché le modalità e i criteri di assegnazione dei finanziamenti, attraverso procedure di selezione pubblica, ai soggetti attuatori che dovranno sostenere almeno il 25 per cento del costo del progetto, con un onere massimo a carico del fondo comunque non superiore a 7 milioni di euro. I destinatari dei cofinanziamenti, in relazione agli specifici progetti approvati, possono essere le società di gestione aeroportuale, le società che prestano servizi aeroportuali di assistenza a terra, nonché le imprese di manutenzione e ulteriori società che detengono infrastrutture nell'ambito degli aeroporti commerciali per lo svolgimento di attività funzionali al trasporto aereo.*

*3-*quater*. Nell'ambito della dotazione organica, come modificata dall'articolo 1, comma 1004, della legge 30 dicembre 2020, n. 178, l'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC) è autorizzato ad istituire due unità di personale di livello dirigenziale di prima fascia, da selezionare, in sede di prima applicazione, mediante concorso per titoli ed esami, con iscrizione nel bilancio dell'Ente del relativo Fondo.*

*3-*quinqies*. Agli oneri derivanti dal comma 3-*quater*, pari a 500 mila euro annui a decorrere dal*

2022, si provvede a valere sulle risorse disponibili nel bilancio dell'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC). Alla compensazione dei relativi effetti finanziari, in termini di fabbisogno e di indebitamento netto, entro il limite di 500.000 euro annui a decorrere dal 2022, 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 2022, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al medesimo Ministero. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti le occorrenti variazioni di bilancio".»

X1.1/2

[Mallegni](#), [Vono](#), [Gallone](#)

All'emendamento X1.1, al «Conseguentemente», sopprimere la lettera b).

X1.1/3

[Grimani](#)

All'emendamento X1.1, al "Conseguentemente", sopprimere la lettera b).

X1.1/4

[Malan](#), [Ruspanini](#), [Totaro](#)

All'emendamento X1.1, al capoverso "Art. 7-bis", comma 1, primo periodo, sostituire le parole: "dodici mesi" con le seguenti: "sei mesi".

X1.1/5

[Lupo](#), [De Petris](#)

All'emendamento X1.1, al «Conseguentemente», lettera b), capoverso «Art. 7-bis», apportare le seguenti modifiche:

a) al comma 4, dopo le parole: «nelle more della definizione del procedimento per l'affidamento di detti interventi» inserire le seguenti: «, nonché dalla revisione progettuale»;

b) dopo il comma 4, aggiungere, in fine, il seguente:

«4-bis. Al fine di ridurre i tempi di conclusione delle attività liquidatorie delle società di cui all'articolo 2, comma 2-terdecies, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, in relazione alle quali sia già stato adottato alla data di entrata in vigore della presente disposizione il decreto, previsto dal secondo periodo del medesimo comma 2-terdecies, di nomina del Commissario liquidatore, è autorizzata la spesa in favore di detto Commissario liquidatore nel limite massimo di euro 2 milioni di euro per l'anno 2022. Agli oneri derivanti dal presente comma, si provvede mediante corrispondente utilizzo delle risorse di cui al 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.»

X1.1/6

[Mallegni](#), [Vono](#), [Gallone](#)

All'emendamento X1.1, al capoverso "Art. 7-bis", aggiungere, in fine, il seguente comma:

«4-bis. Entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione 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 in particolare per quanto riguarda l'installazione delle colonnine di ricarica delle auto elettriche.»

X1.1/7

[Malan](#), [Ruspanini](#), [Totaro](#)

All'emendamento XI.1, al capoverso "Art. 7-bis", dopo il comma 4 aggiungere il seguente:

«4-bis. In ordine al ristoro del minore fatturato in relazione all'emergenza pandemica da Covid-19, ai concessionari autostradali si applicano le norme applicabili alla generalità delle aziende. Si intende nullo ogni atto contrario al principio di cui al periodo precedente.»

XI.1/8

[Malan](#), [Ruspanini](#), [Totaro](#)

All'emendamento XI.1, sostituire il capoverso "Art. 7-ter" con il seguente:

«Art. 7-ter.

(Disposizioni urgenti per la gestione e la sicurezza delle tratte autostradali di cui alla convenzione sottoscritta il 12 ottobre 2007 tra ANAS S.p.A. e la Società Autostrade per l'Italia S.p.A.).

1. La Convenzione unica del 12 ottobre 2007 sottoscritta tra ANAS s.p.a. e Autostrade per l'Italia S.p.A. per la gestione in concessione della relativa rete autostradale è risolta per grave inadempimento del concessionario, Autostrade per l'Italia S.p.A., a far tempo dal settimo giorno successivo al decreto della Direzione generale per le strade e le autostrade, l'alta sorveglianza sulle infrastrutture stradali e la vigilanza sui contratti concessori autostradali del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e sulla base del medesimo. Tale decreto è emesso entro quindici giorni dall'entrata in vigore della legge di conversione in legge del presente decreto-legge, in conformità al parere reso in data 28 giugno 2019 dal Gruppo di lavoro istituito con Decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti n. 119 del 2019. Il decreto di cui al precedente periodo è approvato con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili da adottarsi di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, immediatamente e definitivamente efficace.

2. Fermo quanto previsto dall'articolo 35, comma 1, ultimo periodo, del decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8, in considerazione della retrocessione al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili in qualità di concedente della rete autostradale di cui al comma 1, e nelle more dell'effettuazione delle procedure competitive per l'individuazione dei nuovi concessionari per ciascuno delle tre reti in cui dividere la rete già in concessione ad Autostrade per l'Italia S.p.A. e comunque non oltre la data del 30 giugno 2024, ANAS s.p.a. assume, a decorrere dalla data di entrata in vigore della legge di conversione in legge del presente decreto e al fine di assicurare la continuità della circolazione in condizione di sicurezza, la gestione della rete suddetta, ai sensi del medesimo comma 1 del citato articolo 35, provvedendo, altresì, allo svolgimento delle seguenti attività:

- a) effettuazione degli interventi di manutenzione ordinaria;
- b) completamento degli interventi necessari alla sicurezza dell'intera infrastruttura;
ste dalle citate disposizioni;

c) nei limiti delle risorse allo scopo individuate, effettuazione di ogni ulteriore intervento ritenuto necessario e urgente dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

3. Per lo svolgimento delle attività di cui al comma 2, nonché per assicurare la continuità della circolazione lungo la rete autostradale di cui al comma 1, la società ANAS s.p.a.:

a) si avvale, con rimborso dei relativi oneri ed a valere sulle risorse di cui al comma 8, del personale della società Autostrade per l'Italia s.p.a., e società controllate, titolare, alla data di entrata in vigore della presente disposizione, di un contratto di lavoro subordinato alle dipendenze di dette società e assegnato, alla medesima data, allo svolgimento del servizio autostradale, con esclusione del personale inquadrato come dirigente. ANAS s.p.a. è altresì autorizzata ad assumere, nella misura necessaria ad assicurare lo svolgimento delle attività di cui al comma 2, il personale di cui al primo periodo, che, a tal fine, non è tenuto ad osservare i termini di preavviso previsti in caso di dimissioni volontarie e che viene inquadrato, secondo le previsioni del contratto collettivo nazionale di lavoro applicato dalla medesima ANAS, in un livello corrispondente a quello riconosciuto in precedenza, con salvaguardia, ad ogni effetto economico e normativo, dell'anzianità lavorativa maturata presso dette società;

b) provvede ad applicare e a riscuotere le tariffe da pedaggio, comprensive del sovrapprezzo di cui all'articolo 1, comma 1021, della legge n. 296 del 27 dicembre 2006, vigenti alla data del 31 dicembre 2017 e i relativi proventi sono destinati alla copertura dei costi di gestione, nonché all'effettuazione degli interventi di cui al comma 2. È esclusa ogni ulteriore remunerazione in favore di ANAS s.p.a. per lo svolgimento delle attività affidate ai sensi del presente articolo.

4. Per le medesime finalità di cui al comma 3, la società Autostrade per l'Italia s.p.a. con le sue controllate provvede a mettere immediatamente a disposizione di ANAS s.p.a. tutta la documentazione, anche tecnica, relativa allo stato di funzionalità delle infrastrutture autostradali e ai programmi di manutenzione in corso di esecuzione, i beni materiali, ivi compresi i beni immobili, e i beni immateriali necessari per la gestione e la manutenzione ordinaria della rete autostradale di cui al comma 1, nonché a garantire al personale autorizzato da ANAS s.p.a. l'accesso a tutta la documentazione pertinente detenuta da dette società. La documentazione e i beni messi a disposizione di ANAS s.p.a. ai sensi del presente comma, sono analiticamente indicati in appositi verbali sottoscritti dai rappresentanti delle parti.

5. In caso di inosservanza degli obblighi di cui al comma 4, fatto salvo quanto previsto dall'articolo 340 del codice penale, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, adottato su proposta del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, è nominato un commissario ad acta che si sostituisce agli organi di amministrazione delle società di cui al medesimo comma 4 ai fini della messa a disposizione della documentazione e dei beni indicati nel citato comma 4. Nello svolgimento della propria attività, il commissario ad acta può avvalersi, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, della collaborazione dei militari della Guardia di finanza, che agiscono con i poteri e le facoltà previsti dai decreti del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 633, e 29 settembre 1973, n. 600, e dalle altre disposizioni tributarie, nonché della collaborazione di altri organi dello Stato.

6. Al fine di consentire lo svolgimento da parte di ANAS s.p.a. delle attività di cui al comma 2, nonché per assicurare la continuità della circolazione lungo la rete autostradale di cui al comma 1, le prestazioni previste dai contratti stipulati da Autostrade per l'Italia s.p.a. per la gestione di detta rete ovvero per l'effettuazione degli interventi di cui alle lettere a) e b) del medesimo comma 2, qualora non già integralmente eseguite alla data di entrata in vigore della presente disposizione, sono rese nei confronti di ANAS s.p.a. Entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore delle disposizioni di cui al presente articolo, ANAS subentra nei contratti di cui al primo periodo e dalla stessa ritenuti indispensabili.

7. L'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali provvede ad effettuare ispezioni finalizzate a verificare, entro il 31 dicembre 2022, le condizioni di sicurezza dell'intera infrastruttura autostradale di cui al comma 1, informando mensilmente sui risultati dell'attività ispettiva svolta ANAS s.p.a. e il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, il quale in merito trasmette relazione trimestrale alle commissioni competenti di Camera e Senato.

8. Alla copertura degli oneri derivanti dalla lettera a) del comma 2, dalle lettere a), b) e c) del comma 3, nonché dai commi 4 e 6, si provvede a valere sui pedaggi riscossi da ANAS s.p.a. ai sensi della lettera d) del citato comma 3. Per l'anno 2022, è riconosciuta in favore di ANAS s.p.a. un'anticipazione di euro 60 milioni, che viene dalla medesima società restituita, senza applicazione di interessi, entro sessanta giorni dal trasferimento della titolarità della concessione relativa all'infrastruttura autostradale di cui al comma 1 alle società vincitrici della procedura competitiva di cui al comma 2, mediante apposito versamento all'entrata dello Stato, effettuato a valere sui ricavi da pedaggio complessivamente riscossi alla data del citato trasferimento, al netto di quelli impiegati per i costi di gestione e di manutenzione ordinaria di cui al comma 2. Detto importo è riassegnato al fondo di cui all'articolo 1, comma 3.

9. Fermo il diritto al risarcimento del danno causato dal grave inadempimento della società Autostrade per l'Italia s.p.a. agli obblighi previsti dalla Convenzione unica di cui al comma 1, l'importo previsto dall'articolo 35, comma 1, quarto periodo, del decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162,

convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8 è determinato secondo le modalità previste dall'articolo 1, comma 1. Agli oneri derivanti dal presente comma, si provvede a valere sulle risorse del fondo di cui all'articolo 1, comma 3.

10. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile provvede a trattenere sull'importo di cui al comma 9, ai sensi e per gli effetti dell'articolo 1, comma 2, una somma corrispondente all'entità delle rate di corrispettivo di cui alla Convenzione unica del 12 ottobre 2007 dovute e non ancora versate da Autostrade per l'Italia s.p.a. ad ANAS s.p.a. alla data di entrata in vigore del presente decreto. Il versamento ad ANAS s.p.a. delle somme trattenute ai sensi del primo periodo del presente comma avviene secondo le modalità previste dall'articolo 1, comma 2.

11. Agli oneri derivanti dal secondo periodo del comma 8, pari a 60 milioni di euro per l'anno 2022, si provvede ai sensi dell'articolo 4.»

X1.1/9

[Mallegni](#), [Vono](#), [Gallone](#)

All'emendamento X1.1, al capoverso «Art. 7-ter», al comma 1, apportare le seguenti modificazioni:

a) sopprimere il secondo periodo;

b) al terzo periodo, sopprimere le parole: «, ancorché non sottoposti a visto di registrazione della Corte dei Conti.».

X1.1/10

[D'Alfonso](#)

All'emendamento X1.1, alla lettera b), capoverso «Art. 7-ter», al comma 1, apportare le seguenti modificazioni:

a) sopprimere il secondo periodo;

b) al terzo periodo, sopprimere le parole: «, ancorché non sottoposti a visto di registrazione della Corte dei Conti.».

X1.1/11

[Grimani](#)

All'emendamento X1.1, al capoverso "Art. 7-ter" apportare le seguenti modifiche:

1. Al comma 1 sopprimere il secondo periodo;

2. Al comma 1 sopprimere le parole: ", ancorché non sottoposti a visto di registrazione della Corte dei Conti,"

X1.1/12

[Lupo](#)

All'emendamento X1.1, al «Conseguentemente», lettera b), capoverso «Art. 7-ter», al comma 1, terzo periodo, sopprimere le seguenti parole: «, ancorché non sottoposti a visto di registrazione della Corte dei Conti.».

X1.1/13

[Malan](#), [Ruspanini](#), [Totaro](#)

All'emendamento X1.1, al capoverso "Art. 7-ter", comma 1, dopo la lettera d) aggiungere la seguente:

«d-bis) a rendere noto senza ritardo alle predette Commissioni nonché alle competenti Commissioni dell'altro ramo del Parlamento il parere reso in data 28 giugno 2019 dal Gruppo di lavoro istituito con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti n. 119 del 2019 per esaminare eventuali inadempimenti del concessionario Autostrade per l'Italia s.p.a. agli obblighi scaturenti dal rapporto concessorio in forza della Convenzione unica del 2007, nonché, se esistente, analoga documentazione riguardante le autostrade A24 e A25.»

X1.1/14

[Mirabelli](#), [D'Alfonso](#)

All'emendamento XI.1, alla lettera b), capoverso «Art. 7-ter», comma 2, lettera a), dopo le parole: «interventi di manutenzione ordinaria» aggiungere le seguenti: «, straordinaria e di ripristino infrastrutturale»

XI.1/15

[Errani, De Petris](#)

All'emendamento XI.1, al capoverso "Art. 7-ter", comma 2, lettera a), dopo la parola: "ordinaria" aggiungere le seguenti: ", straordinaria e di ripristino infrastrutturale".

XI.1/16

[Mallegni, Vono, Gallone](#)

All'emendamento XI.1, al capoverso «Art. 7-ter», al comma 3, lettera a), sostituire il primo e secondo periodo con i seguenti:

«si avvale, con rimborso dei relativi oneri ed a valere sulle risorse di cui al comma 8, del personale della società Strada dei Parchi S.p.A., nonché delle società Parchi Global Service S.p.A. e Infraengineering S.r.l. fatta eccezione per il personale di queste impegnato nei contratti di cui al comma 6, titolare, alla data di entrata in vigore della presente disposizione, di un contratto di lavoro subordinato alle dipendenze di dette società e assegnato, alla medesima data, allo svolgimento del servizio autostradale, con esclusione del personale inquadrato come dirigente. Anas S.p.A. è altresì, obbligata ad assumere, per assicurare lo svolgimento delle attività di cui al comma 2, il personale di cui al primo periodo e, alla cessazione dei contratti di cui al comma 6, l'ulteriore personale delle società Parchi Global Service S.p.A. e Infraengineering S.r.l. oggi impegnato nei contratti di cui al comma 6, che, a tal fine, non è tenuto ad osservare i termini di preavviso previsti in caso di dimissioni volontarie e che viene inquadrato, secondo le previsioni del contratto collettivo nazionale di lavoro applicato dalla medesima ANAS, in un livello corrispondente a quello riconosciuto da Strada dei Parchi S.p.A., da Parchi Global Service S.p.A. o da Infraengineering S.r.l. con salvaguardia, ad ogni effetto economico e normativo, dell'anzianità lavorativa maturata presso dette società.»

XI.1/17

[Grimani](#)

All'emendamento XI.1, al capoverso «Art. 7-ter», al comma 3, sostituire i primi due periodi con i seguenti:

"a) si avvale, con rimborso dei relativi oneri ed a valere sulle risorse di cui al comma 8, del personale della società Strada dei Parchi S.p.A., nonché delle società Parchi Global Service S.p.A. e Infraengineering S.r.l. fatta eccezione per il personale di queste impegnato nei contratti di cui al comma 6, titolare, alla data di entrata in vigore della presente disposizione, di un contratto di lavoro subordinato alle dipendenze di dette società e assegnato, alla medesima data, allo svolgimento del servizio autostradale, con esclusione del personale inquadrato come dirigente. Anas S.p.A. è altresì, obbligata ad assumere, per assicurare lo svolgimento delle attività di cui al comma 2, il personale di cui al primo periodo e, alla cessazione dei contratti di cui al comma 6, l'ulteriore personale delle società Parchi Global Service S.p.A. e Infraengineering S.r.l. oggi impegnato nei contratti di cui al comma 6, che, a tal fine, non è tenuto ad osservare i termini di preavviso previsti in caso di dimissioni volontarie e che viene inquadrato, secondo le previsioni del contratto collettivo nazionale di lavoro applicato dalla medesima ANAS, in un livello corrispondente a quello riconosciuto da Strada dei Parchi S.p.A., da Parchi Global Service S.p.A. o da Infraengineering S.r.l. con salvaguardia, ad ogni effetto economico e normativo, dell'anzianità lavorativa maturata presso dette società."

XI.1/18

[D'Alfonso](#)

All'emendamento XI.1, alla lettera b), capoverso «Art. 7-ter», comma 3, lettera a), apportare le seguenti modificazioni:

a) al primo periodo, sostituire le parole: "si avvale" con le seguenti: "opererà mediante l'istituto

del distacco";

b) sopprimere il secondo periodo;

c) al terzo periodo:

1) *sostituire le parole:* "Il personale assunto da Anas S.p.A." *con le seguenti:* "Il personale in distacco presso Anas S.p.A."

2) *sopprimere le parole da:* "è trasferito" *fino a:* "rassegnare le proprie dimissioni";

3) *sostituire le parole:* "con gli effetti di cui all'articolo 2119" *con le seguenti:* "con gli effetti di cui all'articolo 2112 del c.c."

4) *aggiungere, in fine, le seguenti parole:* "al fine di una valutazione congiunta circa gli effetti derivanti dall'applicazione delle misure relative al personale di cui al presente comma onde monitorare e facilitare la allocazione in via definitiva alla società *in house* di cui sopra, è istituito presso il Ministero delle infrastrutture e mobilità sostenibili un tavolo di confronto da tenersi con le rappresentanze sindacali aziendali assistite dalle rispettive OO.SS Nazionali".

X1.1/19

Di Girolamo

All'emendamento X1.1, al «Conseguentemente», lettera b), capoverso «Art. 7-ter», comma 3, lettera a), al secondo periodo sostituire le parole da: «e che viene» *fino alla fine del periodo con le seguenti:* « Al personale di cui al primo periodo assunto da ANAS continuano ad applicarsi le condizioni economiche e normative previste dal contratto collettivo nazionale di lavoro applicato da Strada dei Parchi s.p.a., da Parchi Global Service s.p.a. o da Infraengineering S.r.l. con salvaguardia, ad ogni effetto economico e normativo, del livello di inquadramento e dell'anzianità lavorativa maturata presso dette società.»

X1.1/20

Mallegni, Boccardi, Vono, Gallone, Damiani, Barachini

All'emendamento X1.1, al capoverso «Art. 7-ter», al comma 3, alla lettera a) apportare le seguenti modifiche:

a) *al secondo periodo, dopo le parole:* "secondo le previsioni del contratto collettivo nazionale di lavoro applicato dalla medesima ANAS," *aggiungere le seguenti:* "fatto salvo quanto previsto al periodo successivo,";

b) *dopo il secondo periodo aggiungere il seguente:* "Resta fermo, in ogni caso, che al personale adibito ai lavori edili o di ingegneria civile si applicano i contratti collettivi del settore edile, nazionale e territoriali, stipulati dalle associazioni datoriali e sindacali comparativamente più rappresentative sul piano nazionale."

X1.1/21

Margiotta

All'emendamento X1.1, alla lettera b), capoverso «Art. 7-ter», al comma 3, lettera a) apportare le seguenti modifiche:

a) *al secondo periodo, dopo le parole:* "secondo le previsioni del contratto collettivo nazionale di lavoro applicato dalla medesima ANAS," *aggiungere le seguenti:* "fatto salvo quanto previsto al periodo successivo,";

b) *dopo il secondo periodo aggiungere il seguente:* "Resta fermo, in ogni caso, che al personale adibito ai lavori edili o di ingegneria civile si applicano i contratti collettivi del settore edile, nazionale e territoriali, stipulati dalle associazioni datoriali e sindacali comparativamente più rappresentative sul piano nazionale."

X1.1/22

Berutti

All'emendamento X1.1, al "Conseguentemente", alla lettera b), capoverso "Art. 7-ter", al comma 3,

lettera a), apportare le seguenti modifiche:

a) al secondo periodo, dopo le parole: "secondo le previsioni del contratto collettivo nazionale di lavoro applicato dalla medesima ANAS," aggiungere le seguenti: "fatto salvo quanto previsto al periodo successivo,";

b) dopo il secondo periodo aggiungere il seguente: "Resta fermo, in ogni caso, che al personale adibito ai lavori edili o di ingegneria civile si applicano i contratti collettivi del settore edile, nazionale e territoriali, stipulati dalle associazioni datoriali e sindacali comparativamente più rappresentative sul piano nazionale."

X1.1/23

[Malan, Ruspandini, Totaro](#)

All'emendamento X1.1, al "Conseguentemente", alla lettera b), capoverso "Art. 7-ter", al comma 3, lettera a), apportare le seguenti modifiche:

a) al secondo periodo, dopo le parole: "secondo le previsioni del contratto collettivo nazionale di lavoro applicato dalla medesima ANAS," aggiungere le seguenti: "fatto salvo quanto previsto al periodo successivo,";

b) dopo il secondo periodo aggiungere il seguente: "Resta fermo, in ogni caso, che al personale adibito ai lavori edili o di ingegneria civile si applicano i contratti collettivi del settore edile, nazionale e territoriali, stipulati dalle associazioni datoriali e sindacali comparativamente più rappresentative sul piano nazionale."

X1.1/24

[Di Girolamo](#)

All'emendamento X1.1, al «Conseguentemente», lettera b), capoverso «Art. 7-ter», al comma 3, lettera a), secondo periodo, dopo le parole: «contratto collettivo nazionale di lavoro applicato dalla medesima ANAS,» inserire le seguenti: «e per i dipendenti di Infraengineering S.r.l. secondo le previsioni del CCNL Edilizia e Affini in essere».

X1.1/25

[Mirabelli, D'Alfonso](#)

All'emendamento X1.1, alla lettera b), capoverso «Art. 7-ter», comma 3, lettera a), secondo periodo, dopo le parole: "secondo le previsioni del contratto collettivo nazionale di lavoro applicato dalla medesima Anas" inserire le seguenti: "e per i dipendenti di Infraengineering secondo le previsioni del CCNL Edilizia e Affini in essere".

X1.1/26

[Errani, De Petris](#)

All'emendamento X1.1, al capoverso "Art. 7-ter", comma 3, lettera a), secondo periodo, dopo le parole: "secondo le previsioni del contratto collettivo nazionale di lavoro applicato dalla medesima Anas" aggiungere le seguenti: "e per i dipendenti di Infraengineering secondo le previsioni del CCNL Edilizia e Affini in essere".

X1.1/27

[Mirabelli](#)

All'emendamento X1.1, alla lettera b), capoverso «Art. 7-ter», al comma 3, dopo la lettera a), inserire la seguente:

«a-bis) è obbligata ad inserire nei bandi di gara o di affidamento specifica clausola sociale volta a garantire l'occupazione dei dipendenti di Toto Costruzioni impiegati nelle attività di manutenzione ordinaria, straordinaria e di ripristino infrastrutturale delle tratte autostradali A24 e A25, garantendo altresì l'applicazione dei contratti collettivi nazionali in essere e con salvaguardia, ad ogni effetto economico e normativo, dell'anzianità lavorativa maturata presso la detta società.»

X1.1/28

[Errani, De Petris](#)

All'emendamento XI.1, al capoverso "Art. 7-ter", comma 3, dopo la lettera a) inserire la seguente:

«a-bis) ha l'obbligo di inserire nei bandi di gara o di affidamento di cui sopra specifica clausola sociale volta a garantire l'occupazione dei dipendenti di Toto Costruzioni impiegati nelle attività di manutenzione ordinaria, straordinaria e di ripristino infrastrutturale delle tratte autostradali A24 e A25, garantendo altresì l'applicazione dei contratti collettivi nazionali in essere e con salvaguardia, ad ogni effetto economico e normativo, dell'anzianità lavorativa maturata presso la detta società;».

X1.1/29

[De Petris, Errani](#)

All'emendamento XI.1, al capoverso «Art. 7-ter», comma 3, dopo la lettera a) inserire la seguente:

«a-bis) ha l'obbligo di inserire nei bandi di gara o di affidamento di cui sopra specifica clausola sociale volta a garantire l'occupazione dei dipendenti di Strada dei Parchi S.p.A. impiegati nelle attività di manutenzione ordinaria, straordinaria e di ripristino infrastrutturale delle tratte autostradali A24 e A25, garantendo altresì l'applicazione dei contratti collettivi nazionali in essere e con salvaguardia, ad ogni effetto economico e normativo, dell'anzianità lavorativa maturata presso la detta società;».

X1.1/30

[Mallegni, Boccardi, Vono, Gallone, Damiani, Barachini](#)

All'emendamento XI.1, al capoverso «Art. 7-ter», al comma 3, sopprimere le lettere b) e c).

X1.1/31

[Berutti](#)

All'emendamento XI.1, al "Conseguentemente", alla lettera b), capoverso "Art. 7-ter", comma 3, sopprimere le lettere b) e c).

X1.1/32

[Malan, Ruspandini, Totaro](#)

All'emendamento XI.1, al "Conseguentemente", alla lettera b), capoverso "Art. 7-ter", comma 3, sopprimere le lettere b) e c).

X1.1/33

[Margiotta](#)

All'emendamento XI.1, alla lettera b), capoverso «Art. 7-ter», sopprimere le lettere b) e c).

X1.1/34

[Ruspandini, Totaro](#)

All'emendamento XI.1, al capoverso "Art. 7-ter", comma 3, alla lettera d) aggiungere il seguente periodo:

"Al fine di ridurre i disagi derivanti dalla progressiva riduzione dei servizi nelle zone di residenza e contrastare il fenomeno dello spopolamento nelle aree interne, a decorrere dal 1° gennaio 2023 sono esentati dal pagamento delle tariffe di pedaggio i cittadini residenti nelle regioni Lazio e Abruzzo, in possesso di dispositivo di telepedaggio, che percorrono regolarmente un tragitto predefinito su tali tratte per documentati motivi di lavoro, di salute o di studio.

Conseguentemente agli oneri derivanti dall'attuazione della seguente disposizione, valutati nel limite massimo pari a 40 milioni di euro annui a decorrere dal 2023, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 12, comma 1, del decreto-legge 28 gennaio 2019, n. 4, convertito, con modificazioni dalla legge 28 marzo 2019, n. 26."

X1.1/35

[Mallegni, Vono, Gallone](#)

All'emendamento XI.1, al capoverso «Art. 7-ter», apportare le seguenti modificazioni:

a) sostituire il comma 4 con il seguente:

«4. Per le medesime finalità di cui al comma 3:

a) la società Strada dei Parchi s.p.a., la società Parchi Global Service s.p.a., la società Infraengineering s.r.l. e la società Toto Holding s.p.a. provvedono a mettere immediatamente a disposizione di ANAS s.p.a. tutta la documentazione, anche tecnica, relativa allo stato di funzionalità delle infrastrutture autostradali e ai programmi di manutenzione in corso di esecuzione e tutti i beni materiali, ivi compresi i beni immobili, e i beni immateriali gratuitamente devolvibili, nonché a garantire al personale autorizzato da ANAS s.p.a. l'accesso a tutta la documentazione pertinente detenuta da dette società ovvero da altre società controllate dalla società Toto Holding S.p.A.;

b) la società Strada dei Parchi s.p.a., la società Parchi Global Service s.p.a., la società Infraengineering s.r.l. e la società Toto Holding s.p.a. sono impegnate a vendere ad ANAS s.p.a., che da parte sua è impegnata ad acquistare, e nelle more del perfezionamento della vendita a mettere immediatamente a disposizione di ANAS s.p.a., tutti i beni materiali, ivi compresi i beni immobili, e i beni immateriali non gratuitamente devolvibili necessari per la gestione e la manutenzione ordinaria delle autostrade A24 e A25. L'impegno della società Parchi Global Service s.p.a. e della società Infraengineering s.r.l. decorrerà dalla data in cui scadranno i contratti che esse hanno in corso come dal successivo comma 6;

c) la documentazione e i beni messi a disposizione di ANAS S.p.A., ai sensi delle lettere a) e b) che precedono, sono analiticamente indicati in appositi verbali sottoscritti dai rappresentanti delle parti;

d) per la vendita dei beni di cui alla lettera b) che precede ANAS s.p.a. riconoscerà a ciascuna Società interessata un prezzo corrispondente ai valori di mercato, e per il periodo fini alla formalizzazione della vendita un indennizzo commisurato ai valori di mercato correnti per la messa a disposizione di beni corrispondenti. degli stessi."

b) al comma 6, dopo il primo periodo inserire il seguente: "Per l'effetto, ANAS s.p.a. subentra nei relativi contratti";

c) al comma 6 sopprimere l'ultimo periodo.

X1.1/36

Grimani

All'emendamento X1.1, al capoverso "Art. 7-ter" apportare le seguenti modifiche:

1. Sostituire il comma 4 con il seguente:

"4. Per le medesime finalità di cui al comma 3:

a) la società Strada dei Parchi s.p.a., la società Parchi Global Service s.p.a., la società Infraengineering s.r.l. e la società Toto Holding s.p.a. provvedono a mettere immediatamente a disposizione di ANAS s.p.a. tutta la documentazione, anche tecnica, relativa allo stato di funzionalità delle infrastrutture autostradali e ai programmi di manutenzione in corso di esecuzione e tutti i beni materiali, ivi compresi i beni immobili, e i beni immateriali gratuitamente devolvibili, nonché a garantire al personale autorizzato da ANAS s.p.a. l'accesso a tutta la documentazione pertinente detenuta da dette società ovvero da altre società controllate dalla società Toto Holding S.p.A.;

b) la società Strada dei Parchi s.p.a., la società Parchi Global Service s.p.a., la società Infraengineering s.r.l. e la società Toto Holding s.p.a. sono impegnate a vendere ad ANAS s.p.a., che da parte sua è impegnata ad acquistare, e nelle more del perfezionamento della vendita a mettere immediatamente a disposizione di ANAS s.p.a., tutti i beni materiali, ivi compresi i beni immobili, e i beni immateriali non gratuitamente devolvibili necessari per la gestione e la manutenzione ordinaria delle autostrade A24 e A25. L'impegno della società Parchi Global Service s.p.a. e della società Infraengineering s.r.l. decorrerà dalla data in cui scadranno i contratti che esse hanno in corso come dal successivo comma 6;

c) la documentazione e i beni messi a disposizione di ANAS S.p.A., ai sensi delle lettere a) e b)

che precedono, sono analiticamente indicati in appositi verbali sottoscritti dai rappresentanti delle parti;

d) per la vendita dei beni di cui alla lettera b) che precede ANAS s.p.a. riconoscerà a ciascuna Società interessata un prezzo corrispondente ai valori di mercato, e per il periodo fino alla formalizzazione della vendita un indennizzo commisurato ai valori di mercato correnti per la messa a disposizione di beni corrispondenti. degli stessi."

2. *Al comma 6, dopo il primo periodo inserire il seguente: "Per l'effetto, ANAS s.p.a. subentra nei relativi contratti".*

3. *Al comma 6, sopprimere l'ultimo periodo.*

X1.1/37

[Mallegni](#), [Vono](#), [Gallone](#)

All'emendamento X1.1, al capoverso «Art. 7-ter», dopo il comma 4 inserire il seguente:

«4-bis. ANAS S.p.a. subentra nei contratti di finanziamento attivati da Strada dei Parchi s.p.a. per la realizzazione degli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria sulle autostrade A24 ed A25 e dei correlati contratti di copertura del rischio tasso, e di tanto si terrà conto nella determinazione dell'indennizzo di cui all'articolo 1, comma 1.»

X1.1/38

[Grimani](#)

All'emendamento X1.1, al capoverso «Art. 7-ter», dopo il comma 4 inserire il seguente:

"4-bis. ANAS S.p.a. subentra nei contratti di finanziamento attivati da Strada dei Parchi s.p.a. per la realizzazione degli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria sulle autostrade A24 ed A25 e dei correlati contratti di copertura del rischio tasso, e di tanto si terrà conto nella determinazione dell'indennizzo di cui all'articolo 1 comma 1."

X1.1/39

[Mirabelli](#), [D'Alfonso](#)

All'emendamento X1.1, alla lettera b), capoverso «Art. 7-ter», comma 6, aggiungere in fine le seguenti parole: «ANAS è obbligata altresì ad inserire nei bandi di gara o di affidamento di cui sopra specifica clausola sociale volta a garantire l'occupazione dei dipendenti di Toto Costruzioni impiegati nelle attività di manutenzione ordinaria, straordinaria e di ripristino infrastrutturale delle tratte autostradali A24 e A25, garantendo altresì l'applicazione dei contratti collettivi nazionali in essere e con salvaguardia, ad ogni effetto economico e normativo, dell'anzianità lavorativa maturata presso la detta società.»

X1.1/40

[Di Girolamo](#), [De Petris](#), [Castaldi](#)

All'emendamento X1.1, al «Conseguentemente», lettera b), capoverso «Art. 7-ter», apportare le seguenti modifiche:

a) *dopo il comma 6 inserire il seguente:*

«6-bis. Al fine di promuovere un ampio percorso di partecipazione democratica nella programmazione delle attività di cui al comma 2 e di favorire una definizione organica e condivisa delle tariffe da pedaggio, è istituito un Tavolo istituzionale presso il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. Il Tavolo è presieduto dal Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibile o da un suo delegato ed è composto da un rappresentante di ANAS S.p.a, un rappresentante della Regione Abruzzo, un rappresentante della Regione Lazio, una rappresentanza dei sindaci dei comuni interessati dalle tratte autostradali A24 e A25 e del Consiglio nazionale dei consumatori e degli utenti (CNCU). Ai componenti del tavolo non spettano compensi, indennità, gettone di presenza o altro emolumento comunque denominato. Dall'istituzione e dal funzionamento del tavolo di lavoro non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.»;

b) *al comma 7, sostituire le parole: «e il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili» con le seguenti: «, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e i membri del tavolo di cui al comma 6-bis».*

X1.1/41

[Lupo, De Petris](#)

All'emendamento X1.1, al «Conseguentemente», lettera b), capoverso «Art. 7-ter», dopo il comma 11, aggiungere, in fine, il seguente:

«11-bis. In considerazione delle conseguenze derivanti dalla risoluzione della Convenzione unica del 18 novembre 2009 tra ANAS s.p.a. e Strada dei Parchi S.p.a. per la gestione delle autostrade A24 e A25, al fine di agevolare la mobilità dei residenti di Roma Capitale che utilizzano regolarmente le tratte autostradali ricadenti nel territorio medesimo, a decorrere dall'entrata in vigore del decreto di cui al terzo periodo è prevista l'esenzione dal pagamento del pedaggio applicato nella tratta ricompresa nella fascia urbana concernente la tratta autostradale A-24- A25, fino al trasferimento della titolarità della concessione di detta rete autostradale, alla società *in-house* di cui all'articolo 2, comma 2-*sexies*, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, e, comunque, non oltre la data del 31 dicembre 2023. L'esenzione è prevista per i possessori di Telepass che utilizzino l'autostrada come pendolari tra stazioni predefinite. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da emanarsi entro trenta giorni dall'entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono stabiliti i criteri e le modalità di attuazione della presente disposizione. Agli oneri derivanti dal presente comma, pari a 3 milioni di euro per l'anno 2022 e 7 milioni di euro per l'anno 2023, si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.».

X1.1/42

[Malan, Ruspandini, Totaro](#)

All'emendamento X1.1, dopo il capoverso "Art. 7-ter", inserire il seguente:

«Art. 7-ter.2

(Disposizioni urgenti per la gestione e la sicurezza delle tratte autostradali di cui alla convenzione sottoscritta il 12 ottobre 2007 tra ANAS S.p.A. e la Società Autostrade per l'Italia S.p.A)

1. La Convenzione unica del 12 ottobre 2007 sottoscritta tra ANAS s.p.a. e Autostrade per l'Italia S.p.A. per la gestione in concessione della relativa rete autostradale è risolta per grave inadempimento del concessionario, Autostrade per l'Italia S.p.A., a far tempo dal settimo giorno successivo al decreto della Direzione generale per le strade e le autostrade, l'alta sorveglianza sulle infrastrutture stradali e la vigilanza sui contratti concessori autostradali del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e sulla base del medesimo. Tale decreto è emesso entro quindici giorni dall'entrata in vigore della legge di conversione in legge del presente decreto-legge, in conformità al parere reso in data 28 giugno 2019 dal Gruppo di lavoro istituito con Decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti n. 119 del 2019. Il decreto di cui al precedente periodo è approvato con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili da adottarsi di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, immediatamente e definitivamente efficace.

2. Fermo quanto previsto dall'articolo 35, comma 1, ultimo periodo, del decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8, in considerazione della retrocessione al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili in qualità di concedente della rete autostradale di cui al comma 1, e nelle more dell'effettuazione delle procedure competitive per l'individuazione dei nuovi concessionari per ciascuno delle tre reti in cui dividere la rete già in concessione ad Autostrade per l'Italia S.p.A. e comunque non oltre la data del 30 giugno 2024, ANAS s.p.a. assume, a decorrere dalla data di entrata in vigore della legge di conversione in legge del presente decreto e al fine di assicurare la continuità della circolazione in condizione di sicurezza, la gestione della rete suddetta, ai sensi del medesimo comma 1 del citato

articolo 35, provvedendo, altresì, allo svolgimento delle seguenti attività:

- a) effettuazione degli interventi di manutenzione ordinaria;
 - b) completamento degli interventi necessari alla sicurezza dell'intera infrastruttura;
- ste dalle citate disposizioni;

c) nei limiti delle risorse allo scopo individuate, effettuazione di ogni ulteriore intervento ritenuto necessario e urgente dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

3. Per lo svolgimento delle attività di cui al comma 2, nonché per assicurare la continuità della circolazione lungo la rete autostradale di cui al comma 1, la società ANAS s.p.a.:

a) si avvale, con rimborso dei relativi oneri ed a valere sulle risorse di cui al comma 8, del personale della società Autostrade per l'Italia s.p.a., e società controllate, titolare, alla data di entrata in vigore della presente disposizione, di un contratto di lavoro subordinato alle dipendenze di dette società e assegnato, alla medesima data, allo svolgimento del servizio autostradale, con esclusione del personale inquadrato come dirigente. ANAS s.p.a. è altresì autorizzata ad assumere, nella misura necessaria ad assicurare lo svolgimento delle attività di cui al comma 2, il personale di cui al primo periodo, che, a tal fine, non è tenuto ad osservare i termini di preavviso previsti in caso di dimissioni volontarie e che viene inquadrato, secondo le previsioni del contratto collettivo nazionale di lavoro applicato dalla medesima ANAS, in un livello corrispondente a quello riconosciuto in precedenza, con salvaguardia, ad ogni effetto economico e normativo, dell'anzianità lavorativa maturata presso dette società;

b) provvede ad applicare e a riscuotere le tariffe da pedaggio, comprensive del sovrapprezzo di cui all'articolo 1, comma 1021, della legge n. 296 del 27 dicembre 2006, vigenti alla data del 31 dicembre 2017 e i relativi proventi sono destinati alla copertura dei costi di gestione, nonché all'effettuazione degli interventi di cui al comma 2. È esclusa ogni ulteriore remunerazione in favore di ANAS s.p.a. per lo svolgimento delle attività affidate ai sensi del presente articolo.

4. Per le medesime finalità di cui al comma 3, la società Autostrade per l'Italia s.p.a. con le sue controllate provvede a mettere immediatamente a disposizione di ANAS s.p.a. tutta la documentazione, anche tecnica, relativa allo stato di funzionalità delle infrastrutture autostradali e ai programmi di manutenzione in corso di esecuzione, i beni materiali, ivi compresi i beni immobili, e i beni immateriali necessari per la gestione e la manutenzione ordinaria della rete autostradale di cui al comma 1, nonché a garantire al personale autorizzato da ANAS s.p.a. l'accesso a tutta la documentazione pertinente detenuta da dette società. La documentazione e i beni messi a disposizione di ANAS s.p.a. ai sensi del presente comma, sono analiticamente indicati in appositi verbali sottoscritti dai rappresentanti delle parti.

5. In caso di inosservanza degli obblighi di cui al comma 4, fatto salvo quanto previsto dall'articolo 340 del codice penale, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, adottato su proposta del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, è nominato un commissario ad acta che si sostituisce agli organi di amministrazione delle società di cui al medesimo comma 4 ai fini della messa a disposizione della documentazione e dei beni indicati nel citato comma 4. Nello svolgimento della propria attività, il commissario ad acta può avvalersi, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, della collaborazione dei militari della Guardia di finanza, che agiscono con i poteri e le facoltà previsti dai decreti del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 633, e 29 settembre 1973, n. 600, e dalle altre disposizioni tributarie, nonché della collaborazione di altri organi dello Stato.

6. Al fine di consentire lo svolgimento da parte di ANAS s.p.a. delle attività di cui al comma 2, nonché per assicurare la continuità della circolazione lungo la rete autostradale di cui al comma 1, le prestazioni previste dai contratti stipulati da Autostrade per l'Italia s.p.a. per la gestione di detta rete ovvero per l'effettuazione degli interventi di cui alle lettere a) e b) del medesimo comma 2, qualora non già integralmente eseguite alla data di entrata in vigore della presente disposizione, sono rese nei confronti di ANAS s.p.a. Entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore delle disposizioni di cui

al presente articolo, ANAS subentra nei contratti di cui al primo periodo e dalla stessa ritenuti indispensabili.

7. L'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali provvede ad effettuare ispezioni finalizzate a verificare, entro il 31 dicembre 2022, le condizioni sicurezza dell'intera infrastruttura autostradale di cui al comma 1, informando mensilmente sui risultati dell'attività ispettiva svolta ANAS s.p.a. e il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, il quale in merito trasmette relazione trimestrale alle commissioni competenti di Camera e Senato.

8. Alla copertura degli oneri derivanti dalla lettera a) del comma 2, dalle lettere a), b) e c) del comma 3, nonché dai commi 4 e 6, si provvede a valere sui pedaggi riscossi da ANAS s.p.a. ai sensi della lettera d) del citato comma 3. Per l'anno 2022, è riconosciuta in favore di ANAS s.p.a. un'anticipazione di euro 60 milioni, che viene dalla medesima società restituita, senza applicazione di interessi, entro sessanta giorni dal trasferimento della titolarità della concessione relativa all'infrastruttura autostradale di cui al comma 1 alle società vincitrici della procedura competitiva di cui al comma 2, mediante apposito versamento all'entrata dello Stato, effettuato a valere sui ricavi da pedaggio complessivamente riscossi alla data del citato trasferimento, al netto di quelli impiegati per i costi di gestione e di manutenzione ordinaria di cui al comma 2. Detto importo è riassegnato al fondo di cui all'articolo 1, comma 3.

9. Fermo il diritto al risarcimento del danno causato dal grave inadempimento della società Autostrade per l'Italia s.p.a. agli obblighi previsti dalla Convenzione unica di cui al comma 1, l'importo previsto dall'articolo 35, comma 1, quarto periodo, del decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8 è determinato secondo le modalità previste dall'articolo 1, comma 1. Agli oneri derivanti dal presente comma, si provvede a valere sulle risorse del fondo di cui all'articolo 1, comma 3.

10. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile provvede a trattenere sull'importo di cui al comma 9, ai sensi e per gli effetti dell'articolo 1, comma 2, una somma corrispondente all'entità delle rate di corrispettivo di cui alla Convenzione unica del 12 ottobre 2007 dovute e non ancora versate da Autostrade per l'Italia s.p.a. ad ANAS s.p.a. alla data di entrata in vigore del presente decreto. Il versamento ad ANAS s.p.a. delle somme trattenute ai sensi del primo periodo del presente comma avviene secondo le modalità previste dall'articolo 1, comma 2.

11. Agli oneri derivanti dal secondo periodo del comma 8, pari a 60 milioni di euro per l'anno 2022, si provvede ai sensi dell'articolo 4.»

Consequentemente:

al capoverso "Art. 7-quater", sostituire le parole "e 7-ter" con le seguenti: ", 7-ter e 7-ter.2".

X1.1/43

[Ruspanini, Totaro](#)

All'emendamento X1.1, dopo il capoverso "Art. 7-quater" inserire il seguente:

«Art. 7-quinquies

(Esonero dal pagamento delle tariffe di pedaggio per i pendolari delle tratte autostradali A24 e A25).

1. Stante la grave situazione di incertezza che interessa le tratte autostradali A24 e A25, da anni caratterizzate da condizioni di criticità sotto il profilo della sicurezza, anche al fine di ridurre i disagi derivanti dalla progressiva riduzione dei servizi nelle zone di residenza e contrastare il fenomeno dello spopolamento nelle aree interne, a decorrere dal 1° gennaio 2023 sono esentati dal pagamento delle tariffe di pedaggio i cittadini residenti nelle regioni Lazio e Abruzzo, in possesso di dispositivo di telepedaggio, che percorrono regolarmente un tragitto predefinito su tali tratte per documentati motivi di lavoro, di salute o di studio.

2. Con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da emanarsi entro sessanta giorni dall'entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono stabiliti i criteri e le modalità di attuazione della disposizione di cui al comma 1, anche con riferimento all'esatta individuazione dei soggetti beneficiari.

3. Agli oneri derivanti dall'attuazione del comma 1, valutati nel limite massimo pari a 40 milioni di euro annui a decorrere dal 2023, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 12, comma 1, del decreto-legge 28 gennaio 2019, n. 4, convertito, con modificazioni dalla legge 28 marzo 2019, n. 26.».

X1.1/44

[Di Girolamo](#)

All'emendamento X1.1, al «Conseguentemente», lettera b), dopo il capoverso «Art. 7-quater», inserire il seguente:

«Art. 7-quinquies

(Disposizioni urgenti per la funzionalità e la sicurezza del sistema idrico del Gran Sasso)

1. In considerazione delle conseguenze derivanti dalla risoluzione della Convenzione unica del 18 novembre 2009 tra ANAS s.p.a. e Strada dei Parchi S.p.a. per la gestione delle autostrade A24 e A25 lungo le quali si trova il traforo del Gran Sasso, al fine di consentire la rapida attuazione degli interventi per la sicurezza del sistema idrico del Gran Sasso all'articolo 4-ter del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, le parole: "fino al 30 giugno 2023" sono sostituite dalle seguenti: "fino al 31 dicembre 2024";

b) al comma 13, le parole: "e 50 milioni per l'anno 2021" sono sostituite dalle seguenti: ", 50 milioni per l'anno 2021, 30 milioni per l'anno 2023 e 30 milioni per l'anno 2024".

2. Agli oneri derivanti dal presente articolo, pari a 30.650.000 euro per l'anno 2023 e 31.350.000 euro per l'anno 2024, comprensivi delle spese di funzionamento della struttura commissariale, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2022-2024, 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 2022, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al medesimo Ministero.».

X1.1/45

[Di Girolamo](#)

All'emendamento X1.1, al «Conseguentemente», lettera b), dopo il capoverso «Art. 7-quater», aggiungere, in fine, il seguente:

«Art. 7-quinquies

(Disposizioni urgenti per la funzionalità e la sicurezza del sistema idrico del Gran Sasso)

1. In considerazione delle conseguenze derivanti dalla risoluzione della Convenzione unica del 18 novembre 2009 tra ANAS s.p.a. e Strada dei Parchi S.p.a. per la gestione delle autostrade A24 e A25 lungo le quali si trova il traforo del Gran Sasso, al fine di consentire la rapida attuazione degli interventi per la sicurezza del sistema idrico del Gran Sasso al comma 3 dell'articolo 4-ter del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, il primo periodo è sostituito dai seguenti: "Per l'esercizio dei compiti assegnati, il Commissario straordinario si avvale di una struttura di supporto posta alle sue dirette dipendenze, costituita con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri e composta da un contingente di tredici unità di personale, di cui una unità di personale di livello dirigenziale non generale e dodici unità di personale non dirigenziale, scelto tra il personale delle amministrazioni pubbliche di cui all'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, con esclusione del personale docente, educativo ed amministrativo-tecnico-ausiliario delle istituzioni scolastiche. Qualora non si renda possibile l'individuazione dell'unità di personale di livello dirigenziale non generale di cui al precedente periodo, la predetta unità può essere sostituita da ulteriori due unità di personale non dirigenziale.".

2. Ai maggiori oneri derivanti dal presente articolo il Commissario straordinario provvede nel

limite delle risorse disponibili nella contabilità speciale.»

X1.1/46

[Bagnai](#)

All'emendamento X1.1, dopo il capoverso "Art. 7-quater" inserire il seguente:

«Art. 7-quinquies

(Raccordo autostradale Chieti-Pescara. Indennizzi per il mancato pagamento delle indennità espropriative).

1. Per il mancato pagamento delle indennità espropriative e il conseguente risarcimento dei danni riconosciuto da sentenze passate in giudicato in favore dei proprietari dei terreni attraversati o confinanti con il raccordo autostradale Chieti-Pescara in gestione diretta dell'ANAS S.p.a., è autorizzata la spesa di 20 milioni di euro per l'anno 2022 a saldo, stralcio e tacitazione di ogni ulteriore diritto e pretesa.

2. Agli oneri derivanti dall'attuazione del comma 1, pari a 20 milioni di euro per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 12, comma 1, del decreto-legge 28 gennaio 2019, n. 4, convertito, con modificazioni dalla legge 28 marzo 2019, n. 26.»

X1.1/47

[Pagano](#)

All'emendamento X1.1, dopo il capoverso «Art. 7-quater» inserire il seguente:

«Art. 7-quinquies

(Raccordo autostradale Chieti-Pescara. Indennizzi per il mancato pagamento delle indennità espropriative)

1. Per il mancato pagamento delle indennità espropriative e il conseguente risarcimento dei danni riconosciuto da sentenze passate in giudicato in favore dei proprietari dei terreni attraversati o confinanti con il raccordo autostradale Chieti-Pescara in gestione diretta dell'ANAS S.p.a., è autorizzata la spesa di 20 milioni di euro per l'anno 2022 a saldo, stralcio e tacitazione di ogni ulteriore diritto e pretesa.

2. Agli oneri derivanti dall'attuazione del comma 1, pari a 20 milioni di euro per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per far fronte ad esigenze indifferibili che si manifestano nel corso della gestione di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.»

X1.1/48

[Ruspancini, Totaro](#)

All'emendamento X1.1, dopo il capoverso «Art. 7-quater» inserire il seguente:

«Art. 7-quinquies

(Raccordo autostradale Chieti-Pescara. Indennizzi per il mancato pagamento delle indennità espropriative).

1. Per il mancato pagamento delle indennità espropriative e il conseguente risarcimento dei danni riconosciuto da sentenze passate in giudicato in favore dei proprietari dei terreni attraversati o confinanti con il raccordo autostradale Chieti-Pescara in gestione diretta dell'ANAS S.p.A., è autorizzata la spesa di 20 milioni di euro per l'anno 2022 a saldo, stralcio e tacitazione di ogni ulteriore diritto e pretesa.

2. Agli oneri derivanti dall'attuazione del comma 1, pari a 20 milioni di euro per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 12, comma 1, del decreto-legge 28 gennaio 2019, n. 4, convertito, con modificazioni dalla legge 28 marzo 2019, n. 26.»

X1.1/49

[D'Angelo](#)

All'emendamento X1.1, al «Conseguentemente», lettera b), dopo il capoverso «Art. 7-quater»,

aggiungere, in fine, il seguente:

«Art. 7-quinquies.

(Disposizioni urgenti per la gestione e la sicurezza delle tratte autostradali A18 Siracusa-Gela, A18 Messina-Catania e A20 Messina-Palermo)

1. La Convenzione di concessione del 27 novembre 2000, sottoscritta tra ANAS s.p.a. e Consorzio per le Autostrade Siciliane per la gestione in concessione della rete autostradale costituita dalle autostrade A18 Siracusa-Gela, A18 Messina-Catania e A20 Messina-Palermo è risolta, a decorrere dall'entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, per grave inadempimento del concessionario, ai sensi dell'articolo 2, comma 86, lettera d), del decreto legge 3 ottobre 2006, n. 262, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 novembre 2006, n. 286.

2. Fermo quanto previsto dall'articolo 35, comma 1, ultimo periodo, del decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8, in considerazione della retrocessione al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili in qualità di concedente della rete autostradale, costituita dalle autostrade A18 Siracusa-Gela, A18 Messina-Catania e A20 Messina-Palermo e nelle more del trasferimento della titolarità della concessione di detta rete autostradale, alla società *in-house* di cui all'articolo 2, comma 2-*sexies*, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, e, comunque, non oltre la data del 31 dicembre 2023, ANAS s.p.a. assume, a decorrere dalla data di entrata in vigore del decreto di cui al comma 3, la gestione delle autostrade A18 Siracusa-Gela, A18 Messina-Catania e A20 Messina-Palermo, ai sensi del medesimo comma 1 del citato articolo 35.

3. Con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da emanare entro 60 giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono definite le modalità attuative delle disposizioni di cui al presente articolo, con particolare riferimento alle attività di gestione, di realizzazione degli interventi, comprese quelle di manutenzione ordinaria e straordinaria, di affidamento degli interventi e di selezione degli operatori economici affidatari nonché delle modalità di applicazione e riscossione delle tariffe da pedaggio e di utilizzo dei relativi proventi.

4. Ove non diversamente disciplinato, si applicano, in quanto compatibili, le disposizioni di cui all'articolo 7-*bis* e 7-*ter*.

5. Per le finalità di cui al presente articolo è istituito nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili un fondo con una dotazione di 450 milioni di euro, di cui 100 milioni di euro per l'anno 2022, 150 milioni di euro per l'anno 2023 e 200 milioni di euro per l'anno 2024. Agli oneri derivanti dal presente comma, pari a 100 milioni di euro per l'anno 2022, 150 milioni di euro per l'anno 2023 e 200 milioni di euro per l'anno 2024, si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo per interventi strutturali di politica economica, di cui all'articolo 10, comma 5, del decreto-legge 29 novembre 2004, n. 282, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 dicembre 2004, n. 307.»

X1.1/50

[Mallegni](#), [Vono](#), [Gallone](#)

*All'emendamento X1.1, dopo il capoverso «Art. 7-*quater*», inserire il seguente:*

«Art. 7-quinquies.

(Disposizioni in materia di costruzione delle strade)

1. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da adottare entro 60 giorni dall'entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sentiti il Consiglio superiore dei lavori pubblici ed il Consiglio nazionale delle ricerche, sono integrate le norme funzionali e geometriche per la costruzione, il controllo e il collaudo delle strade, dei relativi impianti e servizi, al fine di disporre che nella costruzione di nuove strade siano previsti tutti i collegamenti e gli impianti utili ad effettuare interventi futuri senza la necessità di rifacimento del manto stradale.»

X1.1/51

[De Lucia](#)

All'emendamento X1.1, al «Conseguentemente», dopo la lettera b), inserire la seguente:

«b-bis) all'articolo 10, dopo il comma 5, aggiungere, in fine, i seguenti:

"5-bis. In conseguenza della chiusura del Ponte Romano sul Volturno, dalle Torri di Federico all'intersezione con Via Riviera Volturno, nel Comune di Capua, avvenuta il 9 luglio 2022, e al fine di assicurare gli interventi necessari alla messa in sicurezza e rifunzionalizzazione, nonché alla riapertura del traffico stradale di entrambi i ponti della medesima città, Ponte Nuovo e Ponte Romano, nonché il conseguente ripristino del connesso sistema viario, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, da adottarsi entro dieci giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del decreto, è nominato un Commissario straordinario. La durata dell'incarico del Commissario straordinario è di dodici mesi e può essere prorogata o rinnovata entro e non oltre la data del 30 dicembre 2023. In ragione della natura dell'incarico e del ruolo ricoperto, al Commissario straordinario non spetta alcun compenso, indennità, rimborso spese o emolumento aggiuntivo. Con il medesimo decreto sono individuate le attività di progettazione, affidamento e realizzazione degli interventi caratterizzati da elevato grado di complessità progettuale ed esecutiva.

5-ter. Per le attività urgenti di progettazione degli interventi, per le procedure di affidamento dei lavori, per le attività di direzione dei lavori e di collaudo, nonché per ogni altra attività di carattere tecnico-amministrativo connessa alla progettazione, all'affidamento e all'esecuzione di lavori, servizi e forniture, il Commissario straordinario può avvalersi, anche in qualità di soggetti attuatori, previa intesa con gli enti territoriali interessati, delle strutture e degli uffici della Regione Campania, degli uffici tecnici e amministrativi del Comune di Capua, dei Provveditorati interregionali alle opere pubbliche, di ANAS s.p.a. e delle Autorità di distretto.

5-quater. Il Commissario straordinario può nominare, con proprio provvedimento, un sub-commissario al quale delegare attività e funzioni proprie. L'incarico di sub-commissario cessa alla scadenza dell'incarico del Commissario. L'eventuale compenso del sub commissario, da determinarsi 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.

5-quinquies. Per la realizzazione degli interventi urgenti di cui ai commi da 5-bis a 5-quater, è autorizzata l'apertura di apposita contabilità speciale intestata al Commissario straordinario, sulla quale confluiscono le risorse pubbliche all'uopo destinate.

5-sexies. Agli atti del Commissario straordinario si applicano, ove compatibili, le disposizioni di cui all'articolo 36 del decreto-legge 17 ottobre 2016, n. 189, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 dicembre 2016, n. 229."»

X1.1/52

[Cioffi](#), [Dell'Olio](#), [Castaldi](#)

All'emendamento X1.1, al «Conseguentemente», lettera c), capoverso «Art. 12-bis», apportare le seguenti modifiche:

a) *sostituire, ovunque ricorrano, le parole: «in tutto o in parte» con la seguente: «integralmente»;*

b) *al comma 1:*

1) *sostituire, ovunque ricorrano, le parole: «trenta giorni» con le seguenti: «quarantacinque giorni»;*

2) *sostituire le parole: «anche qualora sia diretta» con le seguenti: «salvo che sia diretta» e aggiungere, in fine, il seguente periodo: «In tale ipotesi, decorsi ulteriori trenta giorni, la misura cautelare perde comunque efficacia.»;*

c) *sopprimere il comma 2;*

d) *al comma 7, sopprimere la lettera b);*

e) sopprimere il comma 8.

X1.1/53

[Dell'Olio](#), [Cioffi](#), [Castaldi](#)

All'emendamento X1.1, al «Conseguentemente», lettera c), capoverso «Art. 12-bis», sostituire, ovunque ricorrano, le parole: «in tutto o in parte» con le seguenti: «integralmente o comunque per almeno il 75 per cento».

X1.1/54

[Cioffi](#), [Dell'Olio](#)

All'emendamento X1.1, al «Conseguentemente», lettera c), capoverso «Art. 12-bis», al comma 1, sopprimere l'ultimo periodo.

X1.1/55

[Cioffi](#), [Dell'Olio](#)

All'emendamento X1.1, al «Conseguentemente», lettera c), capoverso «Art. 12-bis», sopprimere il comma 6.

X1.1/56

[Richetti](#)

All'emendamento X1.1, al capoverso «Art. 12-bis», dopo il comma 6 inserire il seguente: "6-bis. Al fine di ridurre l'arretrato e dare attuazione al Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR), entro sei mesi dall'entrata in vigore del presente decreto sono disposti il ricollocamento in ruolo dei magistrati amministrativi attualmente fuori ruolo e la revoca degli incarichi extragiudiziari già autorizzati. Fino al 31 dicembre 2026 non sono disposti ulteriori collocamenti fuori ruolo e non sono autorizzati ulteriori incarichi extragiudiziari per i magistrati amministrativi. Le disposizioni del presente comma non si applicano ai membri di Governo, alle cariche elettive, anche presso gli organi di autogoverno, ai giudici della Corte Costituzionale, ai componenti delle Corti internazionali comunque denominate, nonché agli incarichi che la legge affida esclusivamente ai magistrati."

X1.1/57

[Cioffi](#), [Dell'Olio](#)

All'emendamento X1.1, al «Conseguentemente», lettera c), capoverso «Art. 12-bis», al comma 8, sostituire il primo periodo con il seguente: «Nelle ipotesi in cui, prima della data di entrata in vigore del decreto-legge 7 luglio 2022, n. 85, la misura cautelare sia già stata concessa, qualora il ricorso abbia ad oggetto qualsiasi procedura amministrativa che riguardi opere o interventi finanziati integralmente con le risorse previste dal PNRR, tutti i termini di cui al presente articolo sono triplicati.»

X1.1/58

[Cioffi](#), [Dell'Olio](#), [Castaldi](#)

All'emendamento X1.1, al «Conseguentemente», lettera c), capoverso «Art. 12-bis», al comma 8, primo periodo, apportare le seguenti modifiche:

a) sostituire le parole: «in tutto o in parte» con la seguente: «integralmente»;

b) sostituire le parole da: «l'udienza per la discussione» fino alla fine del periodo, con le seguenti: «il termine di cui al comma 1 per la fissazione dell'udienza per la discussione del merito è triplicato».

X1.1/59

[Rufa](#), [Pergreffi](#), [Campari](#), [Corti](#), [Ripamonti](#)

All'emendamento X1.1, al capoverso «Art. 12-bis», dopo il comma 8, aggiungere il seguente:

«8-bis. Al fine di garantire la realizzazione ed il rispetto dei tempi fissati dei progetti già finanziati in tutto o in parte con le risorse di cui al PNRR o PNC, ogni Autorità pubblica preposta al rilascio di autorizzazioni, pareri e nulla osta previsti dalla legislazione vigente si esprime entro e non

oltre 30 giorni dalla richiesta, decorsi i quali si applica la disciplina del silenzio assenso, di cui all'articolo 20 della legge 241 del 1990. Nell'espressione di un eventuale diniego, l'Autorità preposta dovrà motivare adeguatamente il contemperamento dell'interesse prevalente che si intende tutelare con l'interesse pubblico al rispetto dei principi e dei tempi di attuazione del PNRR.»

X1.1/60

[Mallegni](#), [Gallone](#)

All'emendamento X1.1, al capoverso «Art. 12-bis», aggiungere in fine il seguente comma:

«8-bis. Al fine di garantire la realizzazione ed il rispetto dei tempi fissati dei progetti già finanziati in tutto o in parte con le risorse di cui al PNRR o PNC, ogni Autorità pubblica preposta al rilascio di autorizzazioni, pareri e nulla osta previsti dalla legislazione vigente si esprime entro e non oltre 30 giorni dalla richiesta, decorsi i quali si applica la disciplina del silenzio assenso, di cui all'articolo 20 della legge 241 del 1990. Nell'espressione di un eventuale diniego, l'Autorità preposta dovrà motivare adeguatamente il contemperamento dell'interesse prevalente che si intende tutelare con l'interesse pubblico, al rispetto dei principi e dei tempi di attuazione del PNRR.»

X1.1/61

[Ruspanini](#), [Totaro](#), [Malan](#)

All'emendamento X1.1, al «Conseguentemente», alla lettera c), capoverso «Art. 12-bis», dopo il comma 8, aggiungere il seguente:

«8-bis. Al fine di garantire la realizzazione ed il rispetto dei tempi fissati dei progetti già finanziati in tutto o in parte con le risorse di cui al PNRR o PNC, ogni Autorità pubblica preposta al rilascio di autorizzazioni, pareri e nulla osta previsti dalla legislazione vigente si esprime entro e non oltre 30 giorni dalla richiesta, decorsi i quali si applica la disciplina del silenzio assenso, di cui all'articolo 20 della legge 241 del 1990. Nell'espressione di un eventuale diniego, l'Autorità preposta dovrà motivare adeguatamente il contemperamento dell'interesse prevalente che si intende tutelare con l'interesse pubblico al rispetto dei principi e dei tempi di attuazione del PNRR.»

X1.1/62

[Margiotta](#), [Comincini](#)

All'emendamento X1.1, alla lettera c), capoverso «Art.12-bis», dopo il comma 8 aggiungere il seguente:

«8-bis. Al fine di garantire la realizzazione ed il rispetto dei tempi fissati dei progetti già finanziati in tutto o in parte con le risorse di cui al PNRR o PNC, ogni Autorità pubblica preposta al rilascio di autorizzazioni, pareri e nulla osta previsti dalla legislazione vigente si esprime entro e non oltre 30 giorni dalla richiesta, decorsi i quali si applica la disciplina del silenzio assenso, di cui all'articolo 20 della legge 241 del 1990. Nell'espressione di un eventuale diniego, l'Autorità preposta dovrà motivare adeguatamente il contemperamento dell'interesse prevalente che si intende tutelare con l'interesse pubblico al rispetto dei principi e dei tempi di attuazione del PNRR.»

X1.1/63

[Evangelista](#)

All'emendamento X1.1, al «Conseguentemente», lettera c), sostituire le parole: «il seguente» con le parole: «i seguenti», e, dopo il capoverso «Art. 12-bis», inserire il seguente:

«Art. 12-ter.

(Misure urgenti per gli interventi di particolare rilevanza statale e regionale)

1. Al fine di rimuovere le difficoltà in sede di approvazione e realizzazione delle opere, promuovendo un forte impatto economico e sociale, finalizzato a consentire lo sviluppo dell'economia in tutte le sue componenti, il Presidente del Consiglio dei Ministri, d'intesa con le Regioni competenti interessate, ovvero del Presidente della Giunta regionale, d'intesa con i competenti organi statali, se necessario e con gli enti locali interessati per quelle di interesse regionale, possono dichiarare la particolare rilevanza di interventi pubblici o privati o costituenti espressioni di partenariato

pubblico/privato.

2. La dichiarazione della particolare rilevanza statale o regionale dell'intervento di cui al comma 1 viene adottata su istanza dei soggetti pubblici o privati competenti o interessati, e contiene l'illustrazione delle finalità dell'intervento, la rilevanza delle sue ricadute sotto il profilo economico e sociale, l'analisi costi/benefici, il costo di massima degli interventi e le risorse disponibili per l'immediata esecuzione dell'intervento.

3. Con il provvedimento di cui al comma 2 è nominato un commissario per l'approvazione e la realizzazione dell'opera, in possesso di adeguata esperienza e qualificazione, il cui compenso è fissato con lo stesso provvedimento di nomina a valere sui fondi destinati all'esecuzione dell'opera. Il commissario nella sua attività utilizza la struttura degli enti pubblici istituzionalmente competenti senza maggiori costi per la finanza pubblica e svolge ogni attività di coordinamento e di promozione dell'opera in tutte le fasi approvative, autorizzative e realizzative.

4. Il Commissario nominato, previo esperimento di procedura concertativa cui partecipano tutti i soggetti pubblici competenti ai vari livelli istituzionali, statale, regionale e locale, previa conferenza da svolgersi in forma sincrona e contestuale ai sensi dell'articolo 14, comma 25 della legge 7 agosto 1990, n. 241, approva il progetto definitivo dell'intervento con effetto, per quanto necessario, di dichiarazione di pubblica utilità e di variante agli strumenti territoriali, urbanistici e programmatori, in deroga alle norme ordinarie sul regime delle competenze.

5. Le procedure per la valutazione di impatto ambientale relative alle opere necessarie per gli interventi di rilevanza statale e regionale sono disciplinate dagli articoli 182, 183, 184 e 185 del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 153 nonché, per le opere gli impianti e le infrastrutture necessari alla realizzazione dei progetti strategici per la transizione energetica del Paese inclusi nel Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) e al raggiungimento degli obiettivi fissati dal Piano nazionale integrato per l'energia e il clima (PNIEC), predisposto in attuazione del Regolamento (UE) 2018/1999 e le opere ad essi connesse, dagli articoli 17 e 18 del decreto legge 31 maggio 2021, n. 77.

6. Il Commissario cessa dalla carica con l'avvenuta realizzazione dell'intervento previsto.

7. Il termine per le impugnative degli atti adottati dal Commissario sono fissati in 30 giorni e i ricorsi, anche ove contenenti richiesta di provvedimenti cautelari, devono essere decisi in Camera di Consiglio del Giudice Amministrativo competente nel termine perentorio di 60 giorni dal loro deposito.

8. Ai fini del rispetto delle disposizioni di cui al comma precedente, i termini processuali sono così fissati:

a) giorni 5 dalla notifica per il deposito del ricorso;

b) giorni 10 dalla notifica e/o giorni 5 dal deposito del ricorso per la costituzione delle altre parti mediante atti di costituzione motivato

c) giorni 20 dalla notifica e/o 15 dal deposito per la presentazione di nuovi documenti;

d) giorni 30 dalla notifica e/o 25 dal deposito per le difese conclusive;

e) giorni 40 dalla notifica e/o 35 dal deposito per le memorie di replica;

9. In caso di provvedimento cautelare anteriore alla Camera di Consiglio, l'efficacia dello stesso deve essere subordinata alla presentazione di idonea cauzione di ammontare determinato con riferimento al valore del presunto pregiudizio economico che ne potrebbe derivare al soggetto interessato e inappellabilmente deciso dal giudice che ha emesso il provvedimento.

10. La decisione assunta in Camera di Consiglio è depositata entro 10 giorni dall'ultimo documento depositato nei termini di cui al precedente comma 8.

11. In caso di giudizio di appello si applicano i medesimi termini di cui ai commi 7, 8 e 10 del presente articolo.

12. In caso di definitivo rigetto dell'impugnativa di cui al comma 7, i soggetti proponenti sono responsabili dei pregiudizi derivanti dai provvedimenti giudiziari adottati su loro istanza. La relativa

domanda di risarcimento appartiene alla giurisdizione esclusiva del giudice amministrativo.

13. Gli interventi di cui all'articolo 12-*bis*, comma 1, possono essere oggetto della dichiarazione di cui al comma 1 del presente articolo. In tali casi si applicano, in quanto compatibili, le disposizioni del presente articolo e, per quanto ivi non previsto, le disposizioni di cui all'articolo 12-*bis*.»

X1.1/64

[Mallegni](#), [Vono](#), [Gallone](#)

All'emendamento X1.1, dopo il capoverso «Art. 12-bis», inserire il seguente:

«Art. 12-*ter*.

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".»

1.3.2.1.18. 8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) - Seduta n. 283 (pom.) del 26/07/2022

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

LAVORI PUBBLICI, COMUNICAZIONI (8ª)
MARTEDÌ 26 LUGLIO 2022
283ª Seduta (pomeridiana)

Presidenza del Presidente
COLTORTI

Intervengono il vice ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili Morelli e il sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri Caterina Bini.

La seduta inizia alle ore 14,15.

IN SEDE REFERENTE

(2646) Conversione in legge del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili

(Seguito dell'esame e rinvio)

Prosegue l'esame, sospeso nella seduta del 20 luglio.

Il **PRESIDENTE** informa che l'emendamento 9.24 è stato ritirato e che sono pervenute le seguenti riformulazioni: 5.2 (testo 2), 9.6 (testo 2), 9.42 (testo 2), 10.15 (testo 2) e 12.12 (testo 3), pubblicate in allegato, che sono tutte ritenute proponibili.

È stato altresì presentato l'emendamento 4.0.2 (testo 2), pubblicato in allegato, sul quale rimane invece confermata l'improponibilità già pronunciata sul testo base.

Comunica poi che, alla luce delle richieste di rivalutazione e delle interlocuzioni con la Presidente del Senato, sono riammessi all'esame i seguenti emendamenti: 1.0.6, 1.0.7, 1.0.8, 1.0.9, 1.0.10, 1.0.11, 2.0.1, 2.0.2, 2.0.3, 2.0.4, 2.0.5, 2.0.6, 4.8, 4.0.9, 4.0.10, 6.13 (testo 2) (integralmente), 7.0.19, 7.0.19 (testo 2), 7.0.25, 8.0.36, 9.39, 9.43, 9.44, 9.0.8, 10.2, 10.4, 10.5, 10.6, 10.7, 10.14, 10.0.2, 10.0.4 e 10.0.8. Vice versa, gli emendamenti 3.10 e 4.13, contrariamente a quanto precedentemente comunicato, sono dichiarati improponibili.

Segnala infine che, per un mero errore materiale, nella seduta del 20 luglio è stata dichiarata l'improponibilità del comma 5 dell'emendamento 8.0.3, mentre tale emendamento è da intendersi interamente proponibile.

Alla luce di quanto esposto dà lettura della nuova lista degli emendamenti, subemendamenti e ordini del giorno improponibili, che sostituisce integralmente quella pubblicata il 20 luglio. Sono dunque

improponibili gli emendamenti 1.0.18, 1.0.19, 2.0.8, 3.4, 3.9, 3.10, 3.0.1, 3.0.2, 3.0.3, 3.0.5, 3.0.6, 3.0.7, 3.0.8, 4.3, 4.9, 4.13, 4.0.2, 4.0.2 (testo 2), 4.0.6 (limitatamente al comma 1), 4.0.12, 5.0.1, 5.0.2, 5.0.3, 5.0.4, 5.0.5, 5.0.6, 6.2, 7.1, 7.4, 7.5, 7.9, 7.18, 7.19, 7.27, 7.93, 7.94, 7.95, 7.96, 7.97, 7.111, 7.112, 7.113, 7.115, 7.117, 7.125, 7.139, 7.0.11 (limitatamente al comma 5), 7.0.16, 7.0.17, 7.0.18, 7.0.23, 7.0.26, 7.0.27, 7.0.28, 7.0.29, 7.0.31, 7.0.33, 7.0.34, 7.0.35, 8.25, 8.43, 8.0.1 (limitatamente al comma 5), 8.0.2 (limitatamente al comma 5), 8.0.9, 8.0.10, 8.0.29, 9.8, 9.9, 9.9 (testo 2), 9.14, 9.35, 9.36, 9.37, 9.38, 9.40, 9.41, 9.48, 9.48 (testo 2), 9.0.1 (limitatamente al comma 5), 9.0.6, 9.0.7, 9.0.11, 9.0.12, 10.9, 10.10, 10.16, 10.17, 10.17 (testo 2), 10.0.3, 10.0.5, 10.0.6, 10.0.13, 11.0.2, 12.4 (testo 2) (limitatamente al comma 4), 12.11, 12.13, 12.14, 12.0.1, 12.0.2, 12.0.3, 12.0.4, 12.0.5, 12.0.6, 12.0.7, 12.0.8, 12.0.9, 12.0.14, 12.0.15, 12.0.17, 12.0.18, 12.0.19, 12.0.20, 12.0.21, 12.0.22, 12.0.24, 12.0.25; i subemendamenti X1.1/1, X1.1/6, X1.1/8, X1.1/13, X1.1/42, X1.1/44, X1.1/45, X1.1/46, X1.1/47, X1.1/48, X1.1/49, X1.1/50, X1.1/51, X1.1/56, X1.1/59, X1.1/60, X1.1/61/, X1.1/62, X1.1/63, X1.1/64; gli ordini del giorno G/2646/20/8, G/2646/21/8.

Comunica infine che i relatori hanno presentato gli emendamenti 1.1000, 7.1000, 7.2000, 9.1000, 12.0.1000 e 12.0.2000, pubblicati in allegato, in relazione ai quali propone di fissare un termine per la presentazione di eventuali subemendamenti alle ore 17 di oggi.

La Commissione conviene.

Il [PRESIDENTE](#) comunica che, non essendo ancora pervenuto il parere della Commissione bilancio, la votazione degli emendamenti dovrà avere luogo in altra seduta.

A seguito di un breve dibattito sull'ordine dei lavori, nel quale intervengono il relatore [PAROLI](#) (FIBP-UDC), il senatore [MARGIOTTA](#) (PD) e le senatrici [PERGREFFI](#) (L-SP-PSd'Az) e [FAGGI](#) (L-SP-PSd'Az), il [PRESIDENTE](#) propone di convocare una nuova seduta alle ore 18 di oggi, ferma restando la seduta già convocata per le ore 20.

La Commissione conviene.

Il seguito dell'esame è rinviato.

CONVOCAZIONE DI UN'ULTERIORE SEDUTA

Il [PRESIDENTE](#) comunica che la Commissione è ulteriormente convocata per oggi, martedì 26 luglio, alle ore 18.

La Commissione prende atto.

La seduta termina alle ore 14,25.

EMENDAMENTI AL DISEGNO DI LEGGE (AL TESTO DEL DECRETO-LEGGE)

N. [2646](#)

Art. 1

1.1000

I Relatori

Al comma 3, apportare le seguenti modificazioni:

a) alla lettera a) anteporre la seguente: "0a) al comma 420, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: «Le dotazioni di cui al secondo periodo relative agli anni 2022 e 2023 sono erogate, nei limiti di spesa previsti per i rispettivi anni, quale contributo forfettario per l'avvio delle attività di coordinamento e delle altre attività svolte dalla società di cui al comma 427»";

b) alla lettera b), capoverso comma 427-bis, al primo periodo, dopo le parole: «29 luglio 2021, n. 108» aggiungere le seguenti: «e, ai fini di quanto previsto al comma 3 del suddetto articolo, il ricorso alla procedura negoziata è ammessa, nella misura strettamente necessaria, quando l'applicazione dei termini, anche abbreviati, previsti dalle procedure ordinarie può compromettere il rispetto del cronoprogramma procedurale di cui comma 423».

Art. 4

4.0.2 (testo 2)

[Marilotti](#), [Margiotta](#), [Manca](#)

Dopo l'articolo, inserire il seguente:

«Art. 4-bis.

1. All'articolo 16-bis, comma 3 del decreto-legge 1° marzo 2022, n. 17, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 aprile 2022, n. 34, nella lettera b) dopo le parole: "6 maggio 2003, e ai clienti" sono aggiunte le seguenti: ", con riserva di due Terawattora"

Art. 5

5.2 (testo 2)

[Ripamonti](#), [Bruzzone](#), [Pergreffi](#), [Campari](#), [Corti](#), [Rufa](#)

Apportare le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, capoverso 7-bis, sopprimere le parole «entro 31 dicembre 2022»;

b) al comma 1, capoverso 7-bis, sostituire le parole: «nelle more dell'individuazione di un nuovo concessionario» con le seguenti: «al fine di eseguire gli interventi necessari per il recupero della piena funzionalità tecnica di detta funivia, garantire la continuità dell'esercizio dei servizi di trasporto portuale a basso impatto ambientale e di traffico ed il mantenimento degli attuali livelli occupazionali, nonché di individuare un nuovo concessionario.»;

c) al comma 1, capoverso 7-bis, aggiungere in fine i seguenti periodi: «Il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, entro il termine di trenta giorni dalla ricezione di una istanza di concessione, procede ad avviare la procedura ad evidenza pubblica necessaria per l'individuazione del nuovo concessionario. Nelle more dell'aggiudicazione definitiva, al fine di incentivare il trasporto sostenibile delle merci, il Presidente assegna in concessione anticipata al soggetto individuato la gestione dei parchi e degli impianti ferroviari raccordati al sito oggetto della concessione, fatti salvi i titoli autorizzatori rilasciati dal gestore dell'infrastruttura nazionale»;

d) al comma 1, capoverso 7-ter, aggiungere, in fine, le seguenti parole: «e sono definiti:

a) le modalità per il trasferimento alla gestione del presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale dei contratti con soggetti terzi in corso di validità, necessari per la prosecuzione del servizio;

b) il percorso per dare avvio immediato all'utilizzo del sistema di trasporto ferroviario in sostituzione dell'attuale trasporto camionistico e alla stabilizzazione della forza lavoro ex Funivie in liquidazione definendo così una concessione anticipata per l'utilizzo dei parchi e degli impianti ferroviari ad essa connessi; a tale riguardo, il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure occidentale, una volta individuato il concessionario darà comunque avvio immediato all'utilizzo del sistema di trasporto ferroviario in sostituzione dell'attuale trasporto via gomma e alla stabilizzazione della forza lavoro secondo quanto previsto nella procedura di concessione, procedendo, se del caso, ad una concessione anticipata volta all'utilizzo dei parchi e degli impianti ferroviari ad essa connessi, in attesa del completamento delle opere e del collaudo delle opere e degli interventi sull'impianto funiviario se non ancora completati.»

e)alcomma 1, capoverso 7-quater, sostituire le parole: «può avvalersi» con le seguenti: «si avvale»;

f)alcomma 1, capoverso 7-quater, sopprimere le seguenti parole: «, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.»;

g) al comma 1, capoverso 7-quinques, sostituire le parole: «700.000», con le seguenti: «3.700.000» e dopo la lettera a), aggiungere le seguenti:

«a-bis) Quanto a 3.000.000 di euro per il 2022, nell'ambito delle risorse disponibili sul fondo di parte corrente di cui al citato articolo 34-ter, comma 5 della legge 31 dicembre 2009, n. 196 vengono resi disponibili, per l'anno 2022, 3.000.000 di euro da destinare agli interventi di cui al comma 7-bis del presente articolo.»

h) dopo il comma 2, aggiungere i seguenti:

«2-bis. All'articolo 94-bis, del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 aprile 2020, n. 27, comma 1, primo capoverso, dopo le parole: "per ciascuno degli anni 2020 e 2021" aggiungere le seguenti: "e 2022";

2-ter. In attesa della piena operatività dell'infrastruttura, il Commissario, qualora necessario, potrà fare ricorso allo strumento di integrazione salariale di cui al comma 1 dell'articolo 94-bis del decreto-legge 17 marzo 2020 n. 18, convertito con modificazioni, dalla legge 24 aprile 2020 n. 27.»

Art. 7

7.1000

I Relatori

Al comma 1, lett. d), capoverso 3- bis, al secondo periodo, sostituire le parole: «dell'archivio» con le seguenti: «dell'anagrafe».

7.2000

I Relatori

Dopo il comma 1, inserire il seguente:

«1-bis. All'articolo 31 del decreto-legge 8 aprile 2020, n. 23, convertito, con modificazioni, dalla legge 5 giugno 2020, n. 40, è aggiunto, in fine, il seguente comma: "3-bis. Ai veicoli utilizzati dal personale di cui al comma 3 si applicano le disposizioni di cui all'articolo 138 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285."

Art. 9

9.6 (testo 2)

[Margiotta](#)

Dopo il comma 6, inserire il seguente: «6-bis. All'articolo 33 del decreto legge 30 aprile 2022, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 giugno 2022, n. 79, dopo il comma 4, è aggiunto il seguente: "4-bis. Il rispetto dei termini di cui al comma 3 è sottoposto al monitoraggio del Dipartimento delle mobilità sostenibili presso il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, con poteri di impulso e sollecito. In caso di inerzia nella conclusione del procedimento entro i suddetti termini, il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili fissa un termine non superiore a venti giorni entro il quale il responsabile del procedimento deve adottare il provvedimento conclusivo. Decorso inutilmente tale termine, il Ministro provvede alla nomina di un Commissario *ad acta*, dandone comunicazione al Presidente del Consiglio dei ministri e alla regione interessata; il Commissario *ad acta* provvede, subentrando quale responsabile del procedimento a concludere il procedimento entro i successivi sessanta giorni.»

9.42 (testo 2)

[Campari](#), [Pergreffi](#), [Corti](#), [Rufa](#), [Ripamonti](#)

Dopo il comma 10 aggiungere, in fine, il seguente:

«10-bis. Le strutture finanziate con risorse assegnate dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili ai Comuni per interventi straordinari sul patrimonio residenziale pubblico, ai sensi dell'articolo 3, primo comma, lettera q), della legge 5 agosto 1978, n. 457, non ancora del tutto completate possono essere riutilizzate dai medesimi Comuni beneficiari, anche eventualmente cambiando la destinazione d'uso, a condizione che sia garantita una finalità di interesse pubblico generale. Le amministrazioni interessate provvedono all'attuazione delle disposizioni di cui al presente

comma con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente, e comunque senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica».

9.1000

I Relatori

Dopo il comma 10 aggiungere il seguente:

«10-bis. In considerazione dello stato emergenziale di alcune strutture penitenziarie per le quali appaiono particolarmente urgenti e indifferibili interventi di edilizia penitenziaria, con decreto del Ministro della giustizia e del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili sono individuate le strutture penitenziarie in relazione alle quali, ferme restando le competenze del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili in materia di edilizia penitenziaria, sono attribuite al Ministero della giustizia le seguenti funzioni:

a) effettuazione di progetti e perizie per la ristrutturazione e la manutenzione, anche straordinaria, degli immobili in uso governativo dell'amministrazione penitenziaria, nonché per la realizzazione di nuove strutture carcerarie, ivi compresi alloggi di servizio per la polizia penitenziaria, ovvero per l'aumento della capienza delle strutture esistenti;

b) gestione delle procedure di affidamento degli interventi di cui alla lettera a), delle procedure di formazione dei contratti e di esecuzione degli stessi in conformità alla normativa vigente in materia.»

Art. 10

10.15 (testo 2)

[Ferrero](#), [Pergreffi](#), [Campari](#), [Corti](#), [Rufa](#), [Ripamonti](#)

Dopo il comma 5, aggiungere, in fine, il seguente:

«5-bis. All'articolo 27 del decreto-legge 17 maggio 2022, n. 50, convertito con modificazioni dalla legge 15 luglio 2022, n.91 sono apportate le seguenti modificazioni:

a) nella rubrica, dopo la parola: "concessioni" sono aggiunte le parole: "e di affidamenti";

b) dopo il comma 2, è inserito il seguente:

"2-bis. Al fine di fronteggiare gli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonché dei carburanti e dei prodotti energetici ed in considerazione della necessità di diversificare le fonti di approvvigionamento ai fini della sicurezza energetica nazionale, anche in attuazione del Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima 2030 (PNIEC), per i contratti di appalto di lavori, sottoscritti tra il 1° gennaio 2019 ed il 31 dicembre 2021 e funzionali all'esecuzione degli interventi di realizzazione, efficientamento o ripotenziamento di impianti di energia elettrica di potenza superiore a 300 MW termici, autorizzati ai sensi del decreto-legge 7 febbraio 2002, n. 7, convertito dalla legge 9 aprile 2002, n. 55, anche strumentali alla produzione di nuova capacità di generazione elettrica di cui al decreto legislativo 19 dicembre 2003, n. 379, i committenti adeguano i prezzi dei materiali da costruzione e di produzione, riconoscendo un incremento pari alla differenza tra le risultanze dei principali indici delle materie prime rilevati da organismi di settore, o dall'Istituto Nazionale di Statistica, al momento della contabilizzazione o dell'annotazione delle lavorazioni eseguite, rispetto a quelli rilevati al momento della sottoscrizione dei relativi contratti, nei limiti del 20 per cento. Tale adeguamento è riconosciuto in relazione alle lavorazioni eseguite e contabilizzate, a seguito dell'emissione dei relativi ordini di acquisto, alla data di entrata in vigore della presente disposizione, nonché a quelle eseguite o annotate fino al 31 dicembre 2022. Sono fatti salvi le clausole contrattuali e ogni altro atto che contenga condizioni più favorevoli. Dalla presente disposizione non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica."»

Art. 12

12.12 (testo 3)

[Margiotta](#), [D'Alfonso](#)

Dopo il comma 1, aggiungere i seguenti:

«1-bis. Anche al fine di garantire il supporto alle Amministrazioni locali titolari di interventi del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza - PNRR per gli adempimenti di monitoraggio, controllo e rendicontazione dei finanziamenti destinati all'attuazione degli stessi, con particolare riferimento al controllo sul divieto di doppio finanziamento, sui conflitti d'interesse nonché all'espletamento dei controlli antimafia previsti dalla normativa vigente, il Ministero dell'interno e il Ministero dell'economia e delle finanze in relazione alle rispettive competenze sono autorizzati, per il biennio 2022-2023, a reclutare con contratto di lavoro subordinato a tempo indeterminato, in aggiunta alle vigenti facoltà assunzionali, nei limiti della vigente dotazione organica, un contingente di 700 unità di personale da inquadrare nell'Area III, posizione economica F1, di cui 400 unità per le esigenze del Ministero dell'interno e in particolare delle Prefetture-Uffici territoriali del Governo e 300 unità per le esigenze del Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato e in particolare per le Ragionerie territoriali dello Stato, senza il previo svolgimento delle procedure di mobilità, mediante l'indizione di apposite procedure concorsuali pubbliche o lo scorrimento delle vigenti graduatorie di concorsi pubblici. A tal fine è autorizzata la spesa di euro 2.624.475 per l'anno 2022 e di euro 31.493.700 a decorrere dall'anno 2023.

1-ter. Il Ministero dell'interno e il Ministero dell'economia e delle finanze - Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato stipulano apposito protocollo d'intesa per definire l'attività di collaborazione destinata alle finalità di cui al comma 1-ter, anche attraverso la costituzione di presidi territoriali unitari tra le Prefetture-Uffici territoriali del Governo e le Ragionerie territoriali dello Stato.

1-quater. Per la corresponsione al personale non dirigenziale da reclutare ai sensi del comma 1-bis dei compensi dovuti per le prestazioni di lavoro straordinario è autorizzata la spesa di 1.000.000 euro a decorrere dall'anno 2023, di cui euro 500.000 per le esigenze del Ministero dell'Interno e euro 500.000 per le esigenze del Ministero dell'economia e delle finanze - Dipartimento della ragioneria Generale dello Stato.

1-quinquies. Agli oneri di cui al comma 1-bis, pari a euro 2.624.475 per l'anno 2022 e a euro 32.493.700 annui a decorrere dall'anno 2023, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2022-2024, 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 2022, allo scopo parzialmente utilizzando, per 1.449.364 di euro per l'anno 2022 e 17.892.368 euro annui a decorrere dall'anno 2023, l'accantonamento relativo al Ministero dell'interno e, per 1.175.111 euro per l'anno 2022 e 14.601.332 euro annui a decorrere 2023, l'accantonamento relativo al Ministero dell'economia e delle finanze.

1-sexies. All'articolo 6 del decreto legge 30 aprile 2022, n. 36, convertito con modificazioni dalla legge 29 giugno 2022 n. 79, sono apportate le seguenti modificazioni:

- a. Al comma 2 dopo le parole «I comandi o distacchi» sono inserite le seguenti: «del personale non dirigenziale»
- b. Al comma 3, primo periodo le parole «per il personale non dirigenziale» sono soppresse.»

12.0.1000

I Relatori

Dopo l'articolo 12, inserire il seguente:

«Art. 12-bis

(Disposizioni urgenti in materia di funzionamento del comitato di monitoraggio di cui all'articolo 1-bis, comma 7, del decreto-legge 15 marzo 2012, n. 21, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 maggio 2012, n. 56)

1. All'articolo 1-bis, comma 7, del decreto-legge 15 marzo 2012, n. 21, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 maggio 2012, n. 56, dopo le parole: "Ministero della difesa," sono aggiunte le seguenti: "Ministero dell'Interno".»

12.0.2000

I Relatori

Dopo l'articolo 12, inserire il seguente:

Art. 12-*bis*

(Misure urgenti per le infrastrutture culturali)

"1. Una quota, pari a 15 milioni di euro per l'anno 2022, del fondo di cui all'articolo 183, comma 2, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, istituito nello stato di previsione del Ministero della cultura, è destinata a incrementare l'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 183, comma 3, del medesimo decreto legge, al fine di assicurare il funzionamento dei musei e dei luoghi della cultura statali di cui all'articolo 101 del decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, afferenti al settore museale."

1.3.2.1.19. 8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) - Seduta n. 284 (ant.) del 27/07/2022

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

LAVORI PUBBLICI, COMUNICAZIONI (8ª)
MERCLEDÌ 27 LUGLIO 2022
284ª Seduta (antimeridiana)

Presidenza del Presidente
[COLTORTI](#)

Intervengono il vice ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili Morelli e il sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri Caterina Bini.

La seduta inizia alle ore 8,45.

IN SEDE REFERENTE

(2646) Conversione in legge del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili

(Seguito dell'esame e rinvio)

Prosegue l'esame, sospeso nella seduta di ieri.

Il [PRESIDENTE](#) informa che, con riferimento agli emendamenti presentati ieri dai relatori, alla scadenza del termine è pervenuto il solo subemendamento 12.0.2000/1, pubblicato in allegato, che dichiara improponibile.

Comunica inoltre che l'emendamento 9.48 (testo 2), già dichiarato improponibile, è riammesso all'esame, che l'emendamento 9.19 è stato ritirato e che sono pervenute le seguenti riformulazioni, pubblicate in allegato: 2.0.4 (testo 2), 7.14 (testo 2), 7.50 (testo 2), 7.51 (testo 2), 7.101 (testo 2), 8.20 (testo 2), 9.17 (testo 2) e 12.4 (testo 3).

Segnala infine che è pervenuto il parere della Commissione bilancio sul testo e su un primo limitato gruppo di circa 30 emendamenti.

Il senatore [MARGIOTTA](#) (PD) chiede che, in attesa che la Commissione bilancio completi il proprio lavoro sugli emendamenti, il rappresentante del Governo segnali quali proposte emendative sarebbe pronto ad accogliere.

Il vice ministro MORELLI dichiara il parere favorevole del Governo sugli emendamenti 3.8, a condizione che sia riformulato; 4.1, a condizione che sia riformulato; 4.7; 5.2 (testo 2); 6.14; 7.17, a

condizione che sia riformulato; 7.30; 7.34; 7.44; 7.46; 7.51 (testo 2); 7.52; 7.63; 7.68; 7.69. Il parere è invece contrario sugli emendamenti 4.0.9 e 7.76. Il parere è favorevole sugli emendamenti 7.81; 7.98, a condizione che sia riformulato; 7.121; 7.0.19 (testo 2), a condizione che sia riformulato; 7.0.22; 8.2, a condizione che sia riformulato; 8.11, a condizione che sia riformulato; 8.19, a condizione che sia riformulato; 9.6 (testo 2), a condizione che sia riformulato; 9.7; 9.16; 9.27 (testo 2), a condizione che sia riformulato; 9.29; 9.30; 9.34; 9.47; 9.48 (testo 2); 10.12, a condizione che sia riformulato; 12.4 (testo 3); 12.6 (testo 2), a condizione che sia riformulato; 12.12 (testo 3); 12.0.26; X1.1/19, a condizione che sia riformulato; X1.1/28, a condizione che sia riformulato; X1.1; 1.1000; 7.1000; 12.0.1000; 12.0.2000. Il parere è invece contrario sugli emendamenti 7.2000 e 9.1000 dei relatori.

Il senatore [MALLEGNI](#) (*FIBP-UDC*) esprime vivo disappunto per i pareri espressi dal Governo che, a suo avviso, dimostrano una totale mancanza di attenzione verso i temi posti da Forza Italia. Comunica pertanto che fino a quando non si registrerà un cambiamento di atteggiamento da parte del Governo, il Gruppo di Forza Italia cesserà ogni forma di collaborazione.

Il relatore [PAROLI](#) (*FIBP-UDC*) chiede al Governo di riconsiderare il parere contrario espresso sull'emendamento 9.1000, necessario a risolvere significative criticità che affliggono il mondo carcerario.

Il senatore [RIPAMONTI](#) (*L-SP-PSd'Az*) si associa al relatore Paroli nel sottolineare l'importanza dell'emendamento 9.1000, finalizzato a superare dannose sovrapposizioni di funzioni tra Ministero delle infrastrutture e Ministero della giustizia.

Il senatore [MARGIOTTA](#) (*PD*) chiede al Presidente di rivalutare il giudizio di improponibilità reso sull'emendamento 4.0.2 (testo 2), del quale sottolinea l'importanza per la regione Sardegna.

Il relatore [PAROLI](#) (*FIBP-UDC*) si associa alla richiesta formulata dal senatore Margiotta.

Il seguito dell'esame è rinviato.

La seduta termina alle ore 9,25.

EMENDAMENTI AL DISEGNO DI LEGGE (AL TESTO DEL DECRETO-LEGGE)
N. [2646](#)

Art. 2

2.0.4 (testo 2)

[Caligiuri](#), [Gallone](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 2-bis

(Disposizioni per la mitigazione degli effetti della crisi idrica nel settore agricolo e contrasto al dissesto idrogeologico)

1. Al fine di mitigare gli effetti della crisi idrica nel settore agricolo è autorizzato l'utilizzo delle cave in disuso esistenti come invasi di acque per usi agricoli ed industriali e come vasche di laminazione per il contrasto al rischio di alluvione.

2. Entro trenta giorni dall'entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, con decreto del Ministro delle politiche agricole, alimentari e forestali, di concerto con le Regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, sono adottate le modalità per l'individuazione dei siti da riconvertire in bacini per l'accumulo di acqua e in vasche di laminazione.»

Art. 7

7.14 (testo 2)

Gallone, Mallegni

Apportare le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, alla lettera a) premettere la seguente:

«0a) all'articolo 7, comma 9, l'ultimo periodo è sostituito dal seguente: «Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili sono individuate le tipologie dei comuni che possono avvalersi di tale facoltà, le modalità di riscossione del pagamento, le categorie dei veicoli esentati, nonché, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, i massimali delle tariffe, da definire tenendo conto delle emissioni inquinanti dei veicoli e delle tipologie dei permessi.»

b) dopo il comma 2, inserire il seguente:

«2-bis. Il decreto di cui all'articolo 7, comma 9, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificato dal comma 1, lettera 0a), del presente articolo, è adottato entro centoventi giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto e può essere aggiornato entro il 31 gennaio di ciascun anno.»

7.50 (testo 2)

Perosino

Al comma 1, dopo la lettera d) aggiungere la seguente lettera:

«d-bis) all'articolo 115, comma 2, lettere a) e b), la parola "sessantotto" è sostituita dalla seguente: "settantacinque".

7.51 (testo 2)

Barboni, Gallone, Mallegni, Vono

Al comma 1, sostituire la lettera e) con la seguente:

«e) all'articolo 116:

1) al comma 3, la lettera f) è sostituita dalla seguente:

«f) B:

1) autoveicoli la cui massa massima autorizzata non supera 3500 kg e progettati e costruiti per il trasporto di non più di otto persone oltre al conducente; ai veicoli di questa categoria può essere agganciato un rimorchio avente una massa massima autorizzata non superiore a 750 kg. Agli autoveicoli di questa categoria può essere agganciato un rimorchio la cui massa massima autorizzata superi 750 kg, purché la massa massima autorizzata di tale combinazione non superi 4250 kg. Qualora tale combinazione superi 3500 chilogrammi, è richiesto il superamento di una prova di capacità e comportamento su veicolo specifico. In caso di esito positivo, è rilasciata una patente di guida che, con un apposito codice comunitario, indica che il titolare può condurre tali complessi di veicoli;

2) veicoli senza rimorchio adibiti al trasporto di merci, alimentati con combustibili alternativi di cui all'articolo 2 della direttiva 96/53/CE del Consiglio del 25 luglio 1996 e con una massa autorizzata massima superiore a 3500 kg ma non superiore a 4250 kg, a condizione che la massa superiore ai 3500 kg non determini aumento della capacità di carico in relazione allo stesso veicolo e sia dovuta esclusivamente all'eccesso di massa del sistema di propulsione in relazione al sistema di propulsione di un veicolo delle stesse dimensioni dotato di un motore convenzionale a combustione interna ad accensione comandata o ad accensione a compressione. In tali casi, la patente di guida deve essere conseguita da almeno due anni;»

2) al comma 4, le parole: "C1, C, D1 e D, anche se alla guida di veicoli trainanti un rimorchio" sono sostituite dalle seguenti: "BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE";

3) al comma 11, le parole: "C1 o C, anche speciale, ovvero C1E o CE" sono sostituite dalle seguenti: "C1, C, C1E e CE, anche speciale" e dopo le parole: "D1, D1E, D e DE" sono inserite le seguenti: ", anche speciale,."»

7.101 (testo 2)

Vono

Al comma 1, dopo la lettera i) inserire le seguenti:

«i-bis) all'articolo 142:

1) al comma 12-bis, secondo periodo, la parola "strade" è sostituita dalla seguente: "autostrade" e il terzo periodo è sostituito dal seguente "La quota dei proventi spettante allo Stato è trasferita ad ANAS che l'utilizza, per le finalità previste dal comma 12-ter, nella regione nella quale sono stati effettuati gli accertamenti.";

2) al comma 12-quater:

2.1. il primo periodo è sostituito dal seguente: "Ciascun ente locale trasmette per via telematica al Ministero dell'interno, entro il 31 maggio di ogni anno, utilizzando la relativa piattaforma informatica, una relazione in cui sono indicati, con riferimento all'anno precedente, l'ammontare complessivo dei proventi di propria spettanza di cui al comma 1 dell'articolo 208 e al comma 12-bis del presente articolo, come risultante da rendiconto approvato nel medesimo anno, e gli interventi realizzati a valere su tali risorse, con la specificazione degli oneri sostenuti per ciascun intervento.";

2.2. al secondo periodo, le parole "al Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili e" sono soppresse;

2.3. il quarto e il quinto periodo sono sostituiti dai seguenti: "Nel caso in cui, dai dati e dalle informazioni contenute nella piattaforma, le relazioni non risultino inviate, il Ministero dell'interno, d'intesa con il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, avvalendosi delle Prefetture-Uffici Territoriali di Governo, provvede alla segnalazione all'ente locale interessato, richiedendo la trasmissione dei dati sulla piattaforma entro un termine non superiore a sessanta giorni. Trascorso inutilmente il termine assegnato, nei confronti degli enti che non hanno presentato la relazione sulla piattaforma si applica la sanzione amministrativa del pagamento di una somma pari ad euro 10.000, per enti locali fino a 20.000 abitanti, ad euro 50.000 per enti locali aventi un numero di abitanti da 20.000 fino a 50.000 e ad euro 100.000 per enti locali aventi oltre 100.000 abitanti. I proventi della sanzione amministrativa sono versati su apposito capitolo d'entrata del bilancio dello Stato. In caso di mancato versamento da parte dell'ente inadempiente, il Ministero dell'interno provvede con proprio decreto al recupero coattivo delle somme dovute. Gli importi versati al bilancio dello Stato sono destinati alle finalità previste all'articolo 208, comma 2. La mancata presentazione della relazione sulla piattaforma ovvero la loro difformità rispetto a quanto previsto dalle disposizioni vigenti, rilevano ai fini della responsabilità disciplinare e per danno erariale e devono essere segnalate tempestivamente dall'organo di revisione contabile dell'ente locale al procuratore regionale della Corte dei conti. Gli adempimenti previsti nel presente articolo non si applicano ai comuni con popolazione inferiore ai 3.000 abitanti.";

i-ter) all'articolo 208:

1) al comma 4, lettere a) e b), le parole "in misura non inferiore a un quarto della quota," sono soppresse;

2) al comma 5-bis, le parole "La quota dei proventi di cui alla lettera c) del" sono sostituite dalle seguenti: "Una quota dei proventi di cui al".»

Art. 8

8.20 (testo 2)

Mallegni, Barachini, Vono, Toffanin, Ferro

Al comma 9 apportare le seguenti modificazioni:

a) *sostituire la parola: "mensile" con la seguente: "trimestrale";*

b) *sostituire il secondo periodo con i seguenti: "In caso di mancata o ritardata effettuazione degli interventi manutentivi comunicati ai sensi del presente comma, l'ente concedente ovvero affidante il servizio di trasporto pubblico assegna all'azienda inadempiente un termine non superiore a novanta giorni per l'esecuzione degli interventi manutentivi comunicati. Qualora l'azienda non effettui*

gli interventi manutentivi entro il termine assegnato ai sensi del secondo periodo, l'ente concedente ovvero affidante il servizio di trasporto pubblico provvede ad effettuare gli interventi manutentivi in danno dell'azienda inadempiente, nonché ad applicare nei confronti della stessa una sanzione amministrativa di importo complessivo non inferiore a 10.000 euro e non superiore a 500.000 euro, determinata, tenendo conto dei criteri indicati nel decreto di cui al comma 10, nonché dell'entità degli interventi manutentivi non eseguiti, delle conseguenze che l'omessa o ritardata effettuazione degli interventi determina sulla continuità, nonché delle attività poste in essere al fine di assicurare la tempestiva realizzazione degli interventi."

Art. 9

9.17 (testo 2)

[Vono](#), [Barboni](#), [Gallone](#), [Mallegni](#)

Dopo il comma 8 inserire il seguente:

«8-bis. Per le finalità di cui all'articolo 121, comma 3, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificato dal comma 8 del presente articolo, si considerano validi ad ogni effetto di legge le qualifiche, le abilitazioni e gli attestati di formazione periodica, previsti dal medesimo comma 3 del citato articolo 121, conseguiti dal personale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili anteriormente alla data del 16 giugno 2022.»

Art. 12

12.4 (testo 3)

[Arrigoni](#), [Pergreffi](#), [Campari](#), [Corti](#), [Ripamonti](#), [Rufa](#)

Apportare le seguenti modificazioni:

a) *al comma 1, sostituire ovunque ricorrano le parole: "1,5 milioni di euro annui" con le seguenti: "8 milioni di euro annui".*

b) *dopo il comma 1, inserire i seguenti:*

«1-bis Nell'ambito delle esigenze connesse ai complessivi adempimenti riferiti al PNRR ed al fine di accelerare le procedure di individuazione degli aventi diritto, di assegnazione e erogazione delle risorse del Fondo di cui all'articolo 26, comma 7 del decreto legge 17 maggio 2022, n. 50, assicurando altresì il necessario supporto alle amministrazioni centrali e locali e una costante verifica sullo stato di attuazione delle procedure di gara per gli interventi ammissibili a finanziamento ai sensi del citato articolo 26, comma 7, il Ministero dell'economia e delle finanze è autorizzato ad istituire, per le esigenze del Dipartimento della Ragioneria Generale dello Stato, due posizioni dirigenziali di livello non generale. Alla copertura delle predette due posizioni dirigenziali di livello non generale si provvede attraverso l'indizione di concorsi pubblici o anche, per il triennio 2022-2024, in deroga alle percentuali stabilite dall'articolo 19, comma 6, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n.165.

1-ter. Per le medesime finalità di cui al comma 1-bis, il Ministero dell'economia e delle finanze è autorizzato ad assumere, con contratto di lavoro subordinato a tempo indeterminato, in aggiunta alle vigenti facoltà assunzionali e nei limiti della vigente dotazione organica, un contingente di personale non dirigenziale pari a 10 unità, da inquadrare nell'Area III, posizione economica F1. Il reclutamento del suddetto contingente di personale è effettuato, senza il previo svolgimento delle previste procedure di mobilità, attraverso l'avvio di procedure concorsuali pubbliche o mediante scorrimento di vigenti graduatorie di concorsi pubblici.

1-quater. Agli oneri derivanti dall'attuazione dei commi 1-bis e 1-ter del presente articolo, pari ad euro 320.557 per l'anno 2022 e ad euro 769.336 a decorrere dall'anno 2023, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2022-2024, 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 2022, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dell'economia e delle finanze.»

12.0.2000/1

[Margiotta](#)

All'emendamento 12.0.2000, dopo il capoverso «Art- 12-bis», aggiungere il seguente:

«Art. 12-ter. Al fine di accelerare la chiusura della Liquidazione coatta amministrativa del Fondo Gestione Istituti Contrattuali Lavoratori Portuali istituita con decreto del Ragioniere Generale dello Stato del 26 maggio 2003, il Commissario liquidatore sottopone entro 30 giorni dall'entrata in vigore della presente legge il bilancio finale di liquidazione e il piano di riparto, accompagnati da una relazione propria e da quella del comitato di sorveglianza, all'Autorità di Vigilanza, che ne autorizza il deposito presso la cancelleria del Tribunale. Si applicano i commi 2, 3 e 4 dell'articolo 213 del regio decreto 16 marzo 1942, n. 267.

L'avanzo finale della liquidazione risultante dai documenti di cui al primo periodo è versato dal Commissario liquidatore all'entrata del Bilancio dello Stato.

La pendenza di ricorsi e giudizi, ivi compreso quello di accertamento dello stato di insolvenza, non preclude l'effettuazione degli adempimenti finali previsti ai periodi precedenti e la chiusura della procedura di liquidazione coatta amministrativa. Il commissario liquidatore, nella persona dell'Ispettore Generale Capo pro tempore dell'Ispettorato Generale di Finanza del Dipartimento della Ragioneria Generale dello Stato, mantiene la legittimazione processuale nei successivi stati e gradi dei giudizi anche successivamente alla chiusura della procedura di liquidazione coatta.»

1.3.2.1.20. 8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) - Seduta n. 285 (pom.) del 27/07/2022

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

LAVORI PUBBLICI, COMUNICAZIONI (8ª)

MERCOLEDÌ 27 LUGLIO 2022

285ª Seduta (pomeridiana)

Presidenza del Presidente

COLTORTI

Intervengono il vice ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili Morelli e il sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri Caterina Bini.

La seduta inizia alle ore 13,10.

IN SEDE REFERENTE

(2646) Conversione in legge del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili

(Seguito dell'esame e rinvio)

Prosegue l'esame, sospeso nella seduta antimeridiana di oggi.

Il **PRESIDENTE** informa che l'emendamento 8.39 è stato ritirato, che l'emendamento 6.21 è stato ritirato e trasformato nell'ordine del giorno G/2646/23/8 (già 6.21), pubblicato in allegato, e che sono pervenute le seguenti riformulazioni, pubblicate in allegato: 3.8 (testo 2), 4.1 (testo 2), 6.11 (testo 2), 7.98 (testo 2), 7.0.19 (testo 3), 8.2 (testo 2), 8.11 (testo 2), 8.19 (testo 2), 9.6 (testo 3), 9.27 (testo 3), 12.6 (testo 3), X1.1/19 (testo 2) e X1.1/28 (testo 2).

Comunica che non sono pervenuti ulteriori pareri da parte della Commissione bilancio, la quale tornerà ad esaminare il provvedimento al termine dei lavori d'Aula. Propone pertanto di rinviare il seguito dell'esame a una nuova seduta da convocare alle ore 22 di oggi.

La Commissione conviene.

Il seguito dell'esame è rinviato.

CONVOCAZIONE DI UNA NUOVA SEDUTA DELLA COMMISSIONE

Il **PRESIDENTE** comunica che è convocata una nuova seduta per oggi, mercoledì 27 luglio 2022, alle ore 22.

La Commissione prende atto.

La seduta termina alle ore 13,15.

ORDINE DEL GIORNO ED EMENDAMENTI AL DISEGNO DI LEGGE

N. **2646**

G/2646/23/8 (già 6.21)

Gaudiano, Cioffi

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante "Disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della

mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili" (A.S. 2646),

premessi che:

il provvedimento in esame, all'articolo 6 reca disposizioni in materia di trasporto aereo e, in particolare, mira a favorire l'accesso ferroviario mediante mezzo pubblico agli aeroporti;

considerato che:

per l'aeroporto di Salerno Costa d'Amalfi sono già previsti lavori di ulteriore ampliamento della pista, 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 Salerno - Reggio Calabria ma non è dotato di una stazione ferroviaria che permetta l'accesso dei viaggiatori;

invita il Governo:

a promuovere uno studio di fattibilità tecnico-economica per la realizzazione di una stazione ferroviaria lungo la tratta Salerno-Reggio Calabria in adiacenza dell'aeroporto Salerno Costa d'Amalfi, al fine di consentire l'accesso a tutta la costa cilentana e la costiera amalfitana, nonché alle aree interne e al Porto di Salerno, attraverso il trasporto ferroviario già esistente.

Art. 3

3.8 (testo 2)

[Di Girolamo](#)

Dopo il comma 5, aggiungere, in fine, il seguente:

«5-bis. Al fine di assicurare l'adeguamento dell'ordinamento interno alle disposizioni dettate dall'Organizzazione marittima internazionale, dopo l'articolo 7 del decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 164, è inserito il seguente:

"ART. 7-bis

(Adeguamento alle disposizioni dell'IMO)

1. Con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili si dà attuazione alle disposizioni di ordine tecnico contenute in risoluzioni, circolari, interpretazioni e raccomandazioni dell'IMO aventi carattere non obbligatorio o subordinate alla preventiva valutazione da parte dell'Amministrazione."»

Art. 4

4.1 (testo 2)

[Tosato](#), [Pizzol](#), [Pergreffi](#), [Campari](#), [Corti](#), [Rufa](#), [Ripamonti](#)

Dopo il comma 1, inserire i seguenti:

«1-bis. All'articolo 2 del decreto-legge 20 luglio 2021, n. 103, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 settembre 2021, n. 125, apportare le seguenti modificazioni:

a) al comma 4-ter, sono aggiunti in fine i seguenti periodi: «In caso di mancata definizione del procedimento di aggiornamento del Piano morfologico e ambientale della Laguna di Venezia entro il termine di cui al primo periodo e nelle more della conclusione di detto procedimento:

a) il Commissario straordinario di cui al comma 1 provvede a realizzare gli interventi previsti dal medesimo comma 1, garantendone la coerenza con i principi di cui all'articolo 1 della legge 16 aprile 1973, n. 171. Di tali interventi si tiene conto nell'aggiornamento del suddetto Piano;

b) il Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche per il Veneto - Trentino Alto-Adige - Friuli Venezia-Giulia provvede a eseguire gli interventi di manutenzione necessari all'attivazione funzionale delle barriere del Sistema MOSE alle bocche di porto lagunari per la salvaguardia di Venezia e della Laguna dalle acque alte, nonché di quelli necessari al mantenimento della funzionalità minima dei canali di navigazione lagunare, garantendone la coerenza con i principi di cui all'articolo 1

della legge 16 aprile 1973, n. 171. Per l'individuazione e per la predisposizione di un idoneo sito di conferimento dei sedimenti movimentati a tale scopo, il Provveditorato predispone gli atti progettuali necessari e acquisisce tutte le autorizzazioni, concessioni, licenze, pareri, nulla osta e assensi comunque denominati mediante conferenza di servizi da indire ai sensi dell'articolo 14-*bis* della legge 7 agosto 1990, n.241. Di tali interventi si tiene conto nell'aggiornamento del suddetto Piano.»

1-*ter*. Per le finalità di cui all'articolo 1 della legge 16 aprile 1973, n. 171, l'Autorità per la Laguna - Nuovo Magistrato alle acque di cui all'articolo 95, comma 1, del decreto legge 14 agosto 2020, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126, nel rispetto dei principi di equilibrio e di sostenibilità ambientale, economica e sociale del territorio lagunare, approva il nuovo Piano Morfologico della Laguna di Venezia finalizzato al riequilibrio idrogeologico della laguna, all'arresto e all'inversione del processo di deficit sedimentario e di degrado del bacino lagunare, mediante la riduzione e il contrasto delle determinanti, sia principali che secondarie, nonché al mantenimento delle morfologie e delle funzionalità idromorfodinamiche ed ecosistemiche del sistema lagunare. Il nuovo Piano Morfologico della Laguna di Venezia è aggiornato ogni sei anni e individua:

a) gli interventi necessari finalizzati al controllo dell'evoluzione negativa dell'ambiente lagunare, identificata nei suoi aspetti essenziali, come perdita di velme e barene, appiattimento ed approfondimento dei bassi fondali, interrimento dei canali, impoverimento di flora e fauna, migliorando altresì le capacità di resistenza e resilienza dell'ambiente lagunare, favorendo i processi di rinaturalizzazione;

b) le misure necessarie al fine di ridurre progressivamente l'inquinamento delle acque lagunari, nonché le attività atte a proteggere i corpi idrici lagunari superficiali e a migliorarne la qualità ambientale.

c) le attività di monitoraggio ambientale dei corpi idrici lagunari in relazione agli interventi di tipo idromorfologico, ecologico e di qualità ambientale.

1-*quater*. Nelle more dell'operatività dell'Autorità per la Laguna - Nuovo Magistrato alle acque di cui all'articolo 95, comma 1, del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104 il Piano di cui al comma 1-*ter* è approvato dal Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche per il Veneto - Trentino Alto-Adige - Friuli Venezia-Giulia.»

Art. 6

6.11 (testo 2)

Lupo

Dopo il comma 3, aggiungere, in fine, i seguenti:

«3-*bis*. Le risorse di cui all'articolo 1, comma 715, lettera a), della legge 30 dicembre 2020. n. 178, come incrementato dall'articolo 73, commi 2 e 3, lettera a), del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 luglio 2021, n. 106, non utilizzate alla data del 31 dicembre 2021, e accertate alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto sono mantenute in bilancio nell'esercizio 2022, nel limite di 170 milioni di euro. A tal fine, le risorse di cui al precedente periodo sono versate all'entrata del bilancio dello Stato per essere integralmente destinate all'istituzione di un Fondo finalizzato ad investimenti, anche effettuati nel corso dell'anno 2022, rivolti a consentire la gestione dei mezzi e delle infrastrutture aeroportuali attraverso l'impiego di fonti di energia rinnovabili e sostenibili e il ricorso a sistemi di innovazione industriale, tecnologica ed energetica.

3-*ter*. Con uno o più decreti del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, su proposta dell'ENAC, da adottare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono individuati gli investimenti da cofinanziare per le finalità di cui al comma 3-*bis*, nonché le modalità e i criteri di assegnazione dei relativi finanziamenti, attraverso procedure di selezione pubblica, ai soggetti attuatori tenuti a sostenere almeno il 25 per cento del costo del progetto, con un onere massimo a carico del fondo di cui al comma 3-*bis*, comunque non superiore a sette milioni di euro. Possono accedere ai cofinanziamenti, in relazione agli specifici progetti

approvati, le società di gestione aeroportuale, le società che prestano servizi aeroportuali di assistenza a terra, nonché le imprese di manutenzione e ulteriori società che detengono infrastrutture nell'ambito degli aeroporti commerciali per lo svolgimento di attività funzionali al trasporto aereo.»

Art. 7

7.98 (testo 2)

[Steger](#), [Durnwalder](#), [Laniece](#)

Al comma 1, dopo la lettera i), inserire le seguenti:

«i-bis) dopo l'articolo 198, inserire il seguente:

«Art. 198-bis

(Disposizioni in materia di illeciti reiterati e relative sanzioni)

1. La violazione, anche in tempi diversi, della medesima norma relativa alla circolazione di un veicolo non avente i requisiti tecnici o amministrativi richiesti dalla legge, è considerata, ove ricorrano le condizioni di cui ai commi 2 e 3, e ai fini dell'applicazione della sanzione prevista dal comma 4, come un'unica infrazione. Resta fermo che le condotte commesse successivamente alla prima notificazione ovvero alla contestazione immediata costituiscono nuove violazioni.

2. Nel caso di accertamento di più violazioni senza contestazione immediata ai sensi dell'articolo 201, l'illecito amministrativo oggetto della prima notifica assorbe quelli accertati nei novanta giorni antecedenti alla medesima notifica e non ancora notificati.

3. Fuori dai casi di cui al comma 2, l'illecito amministrativo oggetto di contestazione immediata assorbe le violazioni accertate, in assenza di contestazione ai sensi dell'articolo 201, nei novanta giorni antecedenti alla predetta contestazione e non ancora notificate. Nel rispetto delle condizioni di sicurezza della circolazione e fatti salvi i divieti posti da altre disposizioni, l'organo accertatore può autorizzare il trasgressore a completare il viaggio o a raggiungere il luogo di destinazione per la via più breve e nel più breve tempo possibile.

4. Nei casi di cui ai commi 2 e 3, fermo restando il pagamento delle spese di accertamento e notificazione relative a ciascuna violazione, ove ricorrano le condizioni per il pagamento in misura ridotta ai sensi dell'articolo 202, si applica la sanzione del pagamento di una somma pari al triplo del minimo edittale previsto dalla disposizione violata, se più favorevole.

5. In deroga all'articolo 202, il pagamento della somma di cui al comma 4 può essere effettuato entro cento giorni dalla prima notificazione o dalla contestazione immediata di cui al comma 6. Qualora nei termini indicati dall'articolo 202, sia stato già effettuato il pagamento in misura ridotta previsto per la specifica violazione, nel suddetto termine di cento giorni può essere effettuata l'integrazione del pagamento da corrispondere all'organo di polizia stradale che ha effettuato la prima notificazione o la contestazione immediata, secondo le modalità indicate dallo stesso.

6. Il pagamento della somma prevista al comma 4, effettuato all'organo di polizia stradale che ha curato la prima notificazione o la contestazione immediata, con contestuale pagamento delle spese di accertamento e notificazione per la violazione da esso accertata, costituisce il presupposto per l'istanza di archiviazione, di cui al comma 7, delle violazioni assorbite ai sensi dei commi 2 e 3.

7. L'istanza di archiviazione deve essere presentata dall'interessato all'ufficio o comando da cui dipende chi ha accertato ciascuna violazione assorbita ai sensi del comma 6, a pena di decadenza, entro cento venti giorni dalla data della prima notificazione o della contestazione immediata.

L'istanza è corredata da copia dell'attestazione del pagamento di cui al comma 6 e dall'attestazione del pagamento delle spese di accertamento e notificazione relativa alla violazione o alle violazioni accertate dall'ufficio o comando cui la stessa è presentata. L'archiviazione è disposta dal responsabile dell'ufficio o comando da cui dipende chi ha accertato la violazione.";

i-ter) all'articolo 203, dopo il comma 3, è inserito il seguente: "3-bis. Quando il veicolo con cui è stata commessa la violazione è immatricolato all'estero e non è possibile, per difficoltà oggettive, procedere all'iscrizione al ruolo ovvero avviare altre procedure di riscossione coattiva nei confronti del

conducente o del proprietario o di altro obbligato in solido, le risultanze dell'accertamento compiuto e della somma da pagare sono inserite nell'archivio di cui al comma 2 quater dell'articolo 201 e la riscossione coattiva può essere attivata, nei cinque anni successivi, nei confronti di chi è trovato alla guida del veicolo stesso. In tali casi, si applicano le disposizioni dell'articolo 207. Con provvedimento del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministero dell'interno, sono determinate le procedure di riscossione e di attribuzione delle somme riscosse ai soggetti a cui, secondo l'articolo 208, spettano i proventi delle sanzioni."»

7.0.19 (testo 3)

[Pergreffi](#), [Campari](#), [Corti](#), [Rufa](#), [Ripamonti](#)

Dopo l'articolo, aggiungere il seguente:

«Art. 7-bis

(Disposizioni in materia di distribuzione automobilistica)

1. Le disposizioni di cui al presente articolo si applicano agli accordi verticali tra il costruttore automobilistico o l'importatore e i singoli distributori autorizzati per la commercializzazione di veicoli non ancora immatricolati, nonché di autoveicoli che siano stati immatricolati dai distributori autorizzati da non più di sei mesi e che non abbiano percorso più di 6000 km.

2. Gli accordi tra il produttore o l'importatore e il distributore autorizzato hanno durata minima di cinque anni e regolano le modalità di vendita, i limiti del mandato, le rispettive assunzioni di responsabilità e la ripartizione dei costi connessi alla vendita. Ciascuna parte comunica con nota in forma scritta trasmessa almeno sei mesi prima della scadenza, l'intenzione di non procedere alla rinnovazione dell'accordo, a pena di inefficacia della medesima comunicazione.

3. Il costruttore di veicoli o l'importatore, prima della conclusione dell'accordo di cui ai commi 1 e 2, nonché in caso di successive modifiche allo stesso, forniscono al distributore autorizzato tutte le informazioni di cui siano in possesso, che risultino necessarie a valutare consapevolmente l'entità degli impegni da assumere e la sostenibilità degli stessi in termini economici, finanziari e patrimoniali, inclusa la stima dei ricavi marginali attesi dalla commercializzazione dei veicoli.

4. Al costruttore automobilistico o all'importatore che recede dall'accordo prima della scadenza contrattuale è fatto obbligo di corrispondere un equo indennizzo al distributore autorizzato parametrato congiuntamente al valore: a) degli investimenti che questo ha in buona fede effettuato ai fini dell'esecuzione dell'accordo e che non siano stati ammortizzati alla data di cessazione dell'accordo; b) dell'avviamento per le attività svolte nell'esecuzione degli accordi, commisurato al fatturato del distributore autorizzato negli ultimi cinque anni di vigenza dell'accordo.

5. L'indennizzo di cui al comma 4 non è dovuto nel caso di risoluzione per inadempimento o quando il recesso sia chiesto dal distributore autorizzato.

6. Il termine del 30 giugno 2022 di cui all'articolo 8, comma 2, primo periodo, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito con modificazioni dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, è rifissato al 30 settembre 2022.»

Art. 8

8.2 (testo 2)

[Comincini](#)

Al comma 1, sostituire le parole: «Osservatorio nazionale per il supporto alla programmazione e per il monitoraggio della mobilità pubblica locale sostenibile» con le seguenti: «Osservatorio nazionale per il supporto alla programmazione e per il monitoraggio del trasporto pubblico locale e della mobilità locale sostenibile»;

8.11 (testo 2)

[Di Girolamo](#)

Dopo il comma 12, aggiungere, in fine, i seguenti:

«12-bis. Al fine di migliorare l'organizzazione della mobilità nelle aree urbane, all'articolo 5 della

legge 28 dicembre 2015, n. 221, il comma 6 è sostituito dai seguenti:

"6. Al fine di assicurare l'abbattimento dei livelli di inquinamento atmosferico ed acustico, la riduzione dei consumi energetici, l'aumento dei livelli di sicurezza del trasporto e della circolazione stradale, la riduzione al minimo dell'uso individuale dell'automobile e il contenimento del traffico, l'educazione della comunità scolastica alla mobilità sostenibile, il miglioramento dell'accessibilità scolastica, fatta salva l'autonomia delle istituzioni scolastiche, il Ministro dell'istruzione, sentiti il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e il Ministro della transizione ecologica, tenendo conto del piano "RiGenerazione Scuola" di cui all'articolo 10, comma 3, del decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 196, adotta specifiche linee guida per l'istituzione in tutti gli istituti scolastici di ogni ordine e grado del *mobility manager* scolastico finalizzate alla promozione della funzione educativa della scuola e dello sviluppo sostenibile.

6-bis. Le istituzioni scolastiche, singolarmente o in rete, individuano il *mobility manager* scolastico tra il personale docente, senza esonero dall'insegnamento, ovvero ricorrendo a figure professionali esterne, in coerenza con il piano dell'offerta formativa.

6-ter. Il *mobility manager* scolastico ha il compito di:

a) diffondere la cultura della mobilità sostenibile;

b) promuovere l'uso della mobilità ciclo-pedonale e dei servizi di noleggio e condivisione di veicoli elettrici o a basso impatto ambientale;

c) supportare il *mobility manager* d'area, ove nominato, e le competenti amministrazioni locali ai fini dell'adozione delle misure di mobilità sostenibile fornendo elementi per favorire la sostenibilità degli spostamenti del personale scolastico e degli studenti dell'istituto scolastico;

d) segnalare al competente ente locale eventuali esigenze legate al trasporto scolastico e delle persone con disabilità.

6-quater. Il Ministero dell'istruzione può mettere a disposizione delle istituzioni scolastiche una infrastruttura digitale al fine di agevolare lo svolgimento dei compiti del *mobility manager* scolastico.

6-quinquies. Le amministrazioni interessate provvedono all'attuazione dei commi da 6-bis a 6-quater nei limiti delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica."

12-ter. All'articolo 229, comma 4, primo periodo del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, dopo le parole: "le pubbliche amministrazioni di cui all'articolo 1, comma 2 del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165" sono aggiunte le seguenti: "ad eccezione delle istituzioni scolastiche."»

8.19 (testo 2)

[Pergreffi](#), [Campari](#), [Corti](#), [Ripamonti](#), [Rufa](#)

Al comma 9, apportare le seguenti modificazioni:

a) sostituire la parola: "mensile" con la seguente: "trimestrale";

b) sostituire il secondo periodo con i seguenti: "in caso di mancata o ritardata effettuazione degli interventi manutentivi comunicati ai sensi del presente comma, l'ente concedente ovvero affidante il servizio di trasporto pubblico assegna all'azienda inadempiente un termine non superiore a novanta giorni per l'esecuzione degli interventi manutentivi comunicati. Qualora l'azienda non effettui gli interventi manutentivi entro il termine assegnato ai sensi del secondo periodo, l'ente concedente ovvero affidante il servizio di trasporto pubblico provvede ad effettuare gli interventi manutentivi in danno dell'azienda inadempiente, nonché ad applicare nei confronti della stessa una sanzione amministrativa di importo complessivo non inferiore a 10.000 euro e non superiore a 500.000 euro, determinata, tenendo conto dei criteri indicati nel decreto di cui al comma 10, nonché dell'entità degli interventi manutentivi non eseguiti, delle conseguenze che l'omessa o ritardata effettuazione degli interventi determina sulla continuità, nonché delle attività poste in essere al fine di assicurare la tempestiva realizzazione degli interventi."

Art. 9

9.6 (testo 3)

[Margiotta](#)

Dopo il comma 6, inserire il seguente: «6-bis. All'articolo 33 del decreto legge 30 aprile 2022, n. 36, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 giugno 2022, n. 79, dopo il comma 4, è aggiunto il seguente: "4-bis. 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, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, nei limiti delle risorse finanziarie, umane e strumentali disponibili a legislazione vigente e senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, effettua il monitoraggio dell'osservanza dei termini procedurali di cui al comma 3, segnalando alla regione competente eventuali ritardi, proponendo eventuali interventi correttivi ed assegnando alla regione un termine non superiore a trenta giorni per la conclusione del procedimento. In caso di inosservanza del termine assegnato ai sensi del primo periodo, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili propone l'esercizio dei poteri sostitutivi di cui all'articolo 8 della legge 5 giugno 2003, n. 131.»

9.27 (testo 3)

[Berutti](#)

Dopo il comma 9 inserire il seguente:

«9-bis. All'articolo 59, comma 1, lettera aa), del decreto legislativo 3 novembre 2017, n. 229, dopo la parola: "adozione" sono inserite le seguenti "dei principi".»

Art. 12

12.6 (testo 3)

[Margiotta](#)

Dopo il comma 1-bis, aggiungere il seguente: «1-ter. All'articolo 8, comma 2, ultimo periodo, e comma 5, ultimo periodo, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, la parola: "provvedimento" è sostituita dalla seguente: "parere".».

Art. X1

X1.1/19 (testo 2)

[Di Girolamo](#)

All'emendamento X1.1, al Conseguentemente, lettera b), capoverso «Art. 7-ter», apportare le seguenti modificazioni:

a) al comma 3, lettera a), al secondo periodo dopo le parole: «e che viene inquadrato», inserire le seguenti: «, fatto salvo quanto previsto dal terzo periodo,» e dopo il secondo periodo, inserire il seguente: «Al personale assunto da ANAS s.p.a. ai sensi del presente comma continuano ad applicarsi, purché impiegato nello svolgimento del servizio autostradale relativo alle autostrade A24 e A25 e in deroga alle previsioni di cui al secondo periodo, le condizioni economiche e normative previste dal contratto collettivo nazionale di lavoro applicato da Strada dei Parchi s.p.a., da Parchi Global Services.p.a. o da Infraengineering S.r.l. con salvaguardia, ad ogni effetto economico e normativo, del livello di inquadramento e dell'anzianità lavorativa maturata presso dette società.»;

b) al comma 7, dopo la parola: «provvede», inserire le seguenti: «, ai sensi dell'articolo 12, comma 4, del decreto - legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130,»

X1.1/28 (testo 2)

[Errani](#), [De Petris](#)

All'emendamento XI.1, al Conseguentemente, lettera b) capoverso "Art. 7-ter", apportare le seguenti modificazioni: dopo il comma 6, inserire la seguente:

«6-bis. In relazione alle procedure di affidamento indette da parte di ANAS S.p.a. ai fini dello svolgimento delle attività di cui al comma 2, nonché a quelle indette dal Commissario straordinario di cui all'articolo 206 del decreto legge 19 maggio 2020 n. 34, convertito, con modificazioni della legge 17 luglio 2020 n. 77, i relativi bandi di gara, avvisi o inviti contengono specifiche clausole sociali finalizzate, ai sensi dell'articolo 50 del decreto legislativo 18 aprile 2016 n. 50 e nei limiti ivi previsti, a promuovere la stabilità occupazionale del personale della Società Toto Costruzioni S.p.a. impiegato alla data dell'8 luglio 2022, data di entrata in vigore del decreto legge 7 luglio 2022 n. 85, nelle attività di manutenzione ordinaria, straordinaria o di ripristino infrastrutturale delle tratte autostradali A24 e A25, garantendo altresì l'applicazione dei contratti collettivi nazionali in essere e con salvaguardia, ad ogni effetto economico e normativo, dell'anzianità lavorativa maturata presso la detta società.»

1.3.2.1.21. 8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) - Seduta n. 286 (nott.) del 27/07/2022

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

LAVORI PUBBLICI, COMUNICAZIONI (8ª)
MERCLEDÌ 27 LUGLIO 2022
286ª Seduta (notturna)

Presidenza del Presidente
[COLTORTI](#)

Intervengono il vice ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili Morelli e il sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri Caterina Bini.

La seduta inizia alle ore 23,45.

IN SEDE REFERENTE

(2646) Conversione in legge del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili

(Seguito e conclusione dell'esame)

Prosegue l'esame, sospeso nella seduta pomeridiana di oggi.

Il [PRESIDENTE](#) informa che l'emendamento 8.42 è stato ritirato e che sono pervenute le seguenti riformulazioni, pubblicate in allegato: 4.0.3 (testo 2), 4.0.10 (testo 2), 5.2 (testo 3), 7.16 (testo 2), 7.17 (testo 2), 7.73 (testo 2), 7.91 (testo 2), 7.133 (testo 2), 8.5 (testo 2), 8.21 (testo 2), 9.21 (testo 2), 9.28 (testo 2) e 10.12 (testo 2).

Comunica che i relatori hanno presentato l'emendamento 8.1000, pubblicato in allegato, che recepisce la condizione posta sul testo dalla Commissione bilancio ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, e la proposta di coordinamento formale sul testo Coord. 1, anch'essa pubblicata in allegato.

Alla luce delle richieste di rivalutazione presentate, riammette all'esame gli emendamenti 4.0.2 (testo 2) e 9.14. L'emendamento 4.0.3 (testo 2) è invece dichiarato improponibile, ad eccezione dei commi 1 e 2.

Ricorda poi che nella seduta antimeridiana il rappresentante del Governo ha preannunciato il parere favorevole su una serie di emendamenti condivisi dai Gruppi. L'accordo intercorso tra i Gruppi a seguito delle dimissioni dell'Esecutivo prevede che tutti i restanti emendamenti si intendano ritirati. Per un ordinato andamento dei lavori propone che i relatori esprimano comunque i pareri su tutti gli emendamenti presentati, in modo tale che chi è interessato a intervenire possa farlo.

La Commissione conviene.

Si passa dunque all'esame degli emendamenti riferiti all'articolo 1.

L'emendamento 1.1000 dei relatori viene accantonato.

Il relatore [PAROLI](#) (*FIBP-UDC*), anche a nome del relatore Santillo, formula un invito al ritiro di tutti gli emendamenti riferiti all'articolo 1.

I rappresentanti del GOVERNO esprimono parere conforme a quello dei relatori.

Tutti gli emendamenti riferiti all'articolo 1, inclusi gli articoli aggiuntivi, sono ritirati.

Si passa all'esame degli emendamenti riferiti all'articolo 2.

Il relatore [PAROLI](#) (*FIBP-UDC*) formula un invito al ritiro di tutti gli emendamenti riferiti all'articolo 2.

I rappresentanti del GOVERNO esprimono parere conforme a quello dei relatori.

Tutti gli emendamenti riferiti all'articolo 2, inclusi gli articoli aggiuntivi, sono ritirati.

Si passa all'esame degli emendamenti riferiti all'articolo 3.

Il relatore [PAROLI](#) (*FIBP-UDC*) formula un invito al ritiro di tutti gli emendamenti riferiti all'articolo 3, ad eccezione dell'emendamento 3.8 (testo 2), sul quale esprime parere favorevole, e dell'emendamento 3.0.4, del quale chiede l'accantonamento in attesa del parere della Commissione bilancio.

I rappresentanti del GOVERNO esprimono parere conforme a quello dei relatori.

Previa verifica del numero legale, l'emendamento 3.8 (testo 2) viene posto in votazione e risulta approvato.

L'emendamento 3.0.4 viene accantonato.

Tutti i restanti emendamenti riferiti all'articolo 3, inclusi gli articoli aggiuntivi, vengono ritirati.

Si passa all'esame degli emendamenti riferiti all'articolo 4.

Il relatore [PAROLI](#) (*FIBP-UDC*) invita al ritiro di tutti gli emendamenti, ad eccezione degli emendamenti 4.1 (testo 2) e 4.7, sui quali il parere è favorevole, e dell'emendamento 4.0.3 (testo 2), del quale chiede l'accantonamento in attesa del parere della Commissione bilancio.

I rappresentanti del GOVERNO esprimono parere conforme a quello dei relatori.

Con distinte votazioni, la Commissione approva gli emendamenti 4.1 (testo 2) e 4.7.

L'emendamento 4.0.3 (testo 2) viene accantonato.

Tutti i restanti emendamenti all'articolo 4, compresi gli articoli aggiuntivi, sono ritirati.

Si passa all'esame degli emendamenti riferiti all'articolo 5.

Il senatore [MARGIOTTA](#) (PD) sottoscrive l'emendamento 5.2 (testo 3) e ritira l'emendamento 5.3.

Il relatore [PAROLI](#) (FIBP-UDC) invita al ritiro di tutti gli emendamenti, ad eccezione dell'emendamento 5.2 (testo 3), che viene accantonato in attesa del parere della Commissione bilancio.

I rappresentanti del GOVERNO esprimono parere conforme a quello dei relatori.

Tutti i restanti emendamenti all'articolo 5, compresi gli articoli aggiuntivi, sono ritirati.

Si passa all'esame degli emendamenti riferiti all'articolo 6.

Il relatore [PAROLI](#) (FIBP-UDC) invita al ritiro di tutti gli emendamenti, ad eccezione dell'emendamento 6.14, sul quale il parere è favorevole, degli emendamenti identici 6.24 e 6.23, sul quale il parere è favorevole a condizione che vengano riformulati nel senso indicato nel parere della Commissione bilancio, e degli emendamenti identici 6.0.30 e 7.0.30, anch'essi da riformulare nel senso richiesto dalla Commissione bilancio. Dell'emendamento 6.0.1 chiede l'accantonamento in attesa del parere della Commissione bilancio.

I rappresentanti del GOVERNO esprimono parere conforme a quello dei relatori.

Posto in votazione, l'emendamento 6.14 è approvato.

La senatrice [EVANGELISTA](#) (IV-PSI) riformula l'emendamento 6.24 in un testo 2, pubblicato in allegato, che recepisce la richiesta del relatore.

Il senatore [MALLEGNI](#) (FIBP-UDC) presenta l'emendamento 6.23 (testo 2), pubblicato in allegato, che recepisce la richiesta del relatore.

Gli identici emendamenti 6.24 (testo 2) e 6.23 (testo 2) vengono posti congiuntamente in votazione e vengono approvati.

L'emendamento 6.0.1 viene accantonato.

I senatori [MARGIOTTA](#) (PD) e [COLTORTI](#) (M5S) riformulano, rispettivamente, l'emendamento 6.0.3 e l'emendamento 7.0.30 in altrettanti testi 2, pubblicati in allegato, nel senso indicato dal relatore.

Gli identici emendamenti 6.0.3 (testo 2) e 7.0.30 (testo 2) vengono posti congiuntamente in votazione e risultano approvati.

Tutti i restanti emendamenti all'articolo 6, compresi gli articoli aggiuntivi, sono ritirati.

Si passa all'esame degli emendamenti riferiti all'articolo 7.

Gli emendamenti dei relatori 7.1000 e 7.2000 vengono accantonati.

Il relatore [PAROLI](#) (FIBP-UDC) esprime parere favorevole sugli emendamenti identici 7.17 (testo 2), 7.14 (testo 2) e 7.16 (testo 2), sugli emendamenti 7.30, 7.34, 7.44, 7.51 (testo 2), 7.52, sugli emendamenti identici 7.63, 7.64, 7.65, 7.66 e 7.67, sull'emendamento 7.68, sugli emendamenti identici

7.69 e 7.73 (testo 2), sugli emendamenti 7.81, 7.98 (testo 2) e 7.122. Il parere favorevole sull'emendamento 7.121 e sull'emendamento 7.135 è condizionato al fatto che siano riformulati nel senso indicato nel parere della Commissione bilancio. Il parere è infine favorevole sugli emendamenti 7.0.19 (testo 3) e 7.0.22. Chiede l'accantonamento dell'emendamento 7.133 (testo 2), in attesa del parere della Commissione bilancio. Di tutti gli altri emendamenti chiede il ritiro.

I rappresentanti del GOVERNO esprimono parere conforme a quello dei relatori.

La senatrice [DI GIROLAMO](#) (M5S) sottoscrive l'emendamento 7.12 e lo riformula in un testo 2, pubblicato in allegato, identico all'emendamento 7.17 (testo 2).

Il senatore [CIOFFI](#) (M5S) sottoscrive l'emendamento 7.12 (testo 2).

I senatori [PERGREFFI](#) (L-SP-PSd'Az) e [MARGIOTTA](#) (PD) riformulano, rispettivamente, l'emendamento 7.13 e l'emendamento 7.15 in altrettanti testi 2, pubblicati in allegato, identici all'emendamento 7.17 (testo 2).

Con un'unica votazione la Commissione approva gli identici emendamenti 7.17 (testo 2), 7.14 (testo 2), 7.16 (testo 2), 7.12 (testo 2), 7.13 (testo 2) e 7.15 (testo 2).

Viene dunque posto in votazione l'emendamento 7.30, che risulta approvato.

Con un'unica votazione, la Commissione approva poi gli identici emendamenti 7.34 e 7.33.

I senatori [VONO](#) (FIBP-UDC), [RUSPANDINI](#) (FdI), [DI GIROLAMO](#) (M5S) e [PERGREFFI](#) (L-SP-PSd'Az) riformulano gli emendamenti 7.45, 7.46, 7.47, 7.48 e 7.49 in altrettanti testi 2, pubblicati in allegato, identici all'emendamento 7.44.

Gli emendamenti identici 7.44, 7.45 (testo 2), 7.46 (testo 2), 7.47 (testo 2), 7.48 (testo 2) e 7.49 (testo 2) sono posti congiuntamente in votazione e risultano approvati.

Con distinte votazioni sono poi approvati gli emendamenti 7.51 (testo 2) e 7.52.

Con un'unica votazione sono approvati gli emendamenti identici 7.63, 7.64, 7.65, 7.66 e 7.67.

L'emendamento 7.68 è posto in votazione ed è approvato.

I senatori [PERGREFFI](#) (L-SP-PSd'Az), [BERUTTI](#) (Misto-IaC (I-C-EU-NdC (NC))) e [RUSPANDINI](#) (FdI) riformulano, rispettivamente, gli emendamenti 7.70, 7.71 e 7.72 in altrettanti testi 2, pubblicati in allegato, identici agli emendamenti 7.69 e 7.73 (testo 2).

Il presidente [COLTORTI](#) (M5S) sottoscrive l'emendamento 7.69.

Gli emendamenti identici 7.69, 7.73 (testo 2), 7.70 (testo 2), 7.71 (testo 2) e 7.72 (testo 2) sono posti congiuntamente in votazione e sono approvati.

Il senatore [ASTORRE](#) (PD) sottoscrive l'emendamento 7.81 e ritira l'emendamento 7.80.

Con distinte votazioni sono approvati gli emendamenti 7.81, 7.98 (testo 2) e 7.122.

Il senatore [ASTORRE](#) (PD) riformula l'emendamento 7.121 in un testo 2, pubblicato in allegato, nel

senso richiesto dalla Commissione bilancio, al quale aggiungono la firma i senatori Ruspandini e Lupo.

Il senatore [RUFA](#) (*L-SP-PSd'Az*) presenta l'emendamento 10.8 (testo 2), pubblicato in allegato, identico all'emendamento 7.121 (testo 2).

Gli emendamenti identici 7.121 (testo 2) e 10.8 (testo 2) sono posti congiuntamente in votazione e sono approvati.

L'emendamento 7.133 (testo 2) è accantonato.

La senatrice [EVANGELISTA](#) (*IV-PSI*) presenta l'emendamento 7.135 (testo 2), pubblicato in allegato, che recepisce la condizione posta dalla Commissione bilancio.

L'emendamento 7.135 (testo 2), posto in votazione, risulta approvato.

Il senatore [RUFA](#) (*L-SP-PSd'Az*) ritira l'emendamento 7.0.14, in vista della sua trasformazione in ordine del giorno.

Con distinte votazioni sono approvati gli emendamenti 7.0.19 (testo 3) e 7.0.22.

Tutti i restanti emendamenti all'articolo 7, compresi gli articoli aggiuntivi, sono ritirati.

Si passa all'esame degli emendamenti riferiti all'articolo 8.

L'emendamento dei relatori 8.1000 viene accantonato.

Il relatore [PAROLI](#) (*FIBP-UDC*) esprime parere favorevole sugli emendamenti 8.2 (testo 2) e 8.11 (testo 2) e sugli emendamenti identici 8.19 (testo 2), 8.20 (testo 2) e 8.21 (testo 2). Il parere favorevole sull'emendamento 8.58 è condizionato al fatto che venga riformulato nel senso indicato dalla Commissione bilancio. Su tutti gli altri emendamenti formula un invito al ritiro.

I rappresentanti del GOVERNO esprimono parere conforme a quello dei relatori.

Il senatore [CIOFFI](#) (*M5S*) riformula l'emendamento 8.1 in un testo 2, pubblicato in allegato, identico all'emendamento 8.2 (testo 2).

Gli emendamenti identici 8.2 (testo 2) e 8.1 (testo 2) sono posti congiuntamente in votazione e risultano approvati.

Viene dunque approvato l'emendamento 8.11 (testo 2).

La senatrice [DI GIROLAMO](#) (*M5S*) sottoscrive l'emendamento 8.23 e lo riformula in un testo 2, pubblicato in allegato, identico all'emendamento 8.19 (testo 2).

Il senatore [BERUTTI](#) (*Misto-IaC (I-C-EU-NdC (NC))*) riformula l'emendamento 8.22 in un testo 2, pubblicato in allegato, identico all'emendamento 8.19 (testo 2).

Gli emendamenti identici 8.19 (testo 2), 8.20 (testo 2), 8.21 (testo 2), 8.22 (testo 2) e 8.23 (testo 2) sono posti congiuntamente in votazione e sono approvati.

Su richiesta del senatore [STEGER](#) (*Aut (SVP-PATT, UV)*) l'emendamento 8.24 viene accantonato.

Viene altresì accantonato l'emendamento 8.30.

La senatrice [DI GIROLAMO](#) (*M5S*), accogliendo l'indicazione del relatore, presenta l'emendamento 8.58 (testo 2), pubblicato in allegato, che, posto in votazione, risulta approvato.

Tutti i restanti emendamenti all'articolo 8, compresi gli articoli aggiuntivi, sono ritirati.

Si passa all'esame degli emendamenti riferiti all'articolo 9.

L'emendamento dei relatori 9.1000 è accantonato.

Il relatore [PAROLI](#) (*FIBP-UDC*) esprime parere favorevole sull'emendamento 9.6 (testo 3). Esprime inoltre parere favorevole sugli emendamenti 9.7, 9.14 e 9.16, a condizione che siano riformulati nel senso richiesto dalla Commissione bilancio. Il parere è altresì favorevole sugli emendamenti 9.27 (testo 3), 9.29, 9.30, 9.34, sull'emendamento 9.39, se riformulato nel senso indicato dalla Commissione bilancio, nonché sugli emendamenti 9.42 (testo 2), 9.47 e 9.48 (testo 2). Su tutti i restanti emendamenti formula un invito al ritiro.

I rappresentanti del GOVERNO esprimono parere conforme a quello dei relatori.

L'emendamento 9.6 (testo 3) è posto in votazione e risulta approvato.

La senatrice [PERGREFFI](#) (*L-SP-PSd'Az*) presenta l'emendamento 9.7 (testo 2), pubblicato in allegato, che recepisce la condizione della Commissione bilancio.

L'emendamento 9.7 (testo 2) viene posto in votazione e risulta approvato.

Il senatore [RUSPANDINI](#) (*FdI*) riformula l'emendamento 9.14 in un testo 2, pubblicato in allegato, che recepisce la condizione posta dalla Commissione bilancio.

L'emendamento 9.14 (testo 2), posto in votazione, risulta approvato.

La senatrice [PERGREFFI](#) (*L-SP-PSd'Az*) riformula l'emendamento 9.16 in un testo 2, pubblicato in allegato, che recepisce la condizione posta dalla Commissione bilancio.

La senatrice [DI GIROLAMO](#) (*M5S*) ritira l'emendamento 9.15, sottoscrive l'emendamento 9.12 e lo riformula in un testo 2, pubblicato in allegato, identico all'emendamento 9.16 (testo 2).

I senatori [MARGIOTTA](#) (*PD*) e [RUSPANDINI](#) (*FdI*) riformulano, rispettivamente, gli emendamenti 9.18 e 9.20 in altrettanti testi 2, pubblicati in allegato, identici all'emendamento 9.16 (testo 2).

Gli emendamenti identici 9.16 (testo 2), 9.17 (testo 2), 9.12 (testo 2), 9.18 (testo 2), 9.20 (testo 2) e 9.21 (testo 2) sono posti congiuntamente in votazione e risultano approvati.

Il presidente [COLTORTI](#) (*M5S*) ritira l'emendamento 9.25 e sottoscrive l'emendamento 9.28 (testo 2).

Il senatore [RUSPANDINI](#) (*FdI*) riformula l'emendamento 9.26 (testo 2), in un testo 3, pubblicato in allegato, identico all'emendamento 9.27 (testo 3).

Gli emendamenti identici 9.27 (testo 3), 9.28 (testo 2) e 9.26 (testo 3) sono posti congiuntamente in votazione e risultano approvati.

I senatori [DI GIROLAMO](#) (M5S), [COLTORTI](#) (M5S) e [RUSPANDINI](#) (Fdl) sottoscrivono l'emendamento 9.29, che, posto ai voti, risulta approvato.

La senatrice [DI GIROLAMO](#) (M5S) sottoscrive l'emendamento 9.30 e lo trasforma in un testo 2, pubblicato in allegato, contenente la parte dell'emendamento 9.30 non assorbita per effetto dell'approvazione dell'emendamento 9.29. Analogamente, il senatore [MALLEGNI](#) (FIBP-UDC), previa sottoscrizione, il senatore [RUSPANDINI](#) (Fdl) e il senatore [MARGIOTTA](#) (PD), previa sottoscrizione, riformulano, rispettivamente gli emendamenti 9.31, 9.32 e 9.33 in altrettanti testi 2, pubblicati in allegato, identici all'emendamento 9.30 (testo 2).

Gli identici emendamenti 9.30 (testo 2), 9.31 (testo 2), 9.32 (testo 2) e 9.33 (testo 2) sono posti congiuntamente in votazione e risultano approvati.

Con distinte votazioni, la Commissione approva gli emendamenti 9.34, 9.42 (testo 2), 9.47 e 9.48 (testo 2).

Il senatore [MALLEGNI](#) (FIBP-UDC) riformula l'emendamento 9.39 in un testo 2, pubblicato in allegato, che recepisce la condizione della Commissione bilancio.

L'emendamento 9.39 (testo 2) viene posto in votazione e risulta approvato.

Tutti i restanti emendamenti all'articolo 9, compresi gli articoli aggiuntivi, sono ritirati.

Si passa all'esame degli emendamenti riferiti all'articolo 10.

Il relatore [PAROLI](#) (FIBP-UDC) esprime parere favorevole sugli emendamenti 10.7, 10.12 (testo 2) e 10.13, a condizione che sia riformulato nel senso indicato dalla Commissione bilancio. Invita al ritiro di tutti i restanti emendamenti.

I rappresentanti del Governo esprimono parere conforme a quello dei relatori.

I senatori [CIOFFI](#) (M5S) e [COLTORTI](#) (M5S) sottoscrivono l'emendamento 10.12 (testo 2).

L'emendamento 10.12 (testo 2) viene momentaneamente accantonato.

L'emendamento 10.7 viene posto in votazione e risulta approvato.

Il senatore [RIPAMONTI](#) (L-SP-PSd'Az) presenta l'emendamento 10.13 (testo 2), pubblicato in allegato, che recepisce la condizione della Commissione bilancio.

L'emendamento 10.13 (testo 2) viene posto in votazione e risulta approvato.

Tutti i restanti emendamenti all'articolo 10, compresi gli articoli aggiuntivi, sono ritirati.

Si passa all'esame degli emendamenti riferiti all'articolo 11.

Il relatore [PAROLI](#) (FIBP-UDC) invita al ritiro di tutti gli emendamenti riferiti all'articolo 11.

I rappresentanti del GOVERNO esprimono parere conforme a quello dei relatori.

Tutti gli emendamenti all'articolo 11, compreso l'articolo aggiuntivo, sono ritirati.

Si passa all'esame degli emendamenti riferiti all'articolo 12.

Gli emendamenti dei relatori 12.0.1000 e 12.0.2000 vengono accantonati.

Il relatore [PAROLI](#) (*FIBP-UDC*) esprime parere favorevole sugli emendamenti 12.4 (testo 3), 12.6 (testo 3), 12.12 (testo 3) e 12.0.26. Su tutti i restanti emendamenti formula un invito al ritiro.

Il vice ministro MORELLI esprime parere conforme a quello dei relatori, ad eccezione dell'emendamento 12.12 (testo 3), in relazione al quale propone una riformulazione.

L'emendamento 12.4 (testo 3), posto ai voti, è approvato.

La senatrice [DI GIROLAMO](#) (*M5S*) sottoscrive l'emendamento 12.7 e lo riformula in un testo 2, pubblicato in allegato, identico all'emendamento 12.6 (testo 3).

Gli emendamenti identici 12.6 (testo 3) e 12.7 (testo 2) sono posti congiuntamente in votazione e risultato approvati.

Il senatore [MARGIOTTA](#) (*PD*) riformula l'emendamento 12.12 (testo 3) in un testo 4, pubblicato in allegato, che recepisce l'indicazione del Governo.

Con distinte votazioni, sono approvati gli emendamenti 12.12 (testo 4) e 12.0.26.

Tutti i restanti emendamenti all'articolo 12, compresi gli articoli aggiuntivi, sono ritirati.

Si passa all'esame degli emendamenti dei relatori.

I relatori ritirano gli emendamenti 7.2000 e 9.1000 e presentano l'emendamento 12.0.2000 (testo 2), pubblicato in allegato, che recepisce il parere della Commissione bilancio.

Col parere favorevole del Governo, gli emendamenti 1.1000, 7.1000, 8.1000, 12.0.1000 e 12.0.2000 (testo 2) sono approvati con distinte votazioni.

Si passa all'esame dell'emendamento del Governo X1.1 e dei relativi subemendamenti.

Il relatore [PAROLI](#) (*FIBP-UDC*) esprime preliminarmente considerazioni critiche sul contenuto del decreto-legge n. 85 del 2022 - che l'emendamento X1.1 trasferisce all'interno del provvedimento in esame - ritenendo che esso non fornisca sufficienti garanzie per il futuro dei lavoratori coinvolti.

La senatrice [DI GIROLAMO](#) (*M5S*) osserva che il suo subemendamento X1.1/19 (testo 2) è finalizzato a tutelare i lavoratori, evitando che il passaggio in ANAS possa comportare un deterioramento delle loro condizioni economiche e normative.

Il relatore [PAROLI](#) (*FIBP-UDC*) replica che, anche laddove fosse approvato il subemendamento della senatrice Di Girolamo, il testo finale non prevedrebbe comunque la garanzia per tutti i lavoratori di essere assunti in ANAS.

La senatrice [DE PETRIS](#) (*Misto-LeU-Eco*) segnala che il suo subemendamento X1.1/28 (testo 2) è finalizzato proprio a promuovere la stabilità occupazionale del personale impiegato nella manutenzione delle autostrade A24 e A25.

In considerazione delle diverse sensibilità esistenti sul tema, i relatori si rimettono alla Commissione su tutti i subemendamenti e sull'emendamento X1.1.

I rappresentanti del GOVERNO esprimono parere favorevole sui subemendamenti X1.1/19 (testo 2) e X1.1/28 (testo 2), formulando su tutti gli altri subemendamenti invito al ritiro o altrimenti parere contrario. Insistono infine per l'approvazione dell'emendamento X1.1.

Il senatore [MALLEGNI](#) (*FIBP-UDC*) dichiara che, in deroga all'accordo intercorso tra i Gruppi di ritirare tutti gli emendamenti non condivisi tra i Gruppi e col Governo, il Gruppo di Forza Italia non ritirerà i subemendamenti all'emendamento X1.1 e annuncia il voto favorevole sul subemendamento X1.1/2, esprimendo forti critiche sulla decisione del Governo di procedere a quello che appare come un vero e proprio esproprio, a suo avviso totalmente ingiustificato anche alla luce delle decisioni completamente diverse che sono state adottate in passato con riferimento alla concessione con Autostrade per l'Italia. Ricorda inoltre il contenzioso in corso, che potrebbe subire delle svolte già nella giornata di domani e che rende ancora più inopportuna la richiesta del Governo di approvare ora il suo emendamento. Si associa inoltre alla forte preoccupazione già espressa dal relatore Paroli per il futuro dei lavoratori coinvolti.

La senatrice [PERGREFFI](#) (*L-SP-PSd'Az*) comunica che il Gruppo della Lega non parteciperà alle votazioni, riservandosi peraltro ogni ulteriore valutazione per l'esame in Aula.

Il senatore [BERUTTI](#) (*Misto-IaC (I-C-EU-NdC (NC))*) comunica che anche lui dovrà essere considerato presente e non votante.

Il senatore [CIOFFI](#) (*M5S*) ricorda che il decreto-legge è stato approvato in Consiglio dei ministri con l'accordo di tutte le componenti della maggioranza.

Il senatore [RIPAMONTI](#) (*L-SP-PSd'Az*) afferma che la stessa cosa è avvenuta con riferimento al decreto "aiuti", quando è stato il MoVimento 5 Stelle a prendere le distanze dalla maggioranza di cui faceva parte.

Il senatore [CIOFFI](#) (*M5S*) osserva che i ministri del MoVimento 5 Stelle in Consiglio dei ministri si sono astenuti sul testo del decreto "aiuti".

Gli identici subemendamenti X1.1/2 e X1.1/3 sono posti congiuntamente in votazione e risultano respinti.

Viene poi respinto anche il subemendamento X1.1/4.

La senatrice [LUPO](#) (*M5S*) ritira il subemendamento X1.1/5.

Il subemendamento X1.1/7 viene posto in votazione ed è respinto.

Il senatore [MALLEGNI](#) (*FIBP-UDC*) dichiara il voto favorevole del suo Gruppo sul subemendamento X1.1/9, stigmatizzando la procedura prevista dal decreto-legge, che prescinde perfino dal vaglio della Corte dei conti.

Il subemendamento X1.1/9 è posto in votazione ed è respinto.

I subemendamenti X1.1/10 e X1.1/11 decadono per assenza dei proponenti.

La senatrice [LUPO](#) (*M5S*) ritira il subemendamento X1.1/12.

Il subemendamento X1.1/14 decade per assenza dei proponenti.

La senatrice [DE PETRIS](#) (*Misto-LeU-Eco*) ritira il subemendamento X1.1/15.

Il senatore [MALLEGNI](#) (*FIBP-UDC*) dichiara il voto favorevole del suo Gruppo sul subemendamento X1.1/16, ribadendo le forti preoccupazioni di Forza Italia per la sorte dei lavoratori.

Il senatore [MARGIOTTA](#) (*PD*) osserva che il Gruppo del PD è molto sensibile al tema legittimamente sollevato dal senatore Mallegni e che proprio per tale motivo ha presentato il subemendamento X1.1/27, volto a tutelare i lavoratori.

Il subemendamento X1.1/16 viene posto in votazione e risulta respinto.

I subemendamenti X1.1/17 e X1.1/18 decadono per assenza dei proponenti.

La senatrice [EVANGELISTA](#) (*IV-PSI*) sottoscrive l'emendamento X1.1/19 (testo 2).

I senatori [MARGIOTTA](#) (*PD*) e [DE PETRIS](#) (*Misto-LeU-Eco*) riformulano, rispettivamente, i subemendamenti X1.1/21 e X1.1/26 in due testi 2, pubblicati in allegato, identici al subemendamento X1.1/19 (testo 2).

La senatrice [DI GIROLAMO](#) (*M5S*) ritira il subemendamento X1.1/24.

Il senatore [MALLEGNI](#) (*FIBP-UDC*) segnala che il subemendamento X1.1/19 a suo avviso non fornisce risposte sufficienti ai lavoratori.

I subemendamenti identici X1.1/19 (testo 2), X1.1/21 (testo 2) e X1.1/26 (testo 2) vengono posti congiuntamente in votazione e risultano approvati, con conseguente preclusione dei subemendamenti X1.1/20, X1.1/22, X1.1/23 e X1.1/25.

Il senatore [MARGIOTTA](#) (*PD*) sottoscrive il subemendamento X1.1/27 e lo riformula in un testo 2, pubblicato in allegato, identico al subemendamento X1.1/28 (testo 2).

La senatrice [DE PETRIS](#) (*Misto-LeU-Eco*) ritira il subemendamento X1.1/29.

I senatori [DI GIROLAMO](#) (*M5S*) e [CIOFFI](#) (*M5S*) sottoscrivono il subemendamento X1.1/28 (testo 2).

I subemendamenti identici X1.1/28 (testo 2) e X1.1/27 (testo 2) vengono posti congiuntamente in votazione e risultano approvati.

Il senatore [MARGIOTTA](#) (*PD*) ritira il subemendamento X1.1/33.

I subemendamenti identici X1.1/30, X1.1/31 e X1.1/32 sono posti congiuntamente in votazione e sono

respinti.

Il senatore [RUSPANDINI](#) (*FdI*) dichiara il voto favorevole del suo Gruppo sul subemendamento X1.1/34, che dà voce ad un'istanza molto sentita nei territori, esentando dal pagamento delle tariffe di pedaggio i cittadini residenti nelle regioni Lazio e Abruzzo, in possesso di dispositivo di telepedaggio, che percorrono regolarmente un tragitto predefinito per documentati motivi di lavoro, di salute o di studio.

Il subemendamento X1.1/36 decade per assenza del proponente.

Con distinte votazioni i subemendamenti X1.1/34 e X1.1/35 sono respinti.

Il senatore [MALLEGNI](#) (*FIBP-UDC*) dichiara il voto favorevole del suo Gruppo sul subemendamento X1.1/37.

Il subemendamento X1.1/38 decade per assenza del proponente.

Il subemendamento X1.1/37 viene posto in votazione ed è respinto.

Il subemendamento X1.1/39 decade per assenza del proponente.

La senatrice [DE PETRIS](#) (*Misto-LeU-Eco*) invita il Governo a modificare il parere reso sul subemendamento X1.1/40 e a rimettersi alla Commissione, ritenendo incomprensibile che si possa esprimere un parere contrario sulla richiesta di istituire un tavolo istituzionale che dia voce ai sindaci, ai consumatori e agli utenti.

La senatrice [DI GIROLAMO](#) (*M5S*) si associa alla richiesta della senatrice De Petris.

Il subemendamento X1.1/40 viene accantonato.

La senatrice [DE PETRIS](#) (*Misto-LeU-Eco*) ribadisce l'importanza del subemendamento X1.1/41, volto a risolvere l'annosa questione di quei residenti di Roma capitale che per muoversi dai loro quartieri devono percorrere tratti della A24 pagando i relativi pedaggi. Alla luce del parere del Governo e del parere contrario reso dalla Commissione bilancio, d'intesa con la senatrice Lupo, lo ritira in vista di una sua trasformazione in ordine del giorno.

Il subemendamento X1.1/43 viene posto in votazione ed è respinto.

Il senatore [CIOFFI](#) (*M5S*) ritira i subemendamenti X1.1/52, X1.1/53, X1.1/54, X1.1/55, X1.1/57 e X1.1/58.

I rappresentanti del Governo si rimettono alla Commissione sul subemendamento X1.1/40.

I componenti del Gruppo di Forza Italia sottoscrivono il subemendamento X1.1/40.

Il subemendamento X1.1/40 viene posto in votazione e risulta approvato.

Il senatore [MALLEGNI](#) (*FIBP-UDC*) dichiara il voto contrario di Forza Italia sull'emendamento del Governo X1.1.

Il senatore [CIOFFI](#) (*M5S*) ribadisce che i ministri di Forza Italia in Consiglio dei ministri hanno

approvato il decreto-legge n. 85.

Il senatore [MALLEGNI](#) (*FIBP-UDC*) ricorda che quei ministri hanno poco tempo dopo lasciato Forza Italia.

L'emendamento X1.1 viene posto in votazione e risulta approvato.

Il [PRESIDENTE](#) comunica che è pervenuto l'ultimo parere della Commissione bilancio e che si procederà dunque all'esame degli emendamenti precedentemente accantonati.

La senatrice [DI GIROLAMO](#) (*M5S*) sottoscrive l'emendamento 3.0.4 e lo riformula in un testo 2, pubblicato in allegato, che recepisce la condizione della Commissione bilancio.

Col parere favorevole dei relatori e del Governo, l'emendamento 3.0.4 (testo 2) viene posto in votazione ed è approvato.

Il senatore [MARGIOTTA](#) (*PD*) riformula l'emendamento 4.0.3 (testo 2) in un testo 3, pubblicato in allegato, che recepisce la condizione posta dalla Commissione bilancio.

Col parere favorevole dei relatori e del Governo, l'emendamento 4.0.3 (testo 3) viene posto in votazione ed è approvato.

Col parere favorevole dei relatori e del Governo, l'emendamento 5.2 (testo 3) è posto in votazione ed è approvato.

In considerazione del parere contrario reso dalla Commissione bilancio, il senatore [MALLEGNI](#) (*FIBP-UDC*) ritira l'emendamento 6.0.1.

Col parere favorevole dei relatori e del Governo sono posti distintamente in votazione gli emendamenti 7.133 (testo 2), 8.24, 8.30 e 10.12 (testo 2), che risultano approvati.

Col parere favorevole del Governo, viene posto in votazione ed è approvato l'emendamento di coordinamento Coord. 1.

In considerazione del fatto che il Governo è dimissionario e che ha in ogni caso richiesto tempo maggiore per esaminare il contenuto degli ordini del giorno, il [PRESIDENTE](#) propone di ritenere ritirati tutti gli ordini del giorno, che potranno essere esaminati in Aula ove ripresentati.

La Commissione conviene.

La Commissione conferisce infine il mandato ai relatori a riferire all'Assemblea per l'approvazione del disegno di legge in titolo, con le modifiche accolte nel corso dell'esame. I relatori sono altresì autorizzati a svolgere la relazione orale.

La seduta termina alle ore 2,35.

EMENDAMENTI AL DISEGNO DI LEGGE (AL TESTO DEL DECRETO-LEGGE)

N. [2646](#)

Art. 3

3.0.4 (testo 2)

[Pesco](#), [Fede](#), [Pavanelli](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 3 -bis .

(Fondo per l'incentivo alla nautica da diporto sostenibile)

1. Al fine di favorire la transizione ecologica del settore della nautica da diporto, è istituito, nello stato di previsione del Ministero della transizione ecologica, un Fondo, con una dotazione di 1,5 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022 e 2023, per l'erogazione di contributi finalizzati alla sostituzione di motori endotermici alimentati da carburanti fossili con motori ad alimentazione elettrica.

2.1 contributi sono riconosciuti, nei limiti delle risorse del fondo di cui al comma 1, che costituisce limite di spesa massima, sotto forma di rimborso pari al 40 per cento delle spese sostenute e documentate, e fino a un massimo di 3.000 euro, per l'acquisto di un motore ad alimentazione elettrica, ed eventuale pacco batterie, con contestuale rottamazione di un motore endotermico alimentato da carburanti fossili

3. I contributi sono riconosciuti nei limiti previsti dal regolamento (U13) ti. 1407/2013, relativo all'applicazione degli articoli 107 e 108 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea agli aiuti «de minimis».

4. Con decreto del Ministro dello sviluppo economico, di concerto con il Ministro della transizione ecologica, il Ministro delle infrastrutture e delle mobilità sostenibili e 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, sono stabiliti i criteri, le modalità e le procedure per l'erogazione dei contributi di cui al comma 1, anche ai fini del rispetto del limite di spesa autorizzato ai sensi del comma 1.

5. Agli oneri derivanti dal presente articolo, pari a 1,5 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022 e 2023, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2022-2024, 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 2022, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero della transizione ecologica.».

Art. 4

4.0.3 (testo 3)

[Margiotta](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 4-bis

1. All'articolo 6 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, dopo il comma 9 sono aggiunti i seguenti:

"9-bis. Le Autorità di sistema portuale rientrano tra i soggetti passivi dell'IRES previsti dall'articolo 73, comma 1, lettera c), del Testo unico delle imposte sui redditi, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917, nei confronti delle quali il presupposto d'imposta si verifica in modo unitario e autonomo.

9-ter. Non costituisce esercizio di attività commerciali, in quanto esercizio di funzioni statali da parte di enti pubblici, l'attività di prelievo autoritativa delle tasse di ancoraggio, delle tasse portuali sulle merci sbarcate e imbarcate e delle tasse per il rilascio delle autorizzazioni di cui all'articolo 16 della presente legge. Con decreto del Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze sono determinati i limiti minimi e massimi stabiliti, nonché i criteri per la determinazione degli stessi, per ciascuna tipologia dei prelievi. Ciascuna Autorità di sistema portuale determina l'importo delle predette tasse all'interno dei limiti previsti, destinando lo stesso alla copertura dei costi per la manutenzione e lo sviluppo delle parti

comuni dell'ambito portuale destinate alla difesa del territorio, al controllo e tutela della sicurezza del traffico marittimo e del lavoro in ambito portuale, alla viabilità generale e ad attività che si connotino come estrinsecazione di potestà pubbliche, nonché al mantenimento dei fondali, oltre che alla copertura di quota parte dei costi generali. Le Autorità di sistema portuale sono tenute alla rendicontazione dei predetti costi con le modalità stabilite con il medesimo decreto di cui al secondo periodo.

9-quater. I canoni percepiti dalle Autorità di sistema portuale in relazione alle concessioni demaniali, comprese quelle di cui all'articolo 18 della presente legge, e di cui all'articolo 36 del codice della navigazione, approvato con il regio decreto 30 marzo 1942, n. 327, nonché alle autorizzazioni all'uso di zone e pertinenze demaniali di cui all'articolo 39 del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione marittima approvato con d.P.R. 15 febbraio 1952, n. 328, sono considerati redditi diversi e concorrono a formare il reddito complessivo per l'ammontare percepito nel periodo di imposta, ridotto del 50 per cento a titolo di deduzione forfetaria delle spese."

2. Le disposizioni di cui al comma 1 hanno effetto per i periodi d'imposta che hanno inizio a decorrere dal 1° gennaio 2022. Sono fatti salvi i comportamenti adottati anteriormente e non si fa luogo al rimborso di quanto già versato.»

4.0.3 (testo 2)

Margiotta

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 4-bis

1. All'articolo 6 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, dopo il comma 9 sono aggiunti i seguenti:

"9-bis. Le Autorità di sistema portuale rientrano tra i soggetti passivi dell'IRES previsti dall'articolo 73, comma 1, lettera c), del Testo unico delle imposte sui redditi, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917, nei confronti delle quali il presupposto d'imposta si verifica in modo unitario e autonomo.

9-ter. Non costituisce esercizio di attività commerciali, in quanto esercizio di funzioni statali da parte di enti pubblici, l'attività di prelievo autoritativa delle tasse di ancoraggio, delle tasse portuali sulle merci sbarcate e imbarcate e delle tasse per il rilascio delle autorizzazioni di cui all'articolo 16 della presente legge. Con decreto del Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze sono determinati i limiti minimi e massimi stabiliti, nonché i criteri per la determinazione degli stessi, per ciascuna tipologia dei prelievi. Ciascuna Autorità di sistema portuale determina l'importo delle predette tasse all'interno dei limiti previsti, destinando lo stesso alla copertura dei costi per la manutenzione e lo sviluppo delle parti comuni dell'ambito portuale destinate alla difesa del territorio, al controllo e tutela della sicurezza del traffico marittimo e del lavoro in ambito portuale, alla viabilità generale e ad attività che si connotino come estrinsecazione di potestà pubbliche, nonché al mantenimento dei fondali, oltre che alla copertura di quota parte dei costi generali. Le Autorità di sistema portuale sono tenute alla rendicontazione dei predetti costi con le modalità stabilite con il medesimo decreto di cui al secondo periodo.

9-quater. I canoni percepiti dalle Autorità di sistema portuale in relazione alle concessioni demaniali, comprese quelle di cui all'articolo 18 della presente legge, e di cui all'articolo 36 del codice della navigazione, approvato con il regio decreto 30 marzo 1942, n. 327, nonché alle autorizzazioni all'uso di zone e pertinenze demaniali di cui all'articolo 39 del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione marittima approvato con d.P.R. 15 febbraio 1952, n. 328, sono considerati redditi diversi e concorrono a formare il reddito complessivo per l'ammontare percepito nel periodo di imposta, ridotto del 50 per cento a titolo di deduzione forfetaria delle spese."

2. Le disposizioni di cui al comma 1 hanno effetto per i periodi d'imposta che hanno inizio a decorrere dal 1° gennaio 2022. Sono fatti salvi i comportamenti adottati anteriormente e non si fa luogo al rimborso di quanto già versato.»

3. Al decreto-legge 30 dicembre 1997, n. 457, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 1998, n. 30, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 1:

1) il comma 1 è sostituito dal seguente:

"1. È istituito il registro delle navi adibite alla navigazione internazionale, di seguito denominato "Registro internazionale", nel quale sono iscritte, a seguito di autorizzazione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, le navi che effettuano attività di trasporto marittimo, inteso come trasporto via mare di passeggeri o merci tra porti, tra un porto e un impianto o una struttura in mare aperto, nonché quelle che svolgono attività assimilate al trasporto marittimo, secondo quanto previsto dal presente comma, quali:

a) navi che forniscono assistenza alle piattaforme offshore, quali le unità che prestano servizi antincendio, di trasporto di materiali e personale tecnico;

b) navi d'appoggio quali le navi che prestano servizi di rimorchio d'alto mare, servizio antincendio e servizio antinquinamento;

c) navi posacavi che effettuano l'installazione e l'attività di manutenzione degli strati di cavi e di tubi;

d) navi da ricerca scientifica e sismologica ovvero che effettuano attività di installazione e manutenzione in mare aperto;

e) draghe che, oltre alle attività di dragaggio, effettuano anche attività di trasporto del materiale dragato;

f) navi di servizio che forniscono altre forme di assistenza o servizi di salvataggio in mare che operino in contesti normativi nell'Unione europea simili a quello del trasporto marittimo dell'Unione europea in termini di protezione del lavoro, requisiti tecnici e sicurezza e che operino nel mercato globale.";

2) dopo il comma 1-*bis*, sono inseriti i seguenti:

"1-*ter*. Ai fini istruttori propedeutici al rilascio dell'autorizzazione all'iscrizione nel Registro internazionale o all'annotazione nell'elenco di cui all'articolo 6-*ter*, comma 2, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili acquisisce dal proprietario o dall'armatore di ogni nave una dichiarazione di impegno a rispettare i limiti previsti dagli orientamenti marittimi, corredata dalla pertinente documentazione tecnica della nave. Le autorità marittime locali verificano il rispetto di tale impegno e l'effettivo esercizio delle attività autorizzate, anche attraverso controlli effettuati all'arrivo e alla partenza delle navi.

1-*quater*. Le attività svolte sui rimorchiatori e sulle draghe iscritti in uno stato dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo possono beneficiare delle misure di aiuto soltanto a condizione che almeno il cinquanta per cento delle attività annuali delle navi costituisca trasporto marittimo e soltanto in relazione a tali attività di trasporto. A tal fine, i ricavi derivanti da attività di trasporto marittimo e quelli derivanti da altre attività non ammissibili devono essere riportati in contabilità separata.";

b) dopo l'articolo 6-*bis* sono inseriti i seguenti:

«Art. 6-*ter*

(Estensione delle agevolazioni fiscali e contributive alle navi iscritte nei registri degli Stati dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo ovvero per le navi battenti bandiera di Stati dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo)

1. Le disposizioni degli articoli 4, 6 e 9-*quater*, si applicano anche alle imprese di navigazione residenti e non residenti aventi stabile organizzazione nel territorio dello Stato ai sensi dell'articolo 162 del decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917, 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 adibite esclusivamente a

traffici commerciali internazionali in relazione alle attività di trasporto marittimo o alle attività assimilate di cui all'articolo 1, comma 1.

2. Per l'accesso ai benefici di cui agli articoli 4, 6 e 9-*quater*, le navi di cui al comma 1 sono annotate, su istanza delle imprese di navigazione e previo rilascio dell'autorizzazione di cui all'articolo 1, comma 1-*ter*, in apposito elenco tenuto presso il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. Le Amministrazioni che applicano gli sgravi fiscali o contributivi accedono in via telematica all'elenco di cui al presente comma al fine di effettuare le verifiche sui beneficiari.

3. Le disposizioni dei commi 1 e 2 si applicano a condizione che sia rispettato quanto previsto dagli articoli 1, comma 5, e 3 e che siano rispettate le disposizioni concernenti la composizione minima dell'equipaggio e le tabelle di armamento.

4. L'esonero dal versamento dei contributi previdenziali e assistenziali di cui all'articolo 6 si applica solo a condizione che sussista l'obbligo del versamento degli stessi nel rispetto di quanto disciplinato all'articolo 11, paragrafo 4, del regolamento (CE) n. 883/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio del 29 aprile 2004.

5. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da adottare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, sono definite, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, le modalità di costituzione, alimentazione e aggiornamento dell'elenco di cui al comma 2.

Art. 6-*quater*

(Quota minima di 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)

1. Le disposizioni degli articoli 4, 6 e 9-*quater* si applicano a condizione che le navi iscritte nei registri degli Stati dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo ovvero battenti bandiera di Stati dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo costituiscano almeno il 25 per cento del tonnellaggio della flotta dell'impresa.

2. Qualora la quota di tonnellaggio delle navi iscritte nei registri degli Stati dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo ovvero battenti bandiera di Stati dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo della flotta dell'impresa sia inferiore o pari al 60 per cento, fermo restando il limite minimo previsto dal comma 1, l'impresa è obbligata a mantenere o aumentare tale quota. Qualora la quota di tonnellaggio di cui al primo periodo sia superiore al 60 per cento, l'impresa è obbligata esclusivamente a garantire che la quota di tonnellaggio delle navi iscritte nei registri degli Stati dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo ovvero battenti bandiera di Stati dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo risulti comunque superiore al 60 per cento.

Art. 6-*quinquies*

(Proventi ammissibili)

1. La disposizione di cui all'articolo 4, comma 2, si applica in relazione al reddito derivante:

a) dai proventi principali risultanti dalle attività di trasporto marittimo, quali i proventi derivanti dalla vendita di biglietti o tariffe per il trasporto merci e, in caso di trasporto di passeggeri, dalla locazione di cabine nel contesto del viaggio marittimo e dalla vendita di alimenti e bevande per il consumo immediato a bordo;

b) dallo svolgimento delle attività assimilate a quelle di trasporto marittimo di cui all'articolo 1, comma 1;

c) dallo svolgimento delle attività accessorie derivanti da attività di trasporto marittimo, a condizione che in ciascun esercizio i relativi ricavi di competenza non superino il 50 per cento dei ricavi totali ammissibili derivanti dalla utilizzazione della nave, nel qual caso il regime di cui al presente comma non si applica alla quota eccedente il 50 per cento.

2. I proventi dei contratti non collegati al trasporto marittimo, quali l'acquisizione di autovetture,

bestiame e beni immobili, costituiscono proventi non ammissibili ai fini dell'applicazione dell'articolo 4, comma 2.

3. 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 presente disposizione, sono individuate le attività accessorie di cui al comma 1, lettera c), nonché le modalità di acquisizione da parte dell'impresa, presso società controllate, controllanti, sottoposte a comune controllo o collegate, dei servizi a terra, come le escursioni locali e il trasporto parziale su strada, inclusi nel pacchetto di servizi complessivo, fermo quanto previsto dal comma 5.

4. I redditi derivanti dalle attività di cui ai commi 1 e 2 devono essere differenziati e tenuti in contabilità separata.

5. Alle operazioni fra le società, il cui reddito è determinato anche parzialmente ai sensi dell'articolo 4, comma 2, e le altre imprese, anche se residenti nel territorio dello Stato, si applica, ricorrendone le altre condizioni, la disciplina del valore normale prevista dall'articolo 110, comma 7, del testo unico delle imposte sui redditi di cui al decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917.

Art. 6-*sexies*

(Noleggio a tempo o a viaggio di navi)

1. Le previsioni dell'articolo 4, comma 2, si applicano all'attività delle navi prese a noleggio a tempo o a viaggio se è soddisfatta una delle seguenti condizioni:

a) se le navi sono noleggiate a tempo o a viaggio con attrezzature ed equipaggio forniti da altre imprese, il beneficiario conta nella propria flotta anche navi per cui assicura la gestione tecnica e del personale e tali navi costituiscono almeno il 20 per cento del tonnellaggio della flotta;

b) la quota di navi noleggiate a tempo o a viaggio che non sono registrate in uno stato appartenente allo Spazio economico europeo non supera il 75 per cento della flotta del beneficiario ammissibile al regime;

c) almeno il 25 per cento dell'intera flotta del beneficiario battente bandiera di Stati appartenenti allo Spazio economico europeo.

2. Fermo restando quanto previsto dall'articolo 6-*quater*, nei casi di cui al comma 1 il beneficiario è tenuto a mantenere o aumentare la quota di navi di proprietà o locate a scafo nudo battenti bandiera dello Spazio economico europeo rispetto al totale della propria flotta.

Art. 6-*septies*

(Locazione di navi a scafo nudo)

1. Le previsioni dell'articolo 4, comma 2, si applicano all'esercizio delle attività di locazione a scafo nudo nel rispetto delle seguenti condizioni:

a) i contratti di locazione a scafo nudo sono limitati a un periodo massimo di tre anni;

b) l'attività di locazione a scafo nudo corrisponde a un eccesso temporaneo di capacità connessa ai servizi di trasporto marittimo del beneficiario;

c) almeno il 50 per cento della flotta ammissibile continua a essere gestito dal beneficiario.

2. Le condizioni di cui al comma 1 non si applicano all'attività di locazione a scafo nudo posta in essere tra soggetti appartenenti allo stesso gruppo di imprese in uno Stato dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo.

Art. 6-*octies*

(Conformità agli orientamenti marittimi)

1. Il livello degli aiuti concessi in relazione all'iscrizione nel Registro internazionale e all'annotazione nell'elenco di cui all'articolo 6-*ter*, comma 2, è conforme a quanto previsto dagli orientamenti comunitari in materia di aiuti di Stato ai trasporti marittimi relativamente al massimale dell'aiuto.

2. L'azzeramento delle imposte sul reddito e dei contributi di sicurezza sociale dei marittimi e la riduzione dell'imposta sulle società per le attività di trasporto marittimo sono il livello massimo di aiuto autorizzato."

4. Agli oneri derivanti dalle disposizioni di cui al comma 3, lettera b), valutati in 14,5 milioni di euro per l'anno 2022, 20,3 milioni di euro per l'anno 2023 e 19,1 milioni di euro a decorrere dall'anno 2024, 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. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

5. Al decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171 sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 49-*quinquies*:

1) al comma 1, le parole "purché abitualmente e non occasionalmente" sono sostituite dalle seguenti: "anche su base temporanea o occasionale";

2) dopo il comma 1, è inserito il seguente: "1-*bis*. All'esercizio della professione di istruttore professionale di vela si applicano, per i profili ivi disciplinati, il decreto legislativo 9 novembre 2007, n. 206, per i cittadini di Stati dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo o svizzeri, nonché l'articolo 49 del decreto del Presidente della Repubblica 31 agosto 1999, n. 394, per i cittadini di Paesi terzi.";

b) all'articolo 49-*sexies*, comma 2, lettera f), l'ultimo periodo è sostituito dai seguenti: "La verifica del requisito della conoscenza della lingua italiana può essere effettuata solo successivamente al riconoscimento del brevetto o della qualifica professionale di cui alla lettera d) o al riconoscimento della qualifica professionale di cui al decreto legislativo 9 novembre 2007, n. 206.. Si prescinde dal requisito di competenza nella conoscenza della lingua italiana qualora l'insegnamento sia impartito ad allievi stranieri nella loro lingua madre".»

4.0.10 (testo 2)

[Mallegni](#)

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 4-*bis*

1. Gli immobili residenziali destinati alle attività di locazione breve di cui all'articolo 4 del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito in legge 21 giugno 2017, n. 96 per svolgere tali attività devono rispondere ai requisiti tecnici di sicurezza ed igienico-sanitari delle strutture turistico-ricettive secondo quanto stabilito dalle normative vigenti. ».

Art. 5

5.2 (testo 3)

[Ripamonti](#), [Bruzzone](#), [Pergreffi](#), [Campari](#), [Corti](#), [Rufa](#)

Al comma 1, capoverso 7-*bis*, sostituire le parole: "e nelle more dell'individuazione di un nuovo concessionario" con le seguenti: ", al fine di eseguire gli interventi necessari per il recupero della piena funzionalità tecnica di detta funivia, di garantire la continuità dell'esercizio dei servizi di trasporto portuale a basso impatto ambientale e di traffico e di mantenere gli attuali livelli occupazionali e nelle more dell'individuazione di un nuovo concessionario,"

Art. 6

6.23 (testo 2)

[Mallegni](#)

Dopo il comma 3, inserire il seguente:

«3-*bis*. All'articolo 11-*quinquiesdecies* del decreto-legge 22 aprile 2021, n. 52, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 giugno 2021, n. 87, le parole "31 dicembre 2022" sono sostituite dalle seguenti "31 marzo 2023"».

6.24 (testo 2)

Evangelista

Dopo il comma 3, inserire il seguente:

«3-bis. All'articolo 11-*quinquiesdecies* del decreto-legge 22 aprile 2021, n. 52, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 giugno 2021, n. 87, le parole "31 dicembre 2022" sono sostituite dalle seguenti "31 marzo 2023"».

6.0.3 (testo 2)

Margiotta

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 6-bis

1. L'articolo 2-*ter* del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, è sostituito dal seguente:

«Art. 2-*ter*.

(Norme per favorire l'attuazione delle sinergie all'interno del gruppo Ferrovie dello Stato italiano)

1. Allo scopo di realizzare le sinergie volute dall'articolo 49 del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 luglio 2017, n. 96, anche mediante la razionalizzazione degli acquisti e l'omogeneizzazione dei procedimenti in capo alle società del gruppo Ferrovie dello Stato nonché per rilanciare gli investimenti del settore delle infrastrutture attraverso la programmazione, la progettazione, la realizzazione e la gestione integrata delle reti ferroviarie e stradali di interesse nazionale:

a) ANAS S.p.A. e le società da questa controllate sono autorizzate a stipulare, anche in deroga alla disciplina del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, e ferme restando le norme che costituiscono attuazione delle disposizioni delle direttive 2014/24/UE e 2014/25/UE, appositi accordi e convenzioni con le altre società del Gruppo Ferrovie dello Stato, ivi compresa Ferservizi S.p.A. anche in qualità di centrale di committenza, al fine di potersi avvalere delle prestazioni di beni e servizi resi dalle altre società del Gruppo;

b) ANAS S.p.A. e le società da questa controllate possono avvalersi dei contratti, compresi gli accordi-quadro, stipulati dalle altre Società del Gruppo Ferrovie dello Stato per gli acquisti in modo unitario di beni e servizi;

c) ANAS S.p.A. e le società da questa controllate possono concedere alle altre Società del Gruppo Ferrovie dello Stato l'uso di beni immobili in gestione.»

Art. 7

7.12 (testo 2)

Croatti, Fede

Apportare le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, alla lettera a) premettere la seguente:

«0a) all'articolo 7, comma 9, l'ultimo periodo è sostituito dal seguente: «Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili sono individuate le tipologie dei comuni che possono avvalersi di tale facoltà, le modalità di riscossione del pagamento, le categorie dei veicoli esentati, nonché, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, i massimali delle tariffe, da definire tenendo conto delle emissioni inquinanti dei veicoli e delle tipologie dei permessi.»;

b) dopo il comma 2, inserire il seguente:

«2-bis. Il decreto di cui all'articolo 7, comma 9, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificato dal comma 1, lettera 0a), del presente articolo, è adottato entro centoventi giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto e può essere aggiornato entro il 31 gennaio di ciascun anno.».

7.13 (testo 2)

[Pergreffi](#), [Arrigoni](#), [Campari](#), [Corti](#), [Ripamonti](#), [Rufa](#)

Apportare le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, alla lettera a) premettere la seguente:

«0a) all'articolo 7, comma 9, l'ultimo periodo è sostituito dal seguente: «Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili sono individuate le tipologie dei comuni che possono avvalersi di tale facoltà, le modalità di riscossione del pagamento, le categorie dei veicoli esentati, nonché, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, i massimali delle tariffe, da definire tenendo conto delle emissioni inquinanti dei veicoli e delle tipologie dei permessi.»;

b) dopo il comma 2, inserire il seguente:

«2-bis. Il decreto di cui all'articolo 7, comma 9, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificato dal comma 1, lettera 0a), del presente articolo, è adottato entro centoventi giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto e può essere aggiornato entro il 31 gennaio di ciascun anno.».

7.15 (testo 2)

[Margiotta](#), [Manca](#)

Apportare le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, alla lettera a) premettere la seguente:

«0a) all'articolo 7, comma 9, l'ultimo periodo è sostituito dal seguente: «Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili sono individuate le tipologie dei comuni che possono avvalersi di tale facoltà, le modalità di riscossione del pagamento, le categorie dei veicoli esentati, nonché, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, i massimali delle tariffe, da definire tenendo conto delle emissioni inquinanti dei veicoli e delle tipologie dei permessi.»;

b) dopo il comma 2, inserire il seguente:

«2-bis. Il decreto di cui all'articolo 7, comma 9, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificato dal comma 1, lettera 0a), del presente articolo, è adottato entro centoventi giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto e può essere aggiornato entro il 31 gennaio di ciascun anno.».

7.16 (testo 2)

[Conzatti](#), [Evangelista](#)

Apportare le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, lettera a), premettere la seguente:

«0a) all'articolo 7, comma 9, l'ultimo periodo è sostituito dal seguente: «Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili sono individuate le tipologie dei comuni che possono avvalersi di tale facoltà, le modalità di riscossione del pagamento, le categorie dei veicoli esentati, nonché, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, i massimali delle tariffe, da definire tenendo conto delle emissioni inquinanti dei veicoli e delle tipologie dei permessi.»;

b) dopo il comma 2, inserire il seguente:

«2-bis. Il decreto di cui all'articolo 7, comma 9, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificato dal comma 1, lettera 0a), del presente articolo, è adottato entro centoventi giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto e può essere aggiornato entro il 31 gennaio di ciascun anno.».

7.17 (testo 2)

[Ruspanini](#), [Totaro](#)

Apportare le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, alla lettera a) premettere la seguente:

«0a) all'articolo 7, comma 9, l'ultimo periodo è sostituito dal seguente: «Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili sono individuate le tipologie dei comuni che possono avvalersi di tale facoltà, le modalità di riscossione del pagamento, le categorie dei veicoli esentati, nonché, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, i massimali delle tariffe, da definire tenendo conto delle emissioni inquinanti dei veicoli e delle tipologie dei permessi.»;

b) dopo il comma 2, inserire il seguente:

«2-bis. Il decreto di cui all'articolo 7, comma 9, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificato dal comma 1, lettera 0a), del presente articolo, è adottato entro centoventi giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto e può essere aggiornato entro il 31 gennaio di ciascun anno.».

7.45 (testo 2)

[Vono, Gallone](#)

Al comma 1, dopo la lettera d) aggiungere le seguenti:

«d-bis) all'articolo 110, sono apportate le seguenti modifiche:

1) al comma 5, le parole: "per gli adempimenti previsti ai commi 2, 3 e 4" sono sostituite dalle seguenti: "di svolgimento, in via esclusivamente telematica, degli adempimenti previsti ai commi 2, 2-bis e 3";

2) dopo il comma 5, è inserito il seguente: "5-bis. Le operazioni di cui ai commi 2, 2-bis e 3 sono svolte dall'Ufficio della motorizzazione civile anche per il tramite dei soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264, attraverso il collegamento telematico con il centro elaborazione dati del Dipartimento per la mobilità sostenibile secondo le modalità stabilite con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.";

d-ter) all'articolo 114, sono apportate le seguenti modifiche:

1) al comma 6, dopo le parole: "Le modalità per l'immatricolazione" sono aggiunte le seguenti ", gestite esclusivamente in via telematica,";

2) dopo il comma 6, è inserito il seguente: "6-bis. Le operazioni di cui al comma 2 sono svolte dall'Ufficio della motorizzazione civile anche per il tramite dei soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264, attraverso il collegamento telematico con il centro elaborazione dati del Dipartimento per la mobilità sostenibile secondo le modalità stabilite con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili."»

7.46 (testo 2)

[Vono](#)

Al comma 1, dopo la lettera d) aggiungere le seguenti:

«d-bis) all'articolo 110, sono apportate le seguenti modifiche:

1) al comma 5, le parole: "per gli adempimenti previsti ai commi 2, 3 e 4" sono sostituite dalle seguenti: "di svolgimento, in via esclusivamente telematica, degli adempimenti previsti ai commi 2, 2-bis e 3";

2) dopo il comma 5, è inserito il seguente: "5-bis. Le operazioni di cui ai commi 2, 2-bis e 3 sono svolte dall'Ufficio della motorizzazione civile anche per il tramite dei soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264, attraverso il collegamento telematico con il centro elaborazione dati del Dipartimento per la mobilità sostenibile secondo le modalità stabilite con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.";

d-ter) all'articolo 114, sono apportate le seguenti modifiche:

1) al comma 6, dopo le parole: "Le modalità per l'immatricolazione" sono aggiunte le seguenti ", gestite esclusivamente in via telematica,";

2) dopo il comma 6, è inserito il seguente: "6-bis. Le operazioni di cui al comma 2 sono svolte dall'Ufficio della motorizzazione civile anche per il tramite dei soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264, attraverso il collegamento telematico con il centro elaborazione dati del Dipartimento per la mobilità sostenibile secondo le modalità stabilite con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili."»

7.47 (testo 2)

[Ruspanini](#), [Totaro](#)

Al comma 1, dopo la lettera d) aggiungere le seguenti:

«d-bis) all'articolo 110, sono apportate le seguenti modifiche:

1) al comma 5, le parole: "per gli adempimenti previsti ai commi 2, 3 e 4" sono sostituite dalle seguenti: "di svolgimento, in via esclusivamente telematica, degli adempimenti previsti ai commi 2, 2-bis e 3";

2) dopo il comma 5, è inserito il seguente: "5-bis. Le operazioni di cui ai commi 2, 2-bis e 3 sono svolte dall'Ufficio della motorizzazione civile anche per il tramite dei soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264, attraverso il collegamento telematico con il centro elaborazione dati del Dipartimento per la mobilità sostenibile secondo le modalità stabilite con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.";

d-ter) all'articolo 114, sono apportate le seguenti modifiche:

1) al comma 6, dopo le parole: "Le modalità per l'immatricolazione" sono aggiunte le seguenti ", gestite esclusivamente in via telematica,";

2) dopo il comma 6, è inserito il seguente: "6-bis. Le operazioni di cui al comma 2 sono svolte dall'Ufficio della motorizzazione civile anche per il tramite dei soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264, attraverso il collegamento telematico con il centro elaborazione dati del Dipartimento per la mobilità sostenibile secondo le modalità stabilite con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili."»

7.48 (testo 2)

[Di Girolamo](#), [Vanin](#)

Al comma 1, dopo la lettera d) aggiungere le seguenti:

«d-bis) all'articolo 110, sono apportate le seguenti modifiche:

1) al comma 5, le parole: "per gli adempimenti previsti ai commi 2, 3 e 4" sono sostituite dalle seguenti: "di svolgimento, in via esclusivamente telematica, degli adempimenti previsti ai commi 2, 2-bis e 3";

2) dopo il comma 5, è inserito il seguente: "5-bis. Le operazioni di cui ai commi 2, 2-bis e 3 sono svolte dall'Ufficio della motorizzazione civile anche per il tramite dei soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264, attraverso il collegamento telematico con il centro elaborazione dati del Dipartimento per la mobilità sostenibile secondo le modalità stabilite con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.";

d-ter) all'articolo 114, sono apportate le seguenti modifiche:

1) al comma 6, dopo le parole: "Le modalità per l'immatricolazione" sono aggiunte le seguenti ", gestite esclusivamente in via telematica,";

2) dopo il comma 6, è inserito il seguente: "6-bis. Le operazioni di cui al comma 2 sono svolte dall'Ufficio della motorizzazione civile anche per il tramite dei soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264, attraverso il collegamento telematico con il centro elaborazione dati del Dipartimento per la mobilità sostenibile secondo le modalità stabilite con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili."»

7.49 (testo 2)

[Pergreffi](#), [Campari](#), [Corti](#), [Ripamonti](#), [Rufa](#)

Al comma 1, dopo la lettera d) aggiungere le seguenti:

«d-bis) all'articolo 110, sono apportate le seguenti modifiche:

1) al comma 5, le parole: "per gli adempimenti previsti ai commi 2, 3 e 4" sono sostituite dalle seguenti: "di svolgimento, in via esclusivamente telematica, degli adempimenti previsti ai commi 2, 2-bis e 3";

2) dopo il comma 5, è inserito il seguente: "5-bis. Le operazioni di cui ai commi 2, 2-bis e 3 sono svolte dall'Ufficio della motorizzazione civile anche per il tramite dei soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264, attraverso il collegamento telematico con il centro elaborazione dati del Dipartimento per la mobilità sostenibile secondo le modalità stabilite con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.";

d-ter) all'articolo 114, sono apportate le seguenti modifiche:

1) al comma 6, dopo le parole: "Le modalità per l'immatricolazione" sono aggiunte le seguenti ", gestite esclusivamente in via telematica,";

2) dopo il comma 6, è inserito il seguente: "6-bis. Le operazioni di cui al comma 2 sono svolte dall'Ufficio della motorizzazione civile anche per il tramite dei soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264, attraverso il collegamento telematico con il centro elaborazione dati del Dipartimento per la mobilità sostenibile secondo le modalità stabilite con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili."»

7.70 (testo 2)

[Pergreffi](#), [Campari](#), [Corti](#), [Ripamonti](#), [Rufa](#)

Al comma 1, lettera h), numero 2) capoverso 8 -ter) sostituire le parole da: «Se, il giorno della prova» a «la patente è revocata» con le seguenti: «In caso di esito negativo dell'esperimento di guida, la patente è revocata con decorrenza dal giorno stesso della prova. In caso di assenza del titolare, la patente è sospesa fino all'esito positivo di un ulteriore esperimento di guida che dovrà essere richiesto dall'interessato. La sospensione decorre dal giorno successivo a quello fissato per la prova senza necessità di emissione di un ulteriore provvedimento da parte degli uffici periferici del Dipartimento per la mobilità sostenibile.».

7.71 (testo 2)

[Berutti](#)

Al comma 1, lettera h), numero 2) capoverso 8 -ter) sostituire le parole da: «Se, il giorno della prova» a «la patente è revocata» con le seguenti: «In caso di esito negativo dell'esperimento di guida, la patente è revocata con decorrenza dal giorno stesso della prova. In caso di assenza del titolare, la patente è sospesa fino all'esito positivo di un ulteriore esperimento di guida che dovrà essere richiesto dall'interessato. La sospensione decorre dal giorno successivo a quello fissato per la prova senza necessità di emissione di un ulteriore provvedimento da parte degli uffici periferici del Dipartimento per la mobilità sostenibile.».

7.72 (testo 2)

[Ruspanini](#), [Totaro](#)

Al comma 1, lettera h), numero 2) capoverso 8 -ter) sostituire le parole da: «Se, il giorno della prova» a «la patente è revocata» con le seguenti: «In caso di esito negativo dell'esperimento di guida, la patente è revocata con decorrenza dal giorno stesso della prova. In caso di assenza del titolare, la patente è sospesa fino all'esito positivo di un ulteriore esperimento di guida che dovrà essere richiesto dall'interessato. La sospensione decorre dal giorno successivo a quello fissato per la prova senza necessità di emissione di un ulteriore provvedimento da parte degli uffici periferici del Dipartimento per la mobilità sostenibile.».

7.73 (testo 2)

[Evangelista](#)

Al comma 1, lettera h), numero 2) capoverso 8-ter) le parole da: «Se, il giorno della prova» a «la

patente è revocata» *sono sostituite dalle seguenti*: «In caso di esito negativo dell'esperimento di guida, la patente è revocata con decorrenza dal giorno stesso della prova. In caso di assenza del titolare, la patente è sospesa fino all'esito positivo di un ulteriore esperimento di guida che dovrà essere richiesto dall'interessato. La sospensione decorre dal giorno successivo a quello fissato per la prova senza necessità di emissione di un ulteriore provvedimento da parte degli uffici periferici del Dipartimento per la mobilità sostenibile.».

7.91 (testo 2)

[Magorno, Evangelista](#)

Al comma 1, dopo la lettera h), inserire la seguente:

«*h-bis*) dopo l'articolo 186-*bis*, è inserito il seguente: "Art. 186-*ter* - (*Guida per conducenti di età inferiore a ventuno anni e per i neo-patentati con più di un passeggero in orari notturni*) - 1. Ai conducenti di età inferiore a ventuno anni e ai conducenti nei primi tre anni dal conseguimento della patente di categoria B è vietato guidare con più di un passeggero dalle ore 00:00 fino alle ore 05:00.

2. I conducenti che incorrano nella violazione del comma precedente sono puniti, ove il fatto non costituisca più grave reato, con l'ammenda da euro 800 a euro 3.200 e l'arresto fino a sei mesi. All'accertamento del reato consegue in ogni caso la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da sei mesi ad un anno. La patente di guida è sempre revocata, ai sensi del capo II, sezione II, del titolo VI, in caso di recidiva nel biennio.

3. Se il conducente provoca altresì un incidente stradale, le sanzioni di cui al comma 2 del presente articolo sono raddoppiate ed è disposto il fermo amministrativo del veicolo per centottanta giorni, salvo che il veicolo appartenga a persona estranea all'illecito.

4. Competente a giudicare dei reati di cui al presente articolo è il tribunale in composizione monocratica.

5. Le disposizioni relative alle sanzioni accessorie di cui al comma 2 si applicano anche in caso di applicazione della pena su richiesta delle parti.

6. Il veicolo, qualora non possa essere guidato da altra persona idonea, può essere fatto trasportare fino al luogo indicato dall'interessato o fino alla più vicina autorimessa e lasciato in consegna al proprietario o al gestore di essa con le normali garanzie per la custodia. Le spese per il recupero ed il trasporto sono interamente a carico del trasgressore.

7. Una quota pari al trenta per cento dell'ammenda irrogata con la sentenza di condanna è versata all'entrata del bilancio dello Stato per essere successivamente riassegnata al Fondo contro l'incidentalità notturna di cui all'articolo 6-*bis* del decreto-legge 3 agosto 2007, n. 117, convertito con modificazioni dalla legge 2 ottobre 2007, n. 160, e successive modificazioni.

8. Si applicano le disposizioni di cui al comma 9-*bis* del dell'articolo 186"».

7.121 (testo 2)

[Astorre, Margiotta](#)

Dopo il comma 4 inserire il seguente:

"4-*bis*. Al fine di ridurre i tempi di conclusione delle attività liquidatorie delle società di cui all'articolo 2, comma 2-*terdecies*, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, in relazione alle quali sia già stato adottato alla data di entrata in vigore della presente disposizione il decreto, previsto dal secondo periodo del medesimo comma 2-*terdecies*, di nomina del Commissario liquidatore, è autorizzata la spesa in favore di detto Commissario liquidatore nel limite massimo di euro 2 milioni per l'anno 2022. Agli oneri derivanti dal presente comma si provvede mediante corrispondente utilizzo delle risorse di cui al 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."

7.133 (testo 2)

[Mallegni](#)

Dopo il comma 4 inserire i seguenti:

«4-bis. Al fine di completare l'Asse viario di collegamento tra la via Aurelia e il casello autostradale della Versilia nel comune di Pietrasanta in Provincia di Lucca, è assegnato a detto Comune, nell'anno 2022, un contributo di euro 500.000 finalizzato all'elaborazione della progettazione definitiva ed esecutiva, nonché al conferimento degli incarichi previsti dall'articolo 31, comma 8, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n.50.

4-ter. Agli oneri derivanti dal comma 4-bis, pari ad euro 500.000 per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 6, del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130.».

7.135 (testo 2)

Evangelista

Dopo il comma 4, aggiungere il seguente:

«4-bis. Al fine di accelerare l'effettuazione degli interventi di manutenzione necessari a garantire la viabilità funzionale al superamento del valico del Verghereto ai confini tra la Regione Toscana e la Regione Emilia Romagna e di assicurare una alternativa alla E 45 in caso di emergenza e, in particolare, in via prioritaria, della risoluzione della situazione emergenziale di tratti della ex strada stradale 3 bis "Tiberina" sottesi al Viadotto Puleto ricadente nelle Regioni Emilia Romagna e Toscana, è assegnata ai soggetti gestori, che assumono le funzioni di soggetti attuatori degli interventi, l'importo di 5 milioni per l'anno 2022, per lavori di manutenzione straordinaria, rifunzionalizzazione e messa in sicurezza della strada. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, si provvede, previa presentazione di un Piano degli interventi, identificati dai CUP, da parte dei soggetti attuatori, alla ripartizione ed assegnazione delle risorse tra gli stessi. Con il medesimo decreto sono individuate le modalità di revoca in caso di mancata alimentazione dei sistemi di monitoraggio o di mancato rispetto dei termini previsti dal cronoprogramma procedurale Agli oneri derivanti dal presente comma, pari a 5 milioni per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 6, del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130.».

7.0.30 (testo 2)

Coltorti, Pavanelli

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 6-bis

1. L'articolo 2-ter del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, è sostituito dal seguente:

«Art. 2-ter.

(Norme per favorire l'attuazione delle sinergie all'interno del gruppo Ferrovie dello Stato italiano)

1. Allo scopo di realizzare le sinergie volute dall'articolo 49 del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 luglio 2017, n. 96, anche mediante la razionalizzazione degli acquisti e l'omogeneizzazione dei procedimenti in capo alle società del gruppo Ferrovie dello Stato nonché per rilanciare gli investimenti del settore delle infrastrutture attraverso la programmazione, la progettazione, la realizzazione e la gestione integrata delle reti ferroviarie e stradali di interesse nazionale:

a) ANAS S.p.A. e le società da questa controllate sono autorizzate a stipulare, anche in deroga alla disciplina del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, e ferme restando le norme che costituiscono attuazione delle disposizioni delle direttive 2014/24/UE e 2014/25/UE, appositi accordi e convenzioni con le altre società del Gruppo Ferrovie dello Stato, ivi compresa Ferservizi S.p.A. anche in qualità di centrale di committenza, al fine di potersi avvalere delle prestazioni di beni e servizi resi dalle altre società del Gruppo;

b) ANAS S.p.A. e le società da questa controllate possono avvalersi dei contratti, compresi gli accordi-quadro, stipulati dalle altre Società del Gruppo Ferrovie dello Stato per gli acquisti in modo unitario di beni e servizi;

c) ANAS S.p.A. e le società da questa controllate possono concedere alle altre Società del Gruppo Ferrovie dello Stato l'uso di beni immobili in gestione.»

Art. 8

8.1 (testo 2)

[Cioffi](#), [Fede](#), [Vanin](#), [Pavanelli](#)

Al comma 1, sostituire le parole: «Osservatorio nazionale per il supporto alla programmazione e per il monitoraggio della mobilità pubblica locale sostenibile» con le seguenti: «Osservatorio nazionale per il supporto alla programmazione e per il monitoraggio del trasporto pubblico locale e della mobilità locale sostenibile»;

8.5 (testo 2)

[Evangelista](#)

Dopo il comma 5, aggiungere il seguente:

«5-bis. All'articolo 48, comma 7, del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, è apportata la seguente modificazione:

a. dopo la lettera d) è inserita la seguente:

"d-bis) previsione nei bandi di gara, ai fini della valutazione delle offerte di criteri premiali relativi all'effettuazione di investimenti afferenti al materiale rotabile e alle dotazioni tecnologiche, ai sistemi di bigliettazione elettronica, agli apparati e ai sistemi di mobilità condivisa e alle piattaforme digitali;"

8.21 (testo 2)

[Garavini](#), [Evangelista](#)

Al comma 9 apportare le seguenti modificazioni:

a) *sostituire la parola: "mensile" con la seguente: "trimestrale";*

b) *sostituire il secondo periodo con i seguenti: "In caso di mancata o ritardata effettuazione degli interventi manutentivi comunicati ai sensi del presente comma, l'ente concedente ovvero affidante il servizio di trasporto pubblico assegna all'azienda inadempiente un termine non superiore a novanta giorni per l'esecuzione degli interventi manutentivi comunicati. Qualora l'azienda non effettui gli interventi manutentivi entro il termine assegnato ai sensi del secondo periodo, l'ente concedente ovvero affidante il servizio di trasporto pubblico provvede ad effettuare gli interventi manutentivi in danno dell'azienda inadempiente, nonché ad applicare nei confronti della stessa una sanzione amministrativa di importo complessivo non inferiore a 10.000 euro e non superiore a 500.000 euro, determinata, tenendo conto dei criteri indicati nel decreto di cui al comma 10, nonché dell'entità degli interventi manutentivi non eseguiti, delle conseguenze che l'omessa o ritardata effettuazione degli interventi determina sulla continuità, nonché delle attività poste in essere al fine di assicurare la tempestiva realizzazione degli interventi."*

8.22 (testo 2)

[Berutti](#)

Al comma 9, apportare le seguenti modificazioni:

a) *sostituire la parola: "mensile" con la seguente: "trimestrale";*

b) *sostituire il secondo periodo con i seguenti: "in caso di mancata o ritardata effettuazione degli interventi manutentivi comunicati ai sensi del presente comma, l'ente concedente ovvero affidante il servizio di trasporto pubblico assegna all'azienda inadempiente un termine non superiore a novanta giorni per l'esecuzione degli interventi manutentivi comunicati. Qualora l'azienda non effettui gli interventi manutentivi entro il termine assegnato ai sensi del secondo periodo, l'ente concedente*

ovvero affidante il servizio di trasporto pubblico provvede ad effettuare gli interventi manutentivi in danno dell'azienda inadempiente, nonché ad applicare nei confronti della stessa una sanzione amministrativa di importo complessivo non inferiore a 10.000 euro e non superiore a 500.000 euro, determinata, tenendo conto dei criteri indicati nel decreto di cui al comma 10, nonché dell'entità degli interventi manutentivi non eseguiti, delle conseguenze che l'omessa o ritardata effettuazione degli interventi determina sulla continuità, nonché delle attività poste in essere al fine di assicurare la tempestiva realizzazione degli interventi."

8.23 (testo 2)

[L'Abbate](#)

Al comma 9, apportare le seguenti modificazioni:

a) *sostituire la parola: "mensile" con la seguente: "trimestrale";*

b) *sostituire il secondo periodo con i seguenti: "in caso di mancata o ritardata effettuazione degli interventi manutentivi comunicati ai sensi del presente comma, l'ente concedente ovvero affidante il servizio di trasporto pubblico assegna all'azienda inadempiente un termine non superiore a novanta giorni per l'esecuzione degli interventi manutentivi comunicati. Qualora l'azienda non effettui gli interventi manutentivi entro il termine assegnato ai sensi del secondo periodo, l'ente concedente ovvero affidante il servizio di trasporto pubblico provvede ad effettuare gli interventi manutentivi in danno dell'azienda inadempiente, nonché ad applicare nei confronti della stessa una sanzione amministrativa di importo complessivo non inferiore a 10.000 euro e non superiore a 500.000 euro, determinata, tenendo conto dei criteri indicati nel decreto di cui al comma 10, nonché dell'entità degli interventi manutentivi non eseguiti, delle conseguenze che l'omessa o ritardata effettuazione degli interventi determina sulla continuità, nonché delle attività poste in essere al fine di assicurare la tempestiva realizzazione degli interventi."*

8.58 (testo 2)

[Catalfo, Di Girolamo](#)

Dopo il comma 12, aggiungere, in fine, il seguente:

«12-bis. Al fine di assicurare l'efficienza e l'economicità gestionale della linea metropolitana di Catania, elevando, al contempo, la qualità dei servizi erogati, è autorizzata la spesa di 5 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2022. Agli oneri derivanti dal presente comma si provvede:

a) quanto a 5 milioni di euro per gli anni 2022 e 2023, mediante corrispondente utilizzo delle risorse di cui al 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;

b) quanto a 5 milioni a decorrere dall'anno 2024, mediante corrispondente riduzione delle proiezioni dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2022-2024, 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 2022, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.»

8.1000

I Relatori

Al comma 3, dopo le parole: «può stipulare» inserire le seguenti: «, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.»

Art. 9

9.7 (testo 2)

[Pergreffi, Campari, Corti, Rufa, Ripamonti](#)

Sostituire il comma 7 con i seguenti:

«7. All'articolo 12 del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito con modifiche e integrazioni

dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, sono apportate le seguenti modifiche:

a) al comma 2, la lettera d) è sostituita dalla seguente: "d) gli interventi di piccola manutenzione nonché quelli atti ad assicurare l'adeguamento alle disposizioni di cui al decreto legislativo 9 aprile 2008, n.81 sono curati direttamente dalle Amministrazioni utilizzatrici degli immobili, anche se di proprietà di terzi. Fermo restando quanto previsto nel precedente periodo, nell'ambito del Sistema accentrato delle Manutenzioni è fatta salva la possibilità di finanziare e realizzare l'esecuzione anche di interventi relativi alla messa a norma degli impianti o correlati alle norme in materia di prevenzione incendi, al fine di favorire il coordinamento degli stessi con altri interventi di manutenzione ordinaria o straordinaria da eseguirsi ai sensi delle precedenti lettere a) e b) e del successivo comma 5. Sempre al fine di promuovere forme di razionalizzazione tra gli interventi, favorendo economie di scala e contribuendo al contenimento dei relativi costi, l'Agenzia del Demanio o i Provveditorati interregionali alle Opere Pubbliche possono curare, previo atto di intesa e senza nuovi o maggiori oneri, l'esecuzione degli interventi di cui al precedente periodo, nei casi in cui interessino immobili già oggetto di finanziamenti per lavori nell'ambito di Piani di Investimento approvati dalla medesima Agenzia. Parimenti i Provveditorati Interregionali alle Opere Pubbliche possono gestire, previo atto di intesa con l'Agenzia del Demanio, l'esecuzione degli interventi ascritti ai Piani di Intervento dell'Agenzia del Demanio nei casi in cui questi riguardino immobili già oggetto di finanziamento nell'ambito del Sistema delle Manutenzioni. Tutti gli interventi curati direttamente dalle Amministrazioni utilizzatrici sono comunicati all'Agenzia del demanio preventivamente, al fine del necessario coordinamento con le attività poste in essere ai sensi delle lettere a), b) e c) e, nel caso di immobili in locazione passiva, al fine di verificare le previsioni contrattuali in materia";

b) al comma 5, dopo il secondo periodo è aggiunto il seguente: "L'esecuzione degli interventi di manutenzione ordinaria ovvero di manutenzione straordinaria di importo dei lavori in ogni caso inferiore a 100.000 euro, di cui al comma 2, lettera a) e b), è curata, senza nuovi o maggiori oneri, direttamente dalle Amministrazioni utilizzatrici degli immobili."

7-bis. Le disposizioni di cui all'articolo 23, commi 11-*bis* e 11-*ter* del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, come modificato e integrato dal decreto legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito in legge 14 giugno 2019, n. 55, trovano applicazione anche nel periodo intercorrente tra la data dell'abrogazione dell'articolo 92, comma 7-*bis* del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, per effetto dell'articolo 217 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 e la data di entrata in vigore della legge 14 giugno 2019, n. 55.

7-ter. All'articolo 16-*sexies* del decreto legge 21 ottobre 2021, n. 146, dopo il comma 1 è aggiunto il seguente: «1-*bis.* Resta ferma la possibilità per le amministrazioni, le agenzie, la commissione e gli enti indicati al comma 1, per motivate esigenze, previo accordo con la proprietà, di entrare nel possesso anticipato anche di porzioni di immobili, corrispondendo, nei limiti delle risorse disponibili, una somma a titolo di anticipata occupazione, commisurata ai metri quadri delle porzioni occupate e alla durata della predetta anticipata occupazione e comunque non superiore ai tre/dodicesimi del canone annuo congruito; il possesso anticipato non ha effetti sulla durata del contratto di locazione come prevista dalle vigenti disposizioni e dagli specifici accordi contrattuali tra le parti.».

9.12 (testo 2)

[Santangelo](#), [Pavanelli](#), [Di Girolamo](#)

Dopo il comma 8 inserire il seguente:

«8-*bis.* Per le finalità di cui all'articolo 121, comma 3, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificato dal comma 8 del presente articolo, si considerano validi ad ogni effetto di legge le qualifiche, le abilitazioni e gli attestati di formazione periodica, previsti dal medesimo comma 3 del citato articolo 121, conseguiti dal personale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili anteriormente alla data del 16 giugno 2022.»

9.14 (testo 2)

[Drago](#), [Ruspanini](#), [Totaro](#)

Dopo il comma 8 inserire il seguente:

«8-bis. Al fine di consentire lo svolgimento in sicurezza dei PCTO (Percorsi per le Competenze Trasversali e l'Orientamento) degli studenti degli istituti nautici e professionali della pesca commerciale delle produzioni ittiche, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, entro 30 giorni dall'entrata in vigore della presente legge, con proprio provvedimento, procede a definirne le modalità di svolgimento a bordo di imbarcazioni nautiche a decorrere dall'anno scolastico 2022-2023, che dovrà tenere conto di un percorso formativo, facendo riferimento alle norme IMO STCW '95 e successive modifiche, prevedendo per gli studenti la frequenza del corso P.S.S.R. (Sicurezza Personale e Responsabilità Sociali - *Personal Safety and Social Responsibilities*) con oneri a carico degli stessi».

9.16 (testo 2)

[Pergreffi](#), [Campari](#), [Corti](#), [Ripamonti](#), [Rufa](#)

Dopo il comma 8 inserire il seguente:

«8-bis. Per le finalità di cui all'articolo 121, comma 3, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificato dal comma 8 del presente articolo, si considerano validi ad ogni effetto di legge le qualifiche, le abilitazioni e gli attestati di formazione periodica, previsti dal medesimo comma 3 del citato articolo 121, conseguiti dal personale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili anteriormente alla data del 16 giugno 2022.»

9.18 (testo 2)

[Margiotta](#)

Dopo il comma 8 inserire il seguente:

«8-bis. Per le finalità di cui all'articolo 121, comma 3, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificato dal comma 8 del presente articolo, si considerano validi ad ogni effetto di legge le qualifiche, le abilitazioni e gli attestati di formazione periodica, previsti dal medesimo comma 3 del citato articolo 121, conseguiti dal personale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili anteriormente alla data del 16 giugno 2022.»

9.20 (testo 2)

[Ruspanini](#), [Totaro](#)

Dopo il comma 8 inserire il seguente:

«8-bis. Per le finalità di cui all'articolo 121, comma 3, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificato dal comma 8 del presente articolo, si considerano validi ad ogni effetto di legge le qualifiche, le abilitazioni e gli attestati di formazione periodica, previsti dal medesimo comma 3 del citato articolo 121, conseguiti dal personale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili anteriormente alla data del 16 giugno 2022.»

9.21 (testo 2)

[Evangelista](#)

Dopo il comma 8 inserire il seguente:

«8-bis. Per le finalità di cui all'articolo 121, comma 3, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificato dal comma 8 del presente articolo, si considerano validi ad ogni effetto di legge le qualifiche, le abilitazioni e gli attestati di formazione periodica, previsti dal medesimo comma 3 del citato articolo 121, conseguiti dal personale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili anteriormente alla data del 16 giugno 2022.»

9.26 (testo 3)

[Ruspanini](#), [Totaro](#)

Dopo il comma 9 inserire il seguente:

«9-bis. All'articolo 59, comma 1, lettera aa), del decreto legislativo 3 novembre 2017, n. 229, dopo la parola: "adozione" sono inserite le seguenti "dei principi".»

9.28 (testo 2)

[Croatti](#)

Dopo il comma 9, inserire il seguente:

«9-bis. All'articolo 59, comma 1, lettera aa), del decreto legislativo 3 novembre 2017, n. 229, dopo la parola: "adozione" sono inserite le seguenti: "dei principi".»

9.30 (testo 2)

[Castaldi, Di Girolamo](#)

Dopo il comma 10 inserire il seguente:

«10- bis. All'allegato A della legge 28 gennaio 1994, n. 84, è apportata la seguente modificazione:

- al punto 12, le parole: "e Ortona" sono sostituite dalle seguenti: ", Ortona e Vasto".»

9.31 (testo 2)

[Pagano](#)

Dopo il comma 10 inserire il seguente:

«10- bis. All'allegato A della legge 28 gennaio 1994, n. 84, è apportata la seguente modificazione:

- al punto 12, le parole: "e Ortona" sono sostituite dalle seguenti: ", Ortona e Vasto".»

9.32 (testo 2)

[Ruspanini](#)

Dopo il comma 10 inserire il seguente:

«10- bis. All'allegato A della legge 28 gennaio 1994, n. 84, è apportata la seguente modificazione:

- al punto 12, le parole: "e Ortona" sono sostituite dalle seguenti: ", Ortona e Vasto".»

9.33 (testo 2)

[D'Alfonso](#)

Dopo il comma 10 inserire il seguente:

«10- bis. All'allegato A della legge 28 gennaio 1994, n. 84, è apportata la seguente modificazione:

- al punto 12, le parole: "e Ortona" sono sostituite dalle seguenti: ", Ortona e Vasto".»

9.39 (testo 2)

[Cangini, Mallegni, Barachini, Vono](#)

Dopo il comma 10, aggiungere il seguente:

«10-bis. Al decreto legislativo 1° dicembre 2009, n. 178, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 3 sono aggiunti in fine i seguenti commi:

"3-bis. Al fine di sviluppare ulteriori percorsi di formazione che favoriscano l'integrazione interdisciplinare fra il mondo accademico, la formazione e la ricerca nel settore della Pubblica amministrazione, nonché di integrare il sistema della formazione universitaria, post universitaria, della ricerca e quello dell'accesso sempre più qualificato nella Pubblica amministrazione, la Scuola Nazionale dell'Amministrazione può prevedere nella propria offerta formativa l'erogazione anche di Corsi di alta formazione e di perfezionamento *post lauream* nei limiti delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

3-ter. La Scuola Nazionale dell'Amministrazione, previo accreditamento ai sensi del decreto ministeriale 14 dicembre 2021, n. 226, anche in deroga al requisito di cui all'articolo 4, comma 1, lettera a), relativamente al numero minimo di docenti per la formazione del collegio del dottorato, comunque non inferiore a sei, individuati anche tra professori universitari sulla base di una convenzione con l'Ateneo di appartenenza secondo le modalità, in quanto compatibili, di cui all'art. 6, comma 11, della legge 30 dicembre 2010, n. 240, può altresì emanare bandi per corsi di dottorato in Scienze della Pubblica amministrazione, e in favore di un massimo di otto candidati, fino al raggiungimento, a regime, di un numero di frequentatori non superiore a trentadue unità nei limiti

delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente."

b) all'articolo 11, comma 2-*bis*, primo periodo dopo le parole "possono essere" è inserita la seguente "prioritariamente".

Conseguentemente

alla rubrica dell'articolo aggiungere in fine le seguenti parole "e della Scuola nazionale dell'amministrazione"

Art. 10

10.8 (testo 2)

[Rufa](#), [Pergreffi](#), [Campari](#), [Corti](#), [Ripamonti](#)

Dopo il comma 4 inserire il seguente:

"4-*bis*. Al fine di ridurre i tempi di conclusione delle attività liquidatorie delle società di cui all'articolo 2, comma 2-*terdecies*, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, in relazione alle quali sia già stato adottato alla data di entrata in vigore della presente disposizione il decreto, previsto dal secondo periodo del medesimo comma 2-*terdecies*, di nomina del Commissario liquidatore, è autorizzata la spesa in favore di detto Commissario liquidatore nel limite massimo di euro 2 milioni per l'anno 2022. Agli oneri derivanti dal presente comma si provvede mediante corrispondente utilizzo delle risorse di cui al 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."

10.12 (testo 2)

[Di Girolamo](#), [Vanin](#)

Apportare le seguenti modifiche:

a) *alla rubrica, sopprimere le seguenti parole: «di particolare complessità»;*

b) *dopo il comma 5, aggiungere, in fine, i seguenti:*

«5-*bis*. Al fine di favorire lo sviluppo psico-fisico dei minori, il conseguimento degli obiettivi di rigenerazione del tessuto socio-economico delle città, nonché di miglioramento dell'accessibilità, della sicurezza e di rifunzionalizzazione di spazi pubblici, anche periferici, secondo il modello urbano della città intelligente, inclusiva e sostenibile, Smart City, per la realizzazione di parchi gioco innovativi è istituito nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili un fondo, con una dotazione pari a complessivi 5 milioni di euro per l'anno 2023, per l'attuazione di un Programma sperimentale denominato «DATECI SPAZIO» destinato ai comuni con popolazione superiore ai 300.000 abitanti. Le proposte sono trasmesse, anche per via telematica, entro 120 giorni dalla entrata in vigore della presente legge e devono indicare l'area oggetto di intervento, le finalità ludico didattiche perseguite, i profili di accessibilità, sicurezza e risparmio energetico, il cronoprogramma per la realizzazione dell'intervento, la parte destinata ai lavori e quella relativa alle forniture, le modalità e i costi di gestione, eventuali ulteriori contribuzioni alla realizzazione dell'intervento. Sono ammissibili a finanziamento, nel limite massimo di 500 mila euro, esclusivamente degli interventi che non risultino già destinatari di contributi e risorse sulla base di altra normativa regionale, nazionale o comunitari.

5-*ter*. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, adottato di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, sono definiti:

a) i tempi e le relative modalità di erogazione del finanziamento;

b) i criteri per la valutazione delle proposte;

c) le modalità di monitoraggio del programma e le ipotesi di revoca del finanziamento.

5-*quater*. La valutazione delle proposte di cui al comma 5-*ter* è svolta dall'Alta commissione di cui all'articolo 1, comma 439, della legge 27 dicembre 2019 n. 160, che, a tal fine, si può avvalere del

supporto tecnico delle strutture del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, nonché del Consiglio superiore dei lavori pubblici e della Struttura tecnica di missione di cui all'articolo 214 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50. L'Alta commissione opera con le risorse strumentali, umane e finanziarie disponibili a legislazione vigente e l'avvalimento avviene senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

5-quinquies. L'Alta Commissione di cui al comma *5-quater*, all'esito dell'esame delle proposte presentate, predispone apposito elenco contenente le proposte ammissibili a finanziamento e il CUP di ciascun intervento che è approvato con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. Con il medesimo decreto di cui al primo periodo sono, altresì, definiti i termini per la stipulazione delle convenzioni o degli accordi di programma per l'attuazione delle proposte.

5-sexies. Agli oneri derivanti dai commi da *5-bis* a *5-quinquies*, pari a 5 milioni di euro per l'anno 2023, si provvede mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 241, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.»

10.13 (testo 2)

[Ripamonti](#), [Bruzzone](#), [Pergreffi](#), [Campari](#), [Corti](#), [Rufa](#)

Dopo il comma 5 aggiungere i seguenti:

«*5-bis.* In ottemperanza alla direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri 7 dicembre 2021 per l'adeguamento delle decisioni di investimento pubblico ai principi di coerenza e compatibilità con il raggiungimento degli Obiettivi di sviluppo sostenibile, il 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, promuove, d'intesa con il comune di Genova, la regione Liguria, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e Rete ferroviaria italiana s.p.a., nell'ambito del Progetto unico previsto dal comma *12-septies* del citato articolo 4, la realizzazione di un progetto integrato di riqualificazione e rigenerazione urbana delle aree del comune di Genova, interessate dal progetto ferroviario "Potenziamento Genova- Campasso" di cui al medesimo comma *12-septies*, denominato "Progetto di riqualificazione e rigenerazione urbana per Genova" finalizzato ad una maggiore sostenibilità ambientale, sociale ed economica dell'intervento infrastrutturale ferroviario ed a realizzare un miglioramento del contesto urbano.

5-ter. Per le finalità di cui al comma *5-bis* è autorizzata in favore di Rete ferroviaria italiana s.p.a. la spesa di 3 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022, 2023 al 2024, di 10 milioni di euro per ciascuno degli anni 2025 e 2026, di 20 milioni di euro per ciascuno degli anni 2027, 2028, 2029.

5-quater. Entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, il Commissario straordinario nominato ai sensi dell'articolo 4, comma *12-octies*, del decreto - legge n. 32 del 2019, il comune di Genova, la regione Liguria, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e Rete ferroviaria italiana s.p.a. provvedono a definire, mediante la sottoscrizione di apposita convenzione e senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, le attività necessarie per assicurare la tempestiva realizzazione degli interventi e delle opere di cui al "Progetto di riqualificazione e rigenerazione urbana per Genova" di cui al comma *5-bis*, ferma l'attribuzione al comune di Genova delle funzioni di soggetto attuatore delle opere e degli interventi inseriti nel predetto progetto di riqualificazione.

5-quinquies. Agli oneri derivanti dalla presente disposizione, pari a complessivi 89 milioni di euro, si provvede:

a) quanto a 3 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2022 al 2024 mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 47, della legge 27 dicembre 2019, n. 160;

b) quanto a 10 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2025 al 2026 e quanto a 20 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2027 al 2029 mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 6, del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130.»

Art. 12

12.7 (testo 2)

[Giroto, Di Girolamo](#)

Dopo il comma 1-bis, aggiungere il seguente: «1-ter. All'articolo 8, comma 2, ultimo periodo, e comma 5, ultimo periodo, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, la parola: "provvedimento" è sostituita dalla seguente: "parere".».

12.12 (testo 4)

[Margiotta, D'Alfonso](#)

Dopo il comma 1, aggiungere i seguenti:

«1-bis. Anche al fine di garantire il supporto alle Amministrazioni locali titolari di interventi del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza - PNRR per gli adempimenti di monitoraggio, controllo e rendicontazione dei finanziamenti destinati all'attuazione degli stessi, con particolare riferimento al controllo sul divieto di doppio finanziamento, sui conflitti d'interesse nonché all'espletamento dei controlli antimafia previsti dalla normativa vigente, il Ministero dell'interno e il Ministero dell'economia e delle finanze in relazione alle rispettive competenze sono autorizzati, per il biennio 2022-2023, a reclutare con contratto di lavoro subordinato a tempo indeterminato, in aggiunta alle vigenti facoltà assunzionali, nei limiti della vigente dotazione organica, un contingente di 700 unità di personale da inquadrare nell'Area III, posizione economica F1, di cui 400 unità per le esigenze del Ministero dell'interno e in particolare delle Prefetture-Uffici territoriali del Governo e 300 unità per le esigenze del Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato e in particolare per le Ragionerie territoriali dello Stato, senza il previo svolgimento delle procedure di mobilità, mediante l'indizione di apposite procedure concorsuali pubbliche o lo scorrimento delle vigenti graduatorie di concorsi pubblici. A tal fine è autorizzata la spesa di euro 2.624.475 per l'anno 2022 e di euro 31.493.700 a decorrere dall'anno 2023.

1-ter. Il Ministero dell'interno e il Ministero dell'economia e delle finanze - Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato stipulano apposito protocollo d'intesa per definire l'attività di collaborazione destinata alle finalità di cui al comma 1-ter, anche attraverso la costituzione di presidi territoriali unitari tra le Prefetture-Uffici territoriali del Governo e le Ragionerie territoriali dello Stato.

1-quater. Per la corresponsione al personale non dirigenziale da reclutare ai sensi del comma 1-bis dei compensi dovuti per le prestazioni di lavoro straordinario è autorizzata la spesa di 1.000.000 euro a decorrere dall'anno 2023, di cui euro 500.000 per le esigenze del Ministero dell'Interno e euro 500.000 per le esigenze del Ministero dell'economia e delle finanze - Dipartimento della ragioneria Generale dello Stato.

1-quinquies. Agli oneri di cui ai commi 1-bis e 1-quater, pari a euro 2.624.475 per l'anno 2022 e a euro 32.493.700 annui a decorrere dall'anno 2023, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2022-2024, 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 2022, allo scopo parzialmente utilizzando, per 1.449.364 di euro per l'anno 2022 e 17.892.368 euro annui a decorrere dall'anno 2023, l'accantonamento relativo al Ministero dell'interno e, per 1.175.111 euro per l'anno 2022 e 14.601.332 euro annui a decorrere 2023, l'accantonamento relativo al Ministero dell'economia e delle finanze.

1-sexies. All'articolo 6 del decreto legge 30 aprile 2022, n. 36, convertito con modificazioni dalla legge 29 giugno 2022 n. 79, sono apportate le seguenti modificazioni:

- a. Al comma 2 dopo le parole «I comandi o distacchi» sono inserite le seguenti: «del personale non dirigenziale»
- b. Al comma 3, primo periodo le parole «per il personale non dirigenziale» sono soppresse.»

12.0.2000 (testo 2)

I Relatori

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 12-bis

(Misure urgenti per le infrastrutture culturali)

1. Una quota, pari a 15 milioni di euro per l'anno 2022, del fondo di cui all'articolo 183, comma 2, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, istituito nello stato di previsione del Ministero della cultura, è destinata a incrementare l'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 183, comma 3, del medesimo decreto-legge, al fine di assicurare il funzionamento dei musei e dei luoghi della cultura statali di cui all'articolo 101 del decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, afferenti al settore museale.»

Art. X1

X1.1/21 (testo 2)

[Margiotta](#)

All'emendamento X1.1, al Conseguentemente, lettera b), capoverso «Art. 7-ter», apportare le seguenti modificazioni:

a) al comma 3, lettera a), al secondo periodo dopo le parole: «e che viene inquadrato», inserire le seguenti: «, fatto salvo quanto previsto dal terzo periodo,» e dopo il secondo periodo, inserire il seguente: «Al personale assunto da ANAS s.p.a. ai sensi del presente comma continuano ad applicarsi, purché impiegato nello svolgimento del servizio autostradale relativo alle autostrade A24 e A25 e in deroga alle previsioni di cui al secondo periodo, le condizioni economiche e normative previste dal contratto collettivo nazionale di lavoro applicato da Strada dei Parchi s.p.a., da Parchi Global Services.p.a. o da Infraengineering S.r.l. con salvaguardia, ad ogni effetto economico e normativo, del livello di inquadramento e dell'anzianità lavorativa maturata presso dette società.»;

b) al comma 7, dopo la parola: «provvede», inserire le seguenti: «, ai sensi dell'articolo 12, comma 4, del decreto - legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130,»

X1.1/26 (testo 2)

[Errani, De Petris](#)

All'emendamento X1.1, al Conseguentemente, lettera b), capoverso «Art. 7-ter», apportare le seguenti modificazioni:

a) al comma 3, lettera a), al secondo periodo dopo le parole: «e che viene inquadrato», inserire le seguenti: «, fatto salvo quanto previsto dal terzo periodo,» e dopo il secondo periodo, inserire il seguente: «Al personale assunto da ANAS s.p.a. ai sensi del presente comma continuano ad applicarsi, purché impiegato nello svolgimento del servizio autostradale relativo alle autostrade A24 e A25 e in deroga alle previsioni di cui al secondo periodo, le condizioni economiche e normative previste dal contratto collettivo nazionale di lavoro applicato da Strada dei Parchi s.p.a., da Parchi Global Services.p.a. o da Infraengineering S.r.l. con salvaguardia, ad ogni effetto economico e normativo, del livello di inquadramento e dell'anzianità lavorativa maturata presso dette società.»;

b) al comma 7, dopo la parola: «provvede», inserire le seguenti: «, ai sensi dell'articolo 12, comma 4, del decreto - legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130,»

X1.1/27 (testo 2)

[Mirabelli](#)

All'emendamento X1.1, al Conseguentemente, lettera b) capoverso "Art. 7-ter", apportare le seguenti modificazioni: dopo il comma 6, inserire la seguente:

«6-bis. In relazione alle procedure di affidamento indette da parte di ANAS S.p.a. ai fini dello svolgimento delle attività di cui al comma 2, nonché a quelle indette dal Commissario straordinario di cui all'articolo 206 del decreto legge 19 maggio 2020 n. 34, convertito, con modificazioni della legge

17 luglio 2020 n. 77, i relativi bandi di gara, avvisi o inviti contengono specifiche clausole sociali finalizzate, ai sensi dell'articolo 50 del decreto legislativo 18 aprile 2016 n. 50 e nei limiti ivi previsti, a promuovere la stabilità occupazionale del personale della Società Toto Costruzioni S.p.a. impiegato alla data dell'8 luglio 2022, data di entrata in vigore del decreto legge 7 luglio 2022 n. 85, nelle attività di manutenzione ordinaria, straordinaria o di ripristino infrastrutturale delle tratte autostradali A24 e A25, garantendo altresì l'applicazione dei contratti collettivi nazionali in essere e con salvaguardia, ad ogni effetto economico e normativo, dell'anzianità lavorativa maturata presso la detta società.».

Coord. 1

I Relatori

Al fine di rettificare sotto il profilo formale alcune disposizioni non correttamente formulate, apportare al testo del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, le seguenti modificazioni.

All'articolo 1:

al comma 1, le parole: «n. 152 e della» sono sostituite dalle seguenti: «n. 152, e della»;

al comma 3:

alla lettera a), dopo le parole: «commi 2, 3, 4, 5 e 6» è inserito il seguente segno di interpunzione: «,»;

alla lettera b), capoverso 427-bis, secondo periodo, le parole: «programma di cui al comma 422» sono sostituite dalle seguenti: «programma dettagliato di cui al comma 422 del presente articolo»; e le parole: «del decreto legislativo 18 aprile» sono sostituite dalle seguenti: «del codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 18 aprile»;

al comma 4, al primo periodo, dopo le parole: «commi 422, 423, 426 e 427» è inserito il seguente segno di interpunzione: «,» e, al secondo periodo, dopo le parole: «commi 2, 3, 4, 5 e 6» è inserito il seguente segno di interpunzione: «,»;

al comma 5, le parole: «ad ANAS S.p.a.» sono sostituite dalle seguenti: «all'ANAS S.p.a.».

All'articolo 2:

al comma 3, le parole: «sono destinate» sono sostituite dalle seguenti: «è destinata».

All'articolo 3:

al comma 1:

all'alinea, primo periodo, le parole: «500 mila euro» sono sostituite dalle seguenti: «500.000 euro»;

alla lettera a), dopo le parole: «elenco di interventi» sono inserite le seguenti: «di cui al comma 2»;

al comma 2, secondo periodo, dopo le parole: «data di entrata in vigore del presente decreto» è inserito il seguente segno di interpunzione: «,»;

al comma 4:

all'alinea, le parole: «500 mila euro» sono sostituite dalle seguenti: «500.000 euro»;

alla lettera b), le parole: «risorse di cui al Fondo» sono sostituite dalle seguenti: «risorse del Fondo»;

al comma 5:

alla lettera a), numero 2), dopo le parole: «elenco di interventi» sono aggiunte le seguenti: «di cui alla lettera e)»;

alla lettera b), numero 2), dopo le parole: «elenco di interventi» sono aggiunte le seguenti: «di cui alla lettera e)».

All'articolo 4:

al comma 2, le parole: «euro 675 mila» sono sostituite dalle seguenti: «euro 675.000»;

al comma 3, lettera b), le parole: «risorse di cui al fondo» sono sostituite dalle seguenti: «risorse del Fondo»;

al comma 4:

alla lettera b), numero 4), le parole: «dopo le parole» sono sostituite dalle seguenti: «dopo la parola.»;

alla lettera b), numero 5), capoverso 1), dopo le parole: «e della ristorazione» il segno di interpunzione: «,» è soppresso.

All'articolo 5:

al comma 1:

al capoverso 7-bis, primo periodo, le parole: «Mare Ligure occidentale» sono sostituite dalle seguenti: «Mar Ligure occidentale» e dopo le parole: «per un periodo massimo di ventiquattro mesi» è inserito il seguente segno di interpunzione: «,»;

al capoverso 7-quater, le parole: «i cui oneri sono posti a carico» sono sostituite dalle seguenti: «con oneri a carico» e le parole: «70 mila euro» e «200 mila euro» sono sostituite rispettivamente dalle seguenti: «70.000 euro» e «200.000 euro»;

al capoverso 7-quinquies, lettera a), le parole: «risorse di cui al Fondo» sono sostituite dalle seguenti: «risorse del Fondo».

All'articolo 6:

al comma 1:

alla lettera b), dopo le parole: «articolo 22 del» sono inserite le seguenti: «codice dei contratti pubblici, di cui al»;

alla lettera c), le parole: «di cui all'articolo 2 del decreto» sono sostituite dalle seguenti: «previsto dall'articolo 2 del regolamento di cui al decreto».

All'articolo 7:

al comma 1:

all'alinea, le parole: «al decreto legislativo» sono sostituite dalle seguenti: «al codice della strada, di cui al decreto legislativo»;

alla lettera a), numero 2), dopo le parole: «ricarica dei veicoli» il segno di interpunzione: «,» è soppresso;

alla lettera a), numero 3), sostituire le parole: «dei servizi di distribuzione dei carbolubrificanti» con le seguenti: «e successive modificazioni,» e sostituire le parole: «, delle norme» con le seguenti: «e delle norme»;

alla lettera c), numero 3), capoverso 2-ter, dopo le parole: «Alla sanzione» sono inserite le seguenti: «amministrativa del pagamento di una somma»;

alla lettera e), capoverso f), numero 2), le parole: «del 25 luglio 1996» sono sostituite dalle seguenti: «, del 25 luglio 1996,»;

al comma 2, secondo periodo, le parole: «del 25 luglio 1996» sono sostituite dalle seguenti: «, del 25 luglio 1996,».

All'articolo 8:

al comma 2:

all'alinea, la parola: «, provvede,» è sostituita dalla seguente: «provvede»;

alla lettera a), dopo le parole: «articolo 84, comma 1, del» sono inserite le seguenti: «codice della strada, di cui al»;

al comma 4, le parole: «e della mobilità sostenibile» sono sostituite dalle seguenti: «e della mobilità sostenibili»;

al comma 7, alinea, le parole: «di cui all'articolo 16-bis» sono sostituite dalle seguenti:

« di cui all'articolo 16-bis»;

al comma 8, le parole: «e relativa all'anno 2022, e da calcolarsi» sono sostituite dalle seguenti: «relativa all'anno 2022, da calcolare»;

al comma 9:

al primo periodo, dopo le parole: «sono eserciti» il segno di interpunzione: «,» è soppresso;

al secondo periodo, dopo la parola: «determinata» il segno di interpunzione: «,» è soppresso e le parole: «nonché dell'entità» sono sostituite dalle seguenti: «dell'entità»;

al quarto periodo, le parole: «, e sono destinate» sono sostituite dalle seguenti: «e sono destinate»;

al comma 11, al primo periodo, le parole: «prescrivendo le necessarie misure di mitigazione, nonché» sono sostituite dalle seguenti: «prescrivendo le necessarie misure di mitigazione e» e, al secondo periodo, le parole: «prorogabile, una sola volta,» sono sostituite dalle seguenti: «prorogabile una sola volta».

All'articolo 9:

al comma 1:

all'alinea, dopo le parole: «all'articolo 1» il segno di interpunzione: «,» è soppresso;

alla lettera a), le parole: «per il 2025», ovunque ricorrono, sono sostituite dalle seguenti: «per l'anno 2025» e le parole: «per l'anno 2026 e 300 milioni» sono sostituite dalle seguenti: «per l'anno 2026, 300 milioni»;

alla lettera b), le parole: «ciascuno degli anni dal 2026 al 2027», ovunque ricorrono, sono sostituite dalle seguenti: «ciascuno degli anni 2026 e 2027» e le parole: «dal 2032 al 2034,», ovunque ricorrono, sono sostituite dalle seguenti: «dal 2032 al 2034 e»;

alla lettera c), le parole: «di 300 milioni di euro per l'anno 2026, 500 milioni» sono sostituite dalle seguenti: «300 milioni di euro per l'anno 2026, 500 milioni»;

al comma 6, le parole: «risorse rinvenienti dall'abrogazione» sono sostituite dalle seguenti: «risorse rivenienti dall'abrogazione della disposizione»;

al comma 8, alinea, dopo le parole: «All'articolo 121 del» sono inserite le seguenti: «codice della strada, di cui al»;

al comma 9, alinea, le parole: «procedure per digitalizzazione» sono sostituite dalle seguenti: «procedure per la digitalizzazione» e le parole: «al decreto legislativo» sono sostituite dalle seguenti: «al codice della nautica da diporto, di cui al decreto legislativo».

All'articolo 10:

al comma 1:

alla lettera a), le parole: «quarto periodo» sono sostituite dalle seguenti: «al quarto periodo» e le parole: «del 13 dicembre 2011» sono sostituite dalle seguenti: «, del 13 dicembre 2011»;

alla lettera b), dopo le parole: «risorse del PNC» è inserito il seguente segno di interpunzione: «,» e dopo le parole: «n. 101» il segno di interpunzione: «,» è soppresso;

alla lettera c), le parole: «sono inserite» sono sostituite dalle seguenti: «sono aggiunte», dopo le parole: «risorse del PNC» è inserito il seguente segno di interpunzione: «,» e dopo le parole: «n. 101» il segno di interpunzione: «,» è soppresso;

al comma 2, le parole: «dei materiali da costruzione, nonché dei carburanti» sono sostituite dalle seguenti: «dei materiali da costruzione, dei carburanti» e le parole: «e, al fine» sono sostituite dalle seguenti: «e al fine»;

al comma 4, le parole: «di cui articolo 22 del decreto» sono sostituite dalle seguenti: «di cui all'articolo 22 del codice dei contratti pubblici, di cui al decreto» e dopo le parole: «dell'articolo 22 del» sono inserite le seguenti: «citato codice di cui al»;

al comma 5, le parole: «e di euro 3.500.000» sono sostituite dalle seguenti: «ed euro

3.500.000» e le parole: «mediante corrispondente utilizzo delle risorse di cui al Fondo» sono sostituite dalle seguenti: «, si provvede mediante corrispondente utilizzo delle risorse del Fondo».

All'articolo 12:

al comma 1:

al primo periodo, le parole: «della Commissione tecnica VIA e Commissione PNRR-PNIEC» sono sostituite dalle seguenti: «della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS e della Commissione tecnica PNRR-PNIEC»;

al secondo periodo, dopo le parole: «a decorrere dall'anno 2022» è inserito il seguente segno di interpunzione: «,».

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. 2646
XVIII Legislatura

Conversione in legge del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
approvato con il nuovo titolo

"Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili"

Titolo breve: *d-l 68/2022 Infrastrutture e mobilità*

Trattazione in consultiva

Sedute di Commissioni consultive

Seduta

1^a Commissione permanente (Affari Costituzionali)

[N. 187 \(pom.\)](#)

12 luglio 2022

Sottocomm. pareri

[N. 188 \(pom.\)](#)

26 luglio 2022

Sottocomm. pareri

2^a Commissione permanente (Giustizia)

[N. 304 \(ant.\)](#)

13 luglio 2022

[N. 306 \(pom.\)](#)

26 luglio 2022

4^a Commissione permanente (Difesa)

[N. 150 \(pom.\)](#)

29 giugno 2022

5^a Commissione permanente (Bilancio)

[N. 580 \(pom.\)](#)

5 luglio 2022

[N. 585 \(pom.\)](#)

13 luglio 2022

[N. 586 \(pom.\)](#)

26 luglio 2022

[N. 588 \(pom.\)](#)

27 luglio 2022

[N. 589 \(nott.\)](#)

27 luglio 2022

[N. 590 \(pom.\)](#)

28 luglio 2022

7^a Commissione permanente (Istruzione pubblica, beni culturali)

[N. 320 \(pom.\)](#)

28 giugno 2022

10^a Commissione permanente (Industria, commercio, turismo)

[N. 245 \(pom.\)](#)

28 giugno 2022

[N. 246 \(pom.\)](#)

29 giugno 2022

[N. 247 \(pom.\)](#)

5 luglio 2022

11^a Commissione permanente (Lavoro pubblico e privato, previdenza sociale)

[N. 330 \(pom.\)](#)

28 giugno 2022

[N. 331 \(pom.\)](#)

29 giugno 2022

[N. 332 \(pom.\)](#)

5 luglio 2022

12^a Commissione permanente (Igiene e sanita')

[N. 312 \(pom.\)](#)

29 giugno 2022

[N. 314 \(ant.\)](#)

7 luglio 2022

13^a Commissione permanente (Territorio, ambiente, beni ambientali)

[N. 319 \(pom.\)](#)

28 giugno 2022

[N. 320 \(ant.\)](#)

30 giugno 2022

[N. 321 \(pom.\)](#)

5 luglio 2022

14^a Commissione permanente (Politiche dell'Unione europea)

[N. 314 \(pom.\)](#)

6 luglio 2022

[N. 315 \(pom.\)](#)

12 luglio 2022

[N. 316 \(pom.\)](#)

26 luglio 2022

Commissione parlamentare questioni regionali

12 luglio 2022

(pom.)

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. 187 (pom., Sottocomm. pareri) del 12/07/2022

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

AFFARI COSTITUZIONALI (1ª)

Sottocommissione per i pareri

MARTEDÌ 12 LUGLIO 2022

187ª Seduta

Presidenza del Presidente della Commissione

[PARRINI](#)

La seduta inizia alle ore 14,55.

[\(2646\)](#) Conversione in legge del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili

(Parere all'Assemblea. Esame. Parere non ostativo)

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, un parere non ostativo.

La Sottocommissione conviene.

[\(2668\)](#) Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 17 maggio 2022, n. 50, recante misure urgenti in materia di politiche energetiche nazionali, produttività delle imprese e attrazione degli investimenti, nonché in materia di politiche sociali e di crisi ucraina, approvato dalla Camera dei deputati

(Parere all'Assemblea. Esame. Parere non ostativo)

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, un parere non ostativo.

La Sottocommissione conviene.

[\(2668\)](#) Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 17 maggio 2022, n. 50, recante misure urgenti in materia di politiche energetiche nazionali, produttività delle imprese e attrazione degli investimenti, nonché in materia di politiche sociali e di crisi ucraina, approvato dalla Camera dei deputati

(Parere alla 5ª Commissione. Esame. Parere non ostativo)

Il presidente [PARRINI](#) (PD), relatore, dopo aver illustrato il disegno di legge in titolo, propone di esprimere, per quanto di competenza, un parere non ostativo.

La Sottocommissione conviene.

[\(2646\)](#) Conversione in legge del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili

(Parere all'8ª Commissione. Esame. Parere non ostativo con osservazioni)

Il presidente [PARRINI](#) (PD), relatore, dopo aver illustrato il disegno di legge in titolo, propone di

esprimere, per quanto di competenza, un parere non ostativo, con le seguenti osservazioni:

- all'articolo 2, comma 1, capoverso 1, si rileva l'opportunità di prevedere un termine temporale per l'adozione del decreto ministeriale ivi previsto, analogamente a quanto previsto dal testo previgente della disposizione novellata;
- all'articolo 7, comma 2, si valuti l'opportunità di indicare un termine temporale per l'adozione del decreto ministeriale previsto dalla disposizione.

La Sottocommissione conviene.

(1130) RUFÀ e altri. - Disposizioni relative alla definizione della relazione tecnica di competenza della professione regolamentata di tecnologo alimentare

(Parere alla 9ª Commissione su testo ed emendamenti. Esame. Parere non ostativo)

Il presidente [PARRINI](#) (PD), relatore, dopo aver illustrato il disegno di legge in titolo e i relativi emendamenti, propone di esprimere, per quanto di competenza, un parere non ostativo.

La Sottocommissione conviene.

(2392) Vilma MORONESE e altri. - Misure urgenti per la riduzione dell'inquinamento da sostanze poli e perfluoroalchiliche (PFAS) e per il miglioramento della qualità delle acque destinate al consumo umano

(Parere alla 13ª Commissione su ulteriori emendamenti. Esame. Parere non ostativo)

Il presidente [PARRINI](#) (PD), relatore, riferisce sugli ulteriori emendamenti 2.0.1 (testo 2) e 2.0.2 (testo 2) al disegno di legge in titolo, proponendo di esprimere, per quanto di competenza, un parere non ostativo.

La Sottocommissione conviene.

La seduta termina alle ore 15.

1.4.2.1.2. 1ª Commissione permanente (Affari Costituzionali) - Seduta n. 188 (pom., Sottocomm. pareri) del 26/07/2022

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

AFFARI COSTITUZIONALI (1ª)
Sottocommissione per i pareri

MARTEDÌ 26 LUGLIO 2022
188ª Seduta

Presidenza del Presidente della Commissione
[PARRINI](#)

La seduta inizia alle ore 14,20.

[\(2646\)](#) Conversione in legge del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili

(Parere all'Assemblea su emendamenti. Esame. Parere non ostativo)

Il presidente [PARRINI](#) (PD), relatore, esaminati gli emendamenti riferiti al 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.

[\(2646\)](#) Conversione in legge del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili

(Parere all'8ª Commissione su emendamenti. Esame. Parere in parte non ostativo con osservazioni, in parte non ostativo)

Il presidente [PARRINI](#) (PD), relatore, esaminati gli emendamenti riferiti al disegno di legge in titolo, propone di esprimere, per quanto di competenza, i seguenti pareri:

- sugli emendamenti 6.8 e 6.10 parere non ostativo, invitando a indicare un termine di emanazione del decreto ministeriale ivi previsto, utilizzando una formulazione del testo analoga a quella dell'emendamento 6.9;
- sull'emendamento 7.8 parere non ostativo, segnalando, alla lettera 0c), capoverso 2), la necessità di aggiornare la denominazione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili ivi richiamato;
- sui restanti emendamenti il parere è non ostativo.

La Sottocommissione conviene.

La seduta termina alle ore 14,25.

1.4.2.2. 2[^] Commissione permanente (Giustizia)

1.4.2.2.1. 2ª Commissione permanente (Giustizia) - Seduta n. 304 (ant.) del 13/07/2022

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

GIUSTIZIA (2ª)
MERCOLEDÌ 13 LUGLIO 2022

304ª Seduta

Presidenza del Presidente

OSTELLARI

La seduta inizia alle ore 9,05.

IN SEDE CONSULTIVA

(2009) Deputato LIUNI e altri. - Disposizioni per la disciplina, la promozione e la valorizzazione delle attività del settore florovivaistico, approvato dalla Camera dei deputati

(Parere alla 9a Commissione sul testo e sugli emendamenti. Parere non ostativo)

Il relatore OSTELLARI (L-SP-PSd'Az) illustra il provvedimento, che reca disposizioni per la disciplina, la promozione e la valorizzazione delle attività del settore florovivaistico.

La disciplina introdotta, secondo quanto disposto dal comma 1 dell'articolo 1, ha riguardo alla coltivazione, alla promozione, alla valorizzazione, alla comunicazione, alla commercializzazione, alla qualità e all'utilizzo dei prodotti florovivaistici. A tale articolo fa anche riferimento, con un rinvio alla normativa del codice civile in materia di imprenditore agricolo, l'emendamento 1.8.

L'articolo 4 definisce l'attività agricola florovivaistica. Il comma 1 specifica che essa è esercitata dall'imprenditore agricolo di cui all'articolo 2135 del codice civile - incluso l'agricoltore agricolo professionale - con qualsiasi tecnica e con l'eventuale utilizzo di strutture fisse o mobili. L'attività consiste, ai sensi del comma 2, nella produzione o nella manipolazione del vegetale nonché nella sua commercializzazione, ove quest'ultima risulti connessa alle precedenti. Sono considerate prestazioni accessorie rispetto alla produzione e vendita di piante e fiori coltivati in vivaio la stipula di contratti di coltivazione degli esemplari arborei, il trasporto e la messa a dimora. Sono, inoltre, considerate attività di pertinenza agricola le operazioni culturali che riguardano la manutenzione degli spazi a verde nel territorio urbano pubblico o privato (comma 3). Le aziende vivaistiche già autorizzate alla coltivazione di specie forestali possono stipulare accordi con le amministrazioni per contribuire alla produzione di materiale forestale certificato (comma 4). A tale articolo fanno anche riferimento, con un rinvio alla normativa del codice civile in materia di imprenditore agricolo, gli emendamenti 4.101, 4.8 testo 2, 4.5 testo 2.

L'articolo 13 disciplina i centri per il giardinaggio, i quali - ai sensi del comma 1 - assumono la qualifica di aziende agricole qualora rispettino i requisiti dell'articolo 2135 del codice civile. Operano nel settore del giardinaggio e del florovivaismo; sono luoghi aperti al pubblico, dotati di punti vendita impegnati in attività di vendita al dettaglio e sono forniti di serre e di vivai. A tale articolo fanno anche riferimento, con un rinvio alla normativa del codice civile in materia di imprenditore agricolo, gli emendamenti 13.2, 13.3, 13.4 e 13.5.

Si propone l'espressione di parere non ostativo, sul testo e sugli emendamenti di competenza. Previa verifica del numero legale, la proposta del Presidente, messa ai voti, è approvata dalla Commissione unanime.

(2392) Vilma MORONESE e altri. - Misure urgenti per la riduzione dell'inquinamento da sostanze poli e perfluoroalchiliche (PFAS) e per il miglioramento della qualità delle acque destinate al consumo umano

(Parere alla 13a Commissione sugli emendamenti. Esame. Parere non ostativo)

La relatrice [GAUDIANO](#) (M5S), subentrata al senatore Lomuti impegnato in attività parlamentari fuori sede, illustra il provvedimento in titolo che pone rimedio ad una rilevante lacuna normativa, che ha rappresentato tra l'altro una delle cause determinanti di una gravissima situazione ambientale - prodottasi inizialmente nella regione Veneto - legata agli sversamenti delle sostanze poli e perfluoroalchiliche (PFAS), con conseguente inquinamento delle acque destinate al consumo umano. La vicenda, stigmatizzata con termini di eccezionale allarme anche da un Alto commissario delle Nazioni unite e che ha dato luogo altresì a procedimenti penali nell'area del vicentino (tutt'ora in corso), è stata altresì all'attenzione della Commissione d'inchiesta sulle attività illecite connesse al ciclo dei rifiuti, che ha prodotto sul punto un documento approvato all'unanimità.

Nel predetto documento è emersa la conclamata inadeguatezza della normativa nazionale - cui le norme introdotte a livello regionale non possono strutturalmente supplire (stante l'esclusiva competenza statale disposta del decreto legislativo n. 152 del 2006) - ed a cui è necessario porre rimedio con la fissazione di limiti precisi e stringenti allo sversamento di queste sostanze inquinanti. In particolare, nelle acque destinate al consumo umano tale limite dovrebbe essere addirittura pari a zero, stanti le gravi conseguenze che si possono produrre a livello sanitario (ad esempio patologie tiroidee ed alterazioni scheletriche). Ma la problematica ben potrebbe riguardare anche l'acqua destinata ai consumi agricoli, considerato l'alto tasso di assorbimento di queste sostanze da parte degli organismi vegetali.

Ciò detto, il testo del disegno di legge non incide direttamente su previsioni incriminatrici, tant'è vero che per esso il parere della Commissione giustizia non è stato richiesto. Come è noto, il parere su emendamenti può essere richiesto direttamente dalla Commissione che esamina il testo in sede redigente, ma in questo caso la competenza della Commissione giustizia si limita alle sanzioni penali ed amministrative. Orbene, mentre quanto a precetti vari emendamenti modificano quelli esistenti (in particolare gli emendamenti da 1.8 a 1.30 impattano sulle tabelle dei valori limite di emissione allo scarico, allegate al cosiddetto "decreto Ronchi" ossia il decreto legislativo n. 152 del 2006), nessuno tocca la norma che assiste i precetti con sanzioni.

Si propone l'espressione di parere non ostativo sugli emendamenti trasmessi.

Previa verifica del numero legale, la proposta della relatrice facente funzioni, messa ai voti, è approvata dalla Commissione unanime.

[\(2646\)](#) Conversione in legge del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili

(Parere alla 8a Commissione sul testo e sugli emendamenti. Esame. Parere non ostativo)

Il relatore [MIRABELLI](#) (PD), subentrato al senatore Lomuti, illustra il provvedimento in titolo con riferimento all'articolo 4, comma 4, prevede che l'Autorità per la Laguna di Venezia sia ridenominata "Autorità per la Laguna di Venezia - Nuovo Magistrato alle acque". Sono inoltre previste modifiche puntuali alla disciplina inerente ai compiti dell'Autorità e tra di esse si specifica che la riscossione da parte dell'Autorità delle sanzioni amministrative derivanti dalle infrazioni in ambito lagunare sarà svolta dall'Autorità solo in relazione ad attività di propria competenza (modifica della lett. i)).

L'articolo 7 apporta una nutrita serie di modifiche al codice della strada, al fine di ridurre gli oneri amministrativi a carico degli utenti, di favorire lo sviluppo della mobilità sostenibile e di incrementare la sicurezza della circolazione stradale (comma 1). In particolare, si prevedono due sanzioni amministrative: con la prima si intende punire chiunque fabbrica, produce, pone in commercio o vende velocipedi a pedalata assistita capaci di sviluppare una velocità superiore a quella prevista dal comma 1, e consiste nel pagamento di una somma da 1.084 a 4.339 euro; con la seconda si intende punire chi manomette i velocipedi a pedalata assistita al fine, alternativamente, di aumentare la potenza nominale continua massima del motore ausiliario elettrico o la velocità oltre i limiti posti dal comma 1, e comporta il pagamento di una somma da 845 a 3.382 euro.

Ulteriore modifica apportata concerne l'introduzione di un nuovo comma, specificamente volto a

disciplinare le ipotesi in cui le autorità preposte possono disporre l'interdizione dalla conduzione dei velocipedi a pedalata assistita, nei confronti dei soggetti, individuati nel comma 1, che non possono conseguire la patente di guida, vale a dire i delinquenti abituali, professionali o per tendenza, nonché coloro che sono o sono stati sottoposti: a misure di sicurezza personali, alle misure di prevenzione di cui al decreto legislativo n. 159 del 2011 (codice delle leggi antimafia e delle misure di prevenzione); le persone condannate per i reati di cui agli articoli 73 e 74 del d.P.R. n. 309 del 1990 (Testo unico in materia di stupefacenti), ossia i reati di produzione, traffico e detenzione illeciti di sostanze stupefacenti o psicotrope, nonché associazione finalizzata al traffico illecito di tali sostanze, fatti salvi gli effetti degli eventuali provvedimenti riabilitativi; i soggetti destinatari della sospensione della patente e dei titoli di abilitazione alla guida o nel divieto di conseguirli fino a tre anni (in quanto risultanti detentori di sostanza stupefacente o psicotropa per uso personale, in violazione dei divieti di cui agli articoli 75, comma 1, lettera a) ovvero coloro che violano il divieto di condurre qualsiasi veicolo a motore (divieto cui viene sottoposto chi non solo pone in essere la medesima condotta sanzionata dall'articolo 75, ma lo fa con modalità o circostanze dell'uso tali da comportare un pericolo per la sicurezza pubblica, ovvero risulti già condannato, anche non definitivamente, per reati contro la persona o contro il patrimonio o per reati previsti dal d.P.R. n. 309 del 1990 o dalle norme sulla circolazione stradale, oppure sanzionato per violazione dello stesso d.P.R. o destinatario di misura di prevenzione o di sicurezza: articolo 75-bis, comma 1, lettera f), del medesimo d.P.R. n. 309 del 1990) per tutta la durata dei predetti divieti. Infine, analoga interdizione riguarderà le persone a cui per la seconda volta sia revocata la patente con sentenza di condanna per il reato di cui al terzo periodo del comma 2 dell'articolo 222, ossia omicidio colposo derivante da una violazione alle disposizioni del Codice della strada.

Nei confronti di tali soggetti, si dispone che, alternativamente: il giudice con la sentenza di condanna o con l'applicazione di una misura di sicurezza o di prevenzione, ovvero il prefetto con l'irrogazione dei divieti di cui ai già citati articoli 75, comma 1, lettera a), e 75-bis, comma 1, lettera f), del d.P.R. n. 390 del 1990, può disporre l'interdizione dalla conduzione dei velocipedi a pedalata assistita (di cui all'articolo 50 del Codice della strada). Si sottolinea, al riguardo, che si tratta di una facoltà del prefetto e non di un automatismo; al proposito parrebbe che il decreto legge abbia voluto trarre insegnamento dalla Corte costituzionale, la quale - con la sentenza n. 24 del 2020 - ha dichiarato illegittimo l'automatismo della revoca della patente (nei confronti di chi sia stato colpito da misura di sicurezza) e - con la sentenza n. 99 del 2020 - ha dichiarato illegittimo l'automatismo della revoca della patente nei confronti di chi sia stato colpito da misura di prevenzione. Sono fatti salvi gli effetti dei provvedimenti riabilitativi ed è specificato che, per i soggetti destinatari dei predetti divieti, l'interdizione vale per tutta la loro durata.

Nell'ipotesi di cui al comma 2 dell'articolo 120 del codice, il prefetto può disporre l'interdizione con lo stesso provvedimento di revoca della patente di guida. Il comma 2 fa riferimento a tutte le condizioni soggettive elencate nel comma 1 dell'articolo 120, con esclusione dei soli soggetti cui per la seconda volta sia revocata la patente con sentenza di condanna per omicidio colposo derivante da una violazione alle disposizioni del Codice della strada, e dispone che, nel caso in cui tali condizioni intervengano in data successiva al rilascio della patente di guida, il prefetto provvede a revocarla, e sempre purché non siano trascorsi più di tre anni dalla data di applicazione delle misure di prevenzione, o di quella del passaggio in giudicato della sentenza di condanna per i reati indicati. Avverso il provvedimento interdittivo emanato dal prefetto è ammesso ricorso ai sensi del comma 4 dell'articolo 120, quindi da proporsi al Ministro dell'interno il quale decide, entro sessanta giorni, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti (*recte*: Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili). La violazione della misura interdittiva in parola è punita con la sanzione amministrativa pecuniaria da 2 mila a 7 mila euro ed è, altresì, disposta la confisca del velocipede. L'articolo 8 reca previsioni volte a migliorare la programmazione dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale e, più in generale, della mobilità locale in tutte le sue modalità. Il comma 9 reca una previsione volta a garantire la continuità e la regolarità dei servizi di trasporto pubblico locale ad impianti fissi. È stabilito, in particolare, che le aziende esercenti tali servizi (e le aziende che

gestiscono le infrastrutture dedicate su cui essi sono eserciti) sono tenute a trasmettere all'Osservatorio - entro il 30 settembre 2022 e, successivamente, con cadenza mensile - una serie di dati, tra cui quelli delle manutenzioni programmate dei sottosistemi dei sistemi di trasporto utilizzati, nonché, per ciascun sottosistema, le date di prevista effettuazione dell'attività manutentiva. In caso di mancata o ritardata effettuazione degli interventi manutentivi così comunicati, l'ente che ha dato in concessione ovvero in affidamento il servizio di trasporto pubblico provvede ad effettuare gli interventi manutentivi in danno dell'azienda inadempiente, nonché ad applicare nei confronti della stessa una sanzione amministrativa di importo complessivo tra 10 mila e 50 mila euro, determinata tenendo conto: dei criteri indicati nel decreto di cui al comma 10; dell'entità degli interventi manutentivi non eseguiti; delle conseguenze che l'omessa o ritardata effettuazione degli interventi determina sulla continuità, nonché delle attività poste in essere al fine di assicurare la tempestiva realizzazione degli interventi. Si applicano, altresì, in quanto compatibili, le disposizioni della [legge n. 689 del 1981](#) e le somme derivanti dal pagamento delle sanzioni sono versate all'entrata del bilancio dello Stato per la successiva riassegnazione al MIMS e sono destinate: nella misura del 50 per cento, all'implementazione e allo sviluppo della banca dati del predetto Osservatorio e, per il restante 50 per cento, al finanziamento di iniziative dirette al miglioramento dei servizi erogati all'utenza. Il comma 10 prevede che, con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili adottato, previa intesa in sede di Conferenza unificata, entro il 31 luglio 2022, sono individuati e, successivamente, aggiornati almeno ogni tre anni: i sottosistemi e i livelli manutentivi per i quali è obbligatoria la trasmissione dei dati ai sensi del precedente comma 9; la modulistica uniforme per l'acquisizione e la comunicazione dei dati; ai fini dell'applicazione delle sanzioni di cui al comma 9, le modalità di contestazione dell'inadempimento, nonché i criteri di quantificazione delle sanzioni.

Si propone l'espressione di un parere non ostativo, sulle citate parti di competenza del testo nonché sugli emendamenti che prevedono sanzioni penali o amministrative. Tra gli emendamenti, peraltro, segnala l'emendamento X 1.1 del Governo: come materia di interesse, si riscontra da un lato l'articolo 7-ter e dall'altro l'articolo 12-bis; si rammenta che essi riproducono l'articolo 2 e 3 del decreto-legge 7 luglio 2022, n. 85 (A.S. n. 2667, evidentemente destinato a decadere nell'intenzione del proponente, che ne fa comunque salvi gli effetti in altra parte dell'emendamento).

Il primo articolo (7-ter) regola gli effetti della risoluzione della convenzione del 18 novembre 2009 sottoscritta tra ANAS s.p.a. e Strada dei Parchi s.p.a., per la gestione in concessione della rete autostradale costituita dalle autostrade A24 e A25: per l'affidamento delle attività necessarie alla realizzazione degli interventi previsti dalla norma, si opera in deroga ad ogni disposizione di legge diversa da quella penale, fatto salvo il rispetto delle disposizioni del codice delle leggi antimafia e delle misure di prevenzione di cui al decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159, nonché dei vincoli inderogabili derivanti dall'appartenenza all'Unione europea. C'è poi la clausola di salvaguardia dell'articolo 340 del codice penale (interruzione di pubblico servizio) per il caso in cui la società Strada dei Parchi s.p.a., la società Parchi Global Service s.p.a., la società Infraengineering S.r.l. e la società Toto Holding s.p.a. non provvedano a mettere immediatamente a disposizione di ANAS s.p.a. tutta la documentazione, anche tecnica, relativa allo stato di funzionalità delle infrastrutture autostradali e ai programmi di manutenzione in corso di esecuzione, il personale, i beni materiali, ivi compresi i beni immobili, e i beni immateriali necessari per la gestione e la manutenzione ordinaria delle autostrade A24 e A25, nonché a garantire al personale autorizzato da ANAS s.p.a. l'accesso a tutta la documentazione pertinente detenuta da dette società ovvero da altre società controllate dalla società Toto Holding s.p.a.; si prevede, in questo caso la nomina di un commissario *ad acta* che può avvalersi, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, della collaborazione dei militari della Guardia di finanza, che agiscono con i poteri e le facoltà previsti dai decreti del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 633, e 29 settembre 1973, n. 600, e dalle altre disposizioni tributarie. Con la disposizione del secondo articolo (12-bis) si introducono alcune norme processuali espressamente dedicate alle procedure amministrative che riguardino interventi finanziati in tutto o in parte con le risorse previste dal Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR): ciò al fine di garantire il rispetto dei termini previsti dal Piano medesimo ed evitare che la durata ordinaria del giudizio possa

incidere sul raggiungimento dei citati obiettivi. Nel dettaglio, al comma 1, si prevede che, qualora risulti che il ricorso abbia ad oggetto una procedura amministrativa che riguardi interventi finanziati in tutto o in parte con le risorse previste dal PNRR, nel caso in cui l'istanza cautelare sia accolta, il tribunale amministrativo regionale è tenuto a fissare la discussione del merito alla prima udienza successiva alla scadenza del termine di trenta giorni dalla data del deposito dell'ordinanza, disponendo altresì il deposito dei documenti necessari e l'acquisizione delle eventuali altre prove occorrenti. Nel caso in cui l'istanza cautelare non trovi accoglimento in primo grado e sia riformata dal Consiglio di Stato, la pronuncia di appello è trasmessa al tribunale amministrativo regionale per la fissazione dell'udienza di merito. Si precisa che anche in quest'ultima ipotesi è applicabile il primo periodo del comma e il termine di trenta giorni decorre dalla data di ricevimento dell'ordinanza da parte della segreteria del tribunale amministrativo regionale, che ne dà avviso alle parti. Nel caso in cui l'udienza di merito non sia svolta entro i termini previsti dal comma, la misura cautelare perde efficacia. Ne discende che la misura cautelare è efficace al momento della relativa adozione, salvo perdere efficacia nel momento in cui decorre il termine fissato dal medesimo comma. La scelta di applicare la citata disposizione alla sola ipotesi di accoglimento della misura cautelare è legata al fatto che solo in tale ipotesi si ha una sospensione dell'esecuzione dell'opera pubblica, che invece prosegue in caso di rigetto della relativa istanza. Con il comma 2 si precisa che, nella decisione cautelare e nel provvedimento di fissazione dell'udienza di merito, il giudice è tenuto a motivare espressamente sulla compatibilità della misura e della data dell'udienza con il rispetto dei termini previsti dal PNRR. Con il comma 3 è previsto uno specifico obbligo per tutte le amministrazioni parti del giudizio, le quali sono tenute a rappresentare che il ricorso ha ad oggetto una procedura amministrativa che riguarda interventi finanziati in tutto o in parte con le risorse previste dal PNRR. Al comma 4 si prevede un'ipotesi di litisconsorzio necessario, indicandosi le amministrazioni centrali titolari degli interventi previsti nel PNRR come parti necessarie del giudizio; si precisa che si osservano le disposizioni delle leggi speciali che prescrivono la notificazione presso gli uffici dell'Avvocatura dello Stato. Con riferimento all'ipotesi in cui non venga chiamata in giudizio una delle parti necessarie del giudizio si fa espresso riferimento all'applicabilità dello strumento dell'integrazione del contraddittorio previsto dall'articolo 49 del codice del processo amministrativo. Al comma 5 si precisa che ai procedimenti disciplinati dal presente articolo si applica la riduzione dei termini previsti dall'articolo 119, comma 2, del codice del processo amministrativo, nonché l'articolo 120, comma 9, del medesimo codice, avente ad oggetto la decisione del giudizio nel rito appalti. Al comma 6 si precisa che le disposizioni predette si applicano anche nei giudizi di appello, revocazione e opposizione di terzo. Al comma 7 si stabilisce che l'articolo 125 del codice del processo amministrativo si applica anche nei giudizi che riguardano le procedure di progettazione, autorizzazione, approvazione e realizzazione delle opere finanziate in tutto o in parte con le risorse previste dal PNRR e relative attività di espropriazione, occupazione e di asservimento, nonché in qualsiasi procedura amministrativa che riguardi interventi finanziati in tutto o in parte con le risorse previste dal PNRR. Si precisa inoltre che in sede di pronuncia del provvedimento cautelare si tiene conto della coerenza della misura adottata con la realizzazione degli obiettivi e il rispetto dei tempi di attuazione del PNRR. Al comma 8 si prevede, con una norma transitoria, che nelle ipotesi in cui, prima della data di entrata in vigore del decreto n. 85, la misura cautelare sia già stata concessa, su istanza della pubblica amministrazione o delle altre parti del processo, qualora il ricorso abbia ad oggetto qualsiasi procedura amministrativa che riguardi opere o interventi finanziati in tutto o in parte con le risorse previste dal PNRR, l'udienza per la discussione del merito è anticipata entro il termine del comma 1; in tale ipotesi si applicano anche le ulteriori disposizioni contenute nell'articolo in questione.

Previa verifica del numero legale, la proposta del relatore facente funzioni, messa ai voti, è approvata dalla Commissione unanime.

SUI LAVORI DELLA COMMISSIONE

Interviene il senatore [URRARO](#) (*L-SP-PSd'Az*), che sottopone alla Commissione la questione dei sedici Uffici del giudice di pace non dislocati nelle sede circondariali di Tribunale, di cui è stata prevista la permanenza a gestione interamente statale. In particolare, quello di Sant'Anastasia ha

competenza territoriale per sette comuni, comprendendo una popolazione di circa 160 mila abitanti. In esso si riscontra una pianta organica sottodimensionata, con problematiche organizzative aggravate dal venir meno, già dal 2017, dell'ausilio di un cancelliere e di un operatore. Ad oggi, ad eccezione della figura dell'ausiliario, all'ufficio in questione risulta la scopertura di tutte le altre figure della pianta organica, mentre le soluzioni temporanee tentate si sono dimostrate insufficienti. Nonostante il massimo impegno degli enti tenuti a garantire l'apertura di un così importante presidio di giustizia territoriale, l'Ufficio non è stato in grado di gestire la mole di attività, che registrano notevoli ritardi: ciò avviene, tra l'altro nella pubblicazione delle sentenze, dei decreti ingiuntivi e delle udienze penali e nei rinvii di quelli civili, sfociando nell'attuale situazione, ampiamente prevedibile, della sospensione e chiusura dell'ufficio.

Alla luce delle nuove immissioni di personale in atto nel sistema giustizia, risulta ancor meno comprensibile il permanere di così ampie scoperture negli uffici dei giudici di pace di competenza ministeriale, per cui invita il Presidente a farsi tramite della doglianza con il Ministero della giustizia affinché, come già per la questione del Tribunale di Nocera superiore, il Governo sia sollecitato a svolgere comunicazioni in Commissione.

Il [PRESIDENTE](#), non facendosi osservazioni, si farà carico del mandato richiesto a rappresentare l'esigenza, testé esposta, con apposita missiva rivolta alla Ministra della giustizia.

Il [PRESIDENTE](#) ricorda poi che l'indagine conoscitiva sulla prima casa, già autorizzata dalla Presidenza del Senato in data 15 giugno 2021, necessita di essere perfezionata con la trasmissione del programma delle audizioni alla medesima Presidenza.

Dopo brevi interventi dei senatori [PIARULLI](#) (M5S) ed [Emanuele PELLEGRINI](#) (L-SP-PSd'Az), non facendosi ulteriori osservazioni, si conviene di rinviare la questione a quando il senatore Lomuti potrà essere presente.

Stante l'imminente inizio dei lavori d'Assemblea, il PRESIDENTE, non facendosi osservazioni, annuncia che la trattazione dei restanti punti all'ordine del giorno avrà luogo in altra settimana, essendo la seduta di domani dedicata all'indagine conoscitiva sul regime carcerario italiano.

La seduta termina alle ore 9,25.

1.4.2.2.2. 2ª Commissione permanente (Giustizia) - Seduta n. 306 (pom.) del 26/07/2022

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

GIUSTIZIA (2ª)
MARTEDÌ 26 LUGLIO 2022
306ª Seduta

Presidenza del Presidente
[OSTELLARI](#)

Interviene il sottosegretario di Stato per la giustizia Anna Macina.

La seduta inizia alle ore 16,10.

IN SEDE CONSULTIVA

[\(2646\)](#) Conversione in legge del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili

(Parere alla 8a Commissione su ulteriori emendamenti. Esame. Parere non ostativo)

Il [PRESIDENTE](#) designa come relatrice la senatrice [GAUDIANO](#) (M5S) che esprime parere non ostativo sugli ulteriori emendamenti pervenuti, nei termini di cui all'allegato.

Previa verifica del numero legale il parere è approvato all'unanimità.

SUI LAVORI DELLA COMMISSIONE

Si apre un breve dibattito sugli affari correnti, di cui potrebbe essere consentita la trattazione in sede parlamentare: intervengono la senatrice [ROSSOMANDO](#) (PD), il senatore [CALIENDO](#) (FIBP-UDC), il senatore [PILLON](#) (L-SP-PSd'Az), la senatrice [MODENA](#) (FIBP-UDC), la sottosegretaria MACINA e il presidente [OSTELLARI](#), che rinvia alle imminenti determinazioni della Conferenza dei Presidenti dei Gruppi parlamentari.

La seduta termina alle ore 16,20.

PARERE APPROVATO DALLA COMMISSIONE SUL DISEGNO DI LEGGE N. 2646

La Commissione, esaminati gli ulteriori emendamenti X1.1/52, X1.1/53, X1.1/54, X1.1/55, X1.1/56, X1.1/57, X1.1/58 e 9.1000, relativi al disegno di legge in titolo, per quanto di propria competenza, esprime parere non ostativo, non rilevando tra gli emendamenti pervenuti dopo la pronuncia resa il 13 luglio scorso alcun testo diretto a stabilire sanzioni penali ed amministrative (ai sensi dell'articolo 40, commi 4 e 6 del Regolamento, come interpretato dalla lettera circolare del Presidente del Senato 10 gennaio 1997 paragrafo 7.2 nonché dal resoconto della 2ª Commissione 18 luglio 2006).

1.4.2.3. 4[^] Commissione permanente (Difesa)

1.4.2.3.1. 4ª Commissione permanente (Difesa) - Seduta n. 150 (pom.) del 29/06/2022

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

DIFESA (4ª)
MERCOLEDÌ 29 GIUGNO 2022
150ª Seduta

Presidenza della Presidente
PINOTTI

Interviene il sottosegretario di Stato per la difesa Mule'.

La seduta inizia alle ore 15,05.

SULLA COMPOSIZIONE DELLA COMMISSIONE

La presidente **PINOTTI** informa che il senatore Fede entra a far parte della Commissione.

La Commissione prende atto.

IN SEDE CONSULTIVA

(2646) Conversione in legge del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili

(Parere alla 8a Commissione. Esame. Parere favorevole)

Il relatore **VATTUONE** (PD) illustra il provvedimento in titolo, rilevando che il decreto legge è composto di 13 articoli ed è finalizzato ad introdurre, in coerenza con gli obiettivi del PNRR e in continuità con le misure introdotte dal decreto-legge n. 121 del 2021 in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture e dei trasporti, misure urgenti per l'ulteriore snellimento degli iter amministrativi e autorizzativi per la realizzazione di opere sostenibili e resilienti. Il provvedimento contiene, fra le altre, disposizioni finalizzate alla sperimentazione di nuove forme di mobilità e al potenziamento e al miglioramento della programmazione dei servizi di trasporto pubblico locale (articolo 8), nonché misure urgenti per la realizzazione di opere di viabilità per la città di Roma in vista del Giubileo 2025 (articolo 1) e in materia di dighe (articolo 2), misure di adeguamento infrastrutturale delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera, dell'Arma dei carabinieri e della Guardia di finanza (articolo 3) e in materia di trasporto marittimo di passeggeri e di adeguamenti infrastrutturali portuali (articolo 4). Ulteriori obiettivi sono poi relativi al miglioramento dei servizi di trasporto aereo (articolo

6) e della sicurezza stradale (articolo 7), a garantire la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile (articolo 9), nonché a disciplinare taluni aspetti normativi in relazione ad opere pubbliche di particolare complessità o di rilevante impatto (articolo 10). Il decreto-legge reca altresì disposizioni per l'utilizzo di dispositivi di protezione delle vie respiratorie sui mezzi di trasporto e in altre strutture (articolo 11) e misure per consentire il corretto funzionamento delle Commissioni tecniche VIA-VAS (Valutazione impatto ambientale e Valutazione Ambientale Strategica) e PNRR-PNIEC (Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima 2030) (articolo 12).

Per quanto concerne gli aspetti di competenza della nostra Commissione, essi si rinvergono in relazione all'articolo 3, che reca - come anticipato - misure per l'adeguamento infrastrutturale delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera, dell'Arma dei carabinieri e della Guardia di finanza (commi 1-4) e per l'ammodernamento del parco infrastrutturale dell'Arma dei Carabinieri e della Guardia di Finanza (comma 5).

Nello specifico, l'articolo 3, commi da 1 a 4, istituisce un fondo per il finanziamento di opere di adeguamento infrastrutturale delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera e disciplina alcuni aspetti procedurali relativi all'individuazione, all'approvazione ed alla realizzazione degli interventi. Il comma 1, in particolare, prevede l'istituzione di un fondo (con una dotazione di 1,3 milioni di euro per l'anno 2022, di 500 mila euro per l'anno 2023, di 6,4 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2024 al 2026, ed infine di 4,4 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2027 al 2036) destinato ad assicurare la funzionalità delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera anche mediante la realizzazione di interventi di adeguamento infrastrutturale - da realizzarsi in un arco temporale superiore ai dieci anni - aventi ad oggetto la costruzione di nuove sedi e infrastrutture, la ristrutturazione, l'ampliamento, il completamento, l'esecuzione di interventi straordinari, l'efficientamento energetico, l'acquisto degli arredi e il miglioramento antisismico delle sedi e infrastrutture già esistenti, oltre che delle annesse pertinenze, comprese quelle confiscate alla criminalità organizzata. Il testo esclude espressamente che tali interventi possano riguardare immobili in locazione passiva alle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera. Sulle modalità di utilizzo di tali risorse, il comma 1 rinvia, in relazione ad opere destinate alla difesa militare, all'articolo 33, comma 1, della legge n. 166 del 2002 (recante disposizioni in materia di infrastrutture e trasporti), che equipara alle opere destinate alla difesa militare quelle di edilizia relative a fabbricati, pertinenze e opere accessorie destinate a comandi e reparti delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera.

Il comma 2 dell'articolo 3 reca, quindi, alcune previsioni relative alle fasi di individuazione, approvazione e realizzazione degli interventi, stabilendo che l'approvazione dei progetti delle opere previste dal comma 1 equivalga ad ogni effetto ad una dichiarazione di pubblica utilità, nonché di urgenza ed indifferibilità. L'elenco degli interventi da realizzare è previsto venga predisposto dal Comando generale delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera, approvato dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (MIMS) con proprio decreto, di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze, sentiti il Ministero della difesa e l'Agenzia del demanio, nonché comunicato alle competenti Commissioni parlamentari entro trenta giorni dalla sua approvazione. Il MIMS è inoltre tenuto a riferire, con cadenza annuale, alle Commissioni parlamentari competenti sullo stato di attuazione degli interventi.

L'articolo 3, comma 5, apporta alcune modifiche alle disposizioni della legge di bilancio per il 2022 (articolo 1, commi 475 e 476) che istituiscono due fondi per la costruzione di nuove caserme e per l'esecuzione di interventi straordinari su quelle già esistenti, rispettivamente, nello stato di previsione del Ministero della difesa per l'Arma dei carabinieri e nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per la Guardia di Finanza. Le modifiche introdotte sono finalizzate a rendere la finalità delle disposizioni previste dal comma 475 più generale, riferendola alla "funzionalità dell'Arma dei carabinieri", ad espungere ogni riferimento ad un "programma di interventi", sostituendolo più genericamente con un "elenco di interventi", riferito comunque ad un arco temporale ultradecennale, nonché a ricomprendere, tra gli interventi finanziabili, più genericamente il "miglioramento antisismico" anziché richiedere l'adeguamento antisismico. Inoltre, tra le priorità di intervento, l'acquisto di immobili privati già sede di presidi territoriali dell'Arma dei

carabinieri o di comandi o reparti della Guardia di finanza in regime di locazione viene sostituito prevedendo in via generale l'acquisto di immobili privati, tra cui quelli già in locazione come sede di presidi territoriali, comandi o reparti. Da ultima, una modifica relativa al comma 475 dell'articolo 1 della legge di bilancio 2022, stabilisce che per l'approvazione dell'elenco di interventi relativo agli immobili dell'Arma dei carabinieri non sia più richiesto un decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, emanato su proposta del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'interno, il Ministro della difesa e il Ministro dell'economia e delle finanze, sentita l'Agenzia del demanio, ma un decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (con le medesime procedure di consultazione e concertazione).
Conclude proponendo l'espressione di un parere favorevole.

La [PRESIDENTE](#) sottolinea l'importanza del provvedimento, sia per l'entità delle risorse disponibili, sia per le significative semplificazioni di carattere procedurale.
Pone quindi in votazione la proposta di parere favorevole che, previa verifica della presenza del prescritto numero legale, risulta approvata.

La [PRESIDENTE](#) rileva l'esito unanime della votazione.

IN SEDE CONSULTIVA SU ATTI DEL GOVERNO

Schema di decreto ministeriale di approvazione del programma pluriennale di A/R n. SMD 44/2021, relativo all'acquisizione di 13 radar controfuoco, comprensiva di supporto logistico, corsi formativi e correlati adeguamenti/potenziamenti infrastrutturali ([n. 393](#))

(Parere al Ministro della difesa, ai sensi dell'articolo 536, comma 3, lettera *b*), del codice dell'ordinamento militare, di cui al decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66. Seguito e conclusione dell'esame. Parere favorevole)

Prosegue l'esame, sospeso nella seduta del 21 giugno.

Il relatore [CANDURA](#) (*L-SP-PSd'Az*) propone l'espressione di un parere favorevole, che possa raccogliere le indicazioni espresse dalla Commissione bilancio.

La [PRESIDENTE](#), verificata la presenza del prescritto numero legale, pone in votazione la proposta di parere favorevole del relatore, che risulta approvata.

IN SEDE REFERENTE

(2597) Disposizioni di revisione del modello di Forze armate interamente professionali, di proroga del termine per la riduzione delle dotazioni dell'Esercito italiano, della Marina militare, escluso il Corpo delle capitanerie di porto, e dell'Aeronautica militare, nonché in materia di avanzamento degli ufficiali. Delega al Governo per la revisione dello strumento militare nazionale, approvato dalla Camera dei deputati in un testo risultante dall'unificazione dei disegni di legge d'iniziativa dei deputati Ferrari ed altri; Deidda ed altri; Giovanni Russo ed altri; Del Monaco ed altri; Del Monaco ed altri; Ferrari ed altri
(Seguito dell'esame e rinvio)

Prosegue l'esame, sospeso nella seduta del 21 giugno.

La [PRESIDENTE](#) informa che la Commissione affari costituzionali ha espresso parere non ostativo

sul testo e sugli emendamenti, mentre non sono stati ancora espressi i prescritti pareri da parte della Commissione bilancio.

Propone di procedere alla illustrazione degli emendamenti e degli ordini del giorno.

Il senatore [CANDURA](#) (*L-SP-PSd'Az*) annuncia il ritiro del proprio ordine del giorno e chiede di aggiungere la propria firma all'ordine del giorno del senatore Gasparri.

Chiedono di aggiungere le proprie firme al medesimo ordine del giorno anche i senatori [VATTUONE](#) (*PD*), [PETRENGA](#) (*FdI*) e [ORTIS](#) (*Misto*).

La [PRESIDENTE](#) informa di aver ricevuto tale richiesta anche da parte della senatrice Donno.

Il senatore [GASPARRI](#) (*FIBP-UDC*) accetta l'aggiunta delle firme da parte dei predetti senatori, che ringrazia per la condivisione dell'iniziativa. Evidenzia che il suo ordine del giorno intende rappresentare proposta di agenda di lavoro sia per la Commissione che per il Governo, su alcune questioni che non sono affrontate dal provvedimento in esame. La scelta di non intervenire in via emendativa sul disegno di legge risponde infatti all'opportunità che tale testo, nei cui confronti esprime comunque un giudizio positivo, possa essere rapidamente approvato, vista anche la prossima conclusione della legislatura. Sottolinea come le Forze armate, in una situazione geopolitica sempre più difficile, abbiano bisogno sia di personale che di qualità di mezzi ed equipaggiamenti.

Rileva che l'ordine del giorno raccoglie anche osservazioni espresse dalle rappresentanze del personale militare, in particolare il tema delle code contrattuali e quello della previdenza, rispetto ai quali segnali positivi da parte del Governo potrebbero giungere anche nella oramai imminente manovra di bilancio.

La presidente [PINOTTI](#), apprezzando l'iniziativa del senatore Gasparri e l'ampia condivisione da parte dei colleghi, sottolinea che la Commissione abbia condiviso, per senso di responsabilità, l'esigenza che il provvedimento possa essere concluso nei tempi più rapidi possibili, rispetto alla possibilità di introdurre alcune modifiche, che pure avrebbero potuto migliorare il testo. Apprezza gli elementi di maggiore flessibilità nella struttura delle Forze armate introdotte dal disegno di legge in esame, così come le nuove modalità di reclutamento, che potranno garantire una maggiore funzionalità delle strutture e allo stesso tempo una maggiore stabilità del personale. Ricorda che il ciclo di audizioni svolte è stato limitato ai soli vertici delle Forze armate, anche per l'esigenza, già sottolineata, di favorire una rapida approvazione del testo. Concorde sulla necessità di interventi migliorativi sul sistema previdenziale del personale militare, che, nella sua configurazione attuale, pone in prospettiva un serio problema di dignità dei trattamenti pensionistici. Auspica che il disegno di legge n. 2180, a sua prima firma, e ampiamente condiviso dai Gruppi della Commissione, possa avviare rapidamente il suo esame da parte della Commissione competente.

Il sottosegretario MULE' ringrazia la Commissione per l'unanime supporto alle Forze armate espresso da un ordine del giorno il cui contenuto è importante e ampiamente condiviso. Propone tuttavia due piccole modifiche al documento, per meglio chiarire i temi della Commissione di avanzamento di vertice e della cassa previdenziale del ruolo graduati.

Il senatore [GASPARRI](#) (*FIBP-UDC*) accetta le modifiche proposte dal Governo.

Il sottosegretario MULE' dichiara pertanto l'accoglimento da parte del Governo di tale ordine del giorno (G/2597/274 (testo 2)) (pubblicato in allegato).

La presidente [PINOTTI](#), apprezzando tale decisione del Governo, dispone il rinvio del seguito dell'esame del provvedimento alla prossima seduta.

Il seguito dell'esame è quindi rinviato.

MATERIE DI COMPETENZA

(Doc. LXVII, n. 5) Relazione sulle operazioni autorizzate e svolte per il controllo dell'esportazione, importazione e transito dei materiali di armamento, relativa all'anno 2021
(Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 34, comma 1, del Regolamento, e rinvio)

Prosegue l'esame, sospeso nella seduta del 21 giugno.

Il relatore [CANDURA](#) (*L-SP-PSd'Az*) informa che sono in corso approfondimenti, anche con la partecipazione del Governo, per la finalizzazione del testo della relazione da sottoporre al voto della Commissione.

La presidente [PINOTTI](#) sottolinea l'opportunità che la Commissione, come sollecitato nel corso delle audizioni, attraverso la relazione in esame, possa fornire una utile sollecitazione al Governo per approntare ogni misura utile alla miglior efficienza della cooperazione governo-governo, sempre in spirito di collaborazione tra Parlamento ed Esecutivo.

Il sottosegretario MULE' conferma l'interlocuzione in atto, esprimendo comunque soddisfazione sulla condivisione dell'esigenza di un "sistema nazionale" di tale forma di cooperazione.

La presidente [PINOTTI](#) rinvia pertanto il seguito dell'esame alla prossima seduta.

Il seguito dell'esame è quindi rinviato.

SU UNA RECENTE MISSIONE IN ROMANIA DELLA COMMISSIONE DIFESA

La [PRESIDENTE](#) dà conto della missione svolta la scorsa settimana, insieme alla collega Donno e ai colleghi Fusco e Vattuone, per visitare il contingente italiano impegnato nella base aerea di Costanza per le attività di rafforzamento della presenza della NATO sul fianco Est dell'Alleanza. Informa che la delegazione ha incontrato anche il presidente della Commissione difesa della Camera dei deputati rumena, che ha espresso riconoscenza al nostro Paese per l'attività di sostegno alla difesa collettiva.

La Commissione prende atto.

La seduta termina alle ore 15,40.

ORDINE DEL GIORNO AL DISEGNO DI LEGGE

N. [2597](#)

G/2597/2/4 (testo 2)

[Gasparri](#), [Candura](#), [Donno](#), [Ortis](#), [Petrenga](#), [Vattuone](#)

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge, n. 2597, recante "Disposizioni di revisione del modello di Forze armate interamente professionali, di proroga del termine per la riduzione delle dotazioni dell'Esercito italiano, della Marina militare, escluso il Corpo delle capitanerie di porto, e dell'Aeronautica militare, nonché in materia di avanzamento degli ufficiali. Delega al Governo per la

revisione dello strumento militare nazionale",

premessi che:

la crisi ucraina ha profondamente mutato gli assetti geopolitici europei ed internazionali evidenziando l'importanza di investire nel settore della difesa per poter garantire l'adempimento dei compiti assegnati alle Forze armate;

lo scenario geostrategico che già da anni era in profonda evoluzione ha subito un nuovo mutamento fondamentale; infatti, l'instabilità derivante dalla crisi ucraina richiede un nuovo impegno da parte dell'Unione europea e dell'Alleanza Atlantica e dei Paesi membri per rispondere a questa nuova sfida;

l'emergenza sanitaria dovuta al diffondersi dell'epidemia da COVID-19 ha visto le Forze Armate in prima linea mettendo a disposizione della collettività le migliori capacità umane e materiali attraverso un impiego su larga scala delle componenti operative e logistiche a fianco della Protezione Civile e del Commissario Straordinario per supportare l'implementazione del piano vaccinale su tutto il territorio nazionale;

la tecnologia è diventata un pilastro fondamentale, in particolare nel settore della difesa: gli strumenti militari sono diventati prodotti ad altissimo contenuto tecnologico il cui impiego deve essere affidato a personale altamente addestrato;

l'articolo 9 del provvedimento in esame delega il Governo a adottare entro dodici mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, uno o più decreti legislativi per la revisione dello strumento militare nazionale, disciplinato dal codice di cui al decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66 nel rispetto di alcuni principi e criteri direttivi;

l'articolo 9 comma 1 lettera *c*) indica tra i principi e i criteri direttivi della delega la previsione di un incremento organico, da realizzare compatibilmente con il conseguimento dei risparmi di cui all'articolo 4, comma 1, lettera *d*), della legge 31 dicembre 2012, n. 244, non superiore a 10.000 unità, di volontari in ferma prefissata iniziale nonché di personale militare dell'Esercito italiano, della Marina militare, escluso il Corpo delle capitanerie di porto, e dell'Aeronautica militare ad alta specializzazione, in particolare medici, personale delle professioni sanitarie, tecnici di laboratorio, ingegneri, genieri, logisti dei trasporti e dei materiali, informatici e commissari, in servizio permanente, per corrispondere alle accresciute esigenze in circostanze di pubblica calamità e in situazioni di straordinaria necessità e urgenza, adottando la necessaria disciplina di adeguamento;

il disegno di legge in esame prevede la proroga del termine, sino all'anno 2033, per il graduale conseguimento della riduzione delle dotazioni organiche complessive del personale delle Forze armate, fissate attualmente a 150.000 unità;

è prevista altresì la rimodulazione degli organici dei sottufficiali e dei volontari, fermi restando i volumi organici complessivi e quelli di ciascuna Forza armata;

il disegno di legge introduce un nuovo sistema di ferme articolato in una ferma iniziale di 3 anni e una successiva ferma triennale, al termine della quale tutti i volontari (in possesso di determinati requisiti) transitano nel servizio permanente;

è inserita nel disegno di legge la delega al Governo per la revisione dello strumento militare nazionale, prevedendo, tra l'altro, la ridefinizione della ripartizione tra Esercito italiano, Marina militare e Aeronautica militare delle dotazioni organiche, secondo criteri di valorizzazione delle professionalità dei reparti operativi e sulla base della rivalutazione delle esigenze di impiego nelle operazioni nazionali e internazionali, nonché la possibilità di incrementare gli organici dei volontari in ferma prefissata iniziale e del personale militare ad alta specializzazione in misura non superiore a 10.000 unità, così portando le dotazioni organiche complessive a 160.000 unità

alla luce dell'evoluzione degli scenari geopolitici internazionali,

considerato che:

nel corso delle audizioni è emersa l'esigenza di aggiornare l'organico complessivo anche relativamente a ruoli ufficiali e marescialli al fine di non perdere competenze e mettere a rischio le

capacità operative;

in sede di dibattito è stata segnalata la questione relativa all'aumento esponenziale del personale operativo delle Forze Armate che, a causa della perdita dell'idoneità, transita nelle aree funzionali del personale civile ma viene comunque computato nelle dotazioni organiche della singola Forza Armata andando a diminuire, di fatto, le unità di personale che svolgono i compiti operativi assegnati;

impegna il Governo:

ad individuare, in aderenza alle specifiche esigenze delle singole Forze Armate, i profili delle unità aggiuntive previste dall'articolo 9, in modo tale da rispondere pienamente alle esigenze operative e sopperire alle particolari criticità emerse sugli assetti organizzativi rispetto alle esigenze di impiego nazionali ed internazionali;

a considerare - anche nell'ambito dell'esercizio della delega legislativa contenuta nell'articolo 9 - la possibilità di escludere dalle dotazioni organiche delle singole Forze Armate il personale militare che ha perso l'idoneità e che per questo transita nelle dotazioni organiche dei ruoli civili della Difesa anche istituendo un ruolo complementare in soprannumero degli organici delle singole forze armate al fine garantire una reale corrispondenza delle dotazioni organiche che la legge assegna alle singole Forze armate;

a valutare la possibilità, nell'ambito dei discendenti decreti legislativi o di altri provvedimenti legislativi, di:

aggiornare progressivamente le spese militari, comprese quelle di funzionamento, in ossequio agli impegni internazionali assunti dall'Italia e nel rispetto delle modalità indicate nel Documento di Programmazione Pluriennale della Difesa;

incrementare, da 10.000 a 20.000 unità, la possibilità di ampliamento dell'organico complessivo delle Forze armate previsto dalla delega, in modo da attestare lo strumento militare attorno alle 170.000 unità complessive di personale;

aumentare, in percentuale, i numeri del personale militare in ferma iniziale, allo scopo di impedire l'invecchiamento progressivo dello strumento;

venire incontro alle esigenze, rappresentate dalle Forze armate a più alta specializzazione tecnica, di preservare il personale che ha acquisito la necessaria formazione ed esperienza, non disperdendone il patrimonio di capacità;

favorire il processo di coordinamento delle strutture militari, anche esaminando l'opportunità di istituire una commissione di avanzamento di vertice in senso più spiccatamente interforze;

impegna altresì il Governo a

dare una definizione normativa e giuridica agli impegni sollecitati anche da una delibera del Cocer Interforze, quali:

coda contrattuale circa l'armonizzazione delle previsioni in materia di compenso per lavoro straordinario, nell'ambito del comparto difesa e sicurezza;

attivazione del tavolo negoziale relativo alla previdenza, attesi i contenuti della legge di bilancio per l'anno 2022;

area negoziale del personale dirigente, per la disciplina dei trattamenti accessori e degli istituti normativi per i trienni 2018-2020 e 2021-2023;

riforma delle casse previdenziali esistenti, anche con l'istituzione della cassa previdenziale ruolo graduati.

1.4.2.4. 5[^] Commissione permanente (Bilancio)

1.4.2.4.1. 5ª Commissione permanente (Bilancio) - Seduta n. 580 (pom.) del 05/07/2022

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

BILANCIO (5ª)
MARTEDÌ 5 LUGLIO 2022
580ª Seduta

Presidenza del Presidente
[PESCO](#)

Interviene il sottosegretario di Stato per l'economia e le finanze Alessandra Sartore.

La seduta inizia alle ore 15,15.

IN SEDE CONSULTIVA

(1377-A) Ratifica ed esecuzione dell'Accordo in materia di coproduzione cinematografica tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica dominicana, con Allegato, fatto a Roma il 14 febbraio 2019

(Parere all'Assemblea. Esame. Parere non ostativo)

La relatrice [GALLICCHIO](#) (M5S) illustra il disegno di legge in titolo, segnalando, per quanto di competenza, considerato che la Commissione di merito ha recepito la riformulazione dell'articolo 3, comma 1, richiesta da questa Commissione nel parere reso lo scorso 22 giugno, che non vi sono osservazioni da formulare.

La rappresentante del GOVERNO si esprime in senso conforme alla relatrice.

Verificata la presenza del prescritto numero legale, la Commissione approva la proposta di parere non ostativo avanzata dalla relatrice.

(2408) Ratifica ed esecuzione dell'Accordo di sede tra la Repubblica italiana e l'Ufficio europeo per il sostegno all'asilo relativo allo stabilimento di un ufficio operativo in Roma, fatto a Roma il 22 novembre 2017, con Dichiarazione interpretativa congiunta fatta a Roma il 1º luglio 2021 e a La Valletta il 13 luglio 2021

(Parere alla 3a Commissione. Esame. Parere non ostativo)

La relatrice [MODENA](#) (FIBP-UDC) illustra il disegno di legge in titolo, segnalando che il provvedimento in esame non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica ed è corredato di una relazione tecnica verificata positivamente. Per quanto di competenza, osserva che non vi sono quindi osservazioni da formulare.

La sottosegretaria SARTORE si esprime in senso conforme alla relatrice.

Verificata la presenza del prescritto numero legale, la Commissione approva la proposta di parere non ostativo avanzata dalla relatrice.

(2195) Ratifica ed esecuzione della Convenzione tra il Governo della Repubblica italiana e lo Stato di Libia per evitare le doppie imposizioni in materia di imposte sul reddito e per prevenire le evasioni fiscali, fatta a Roma il 10 giugno 2009, con Scambio di Note emendativo fatto a Roma il 7 e il 22 agosto 2014

(Parere alla 3a Commissione. Esame e rinvio)

Il relatore **DELL'OLIO** (M5S) illustra il disegno di legge in titolo, segnalando, che il provvedimento è corredato di relazione tecnica, verificata positivamente, sulla base dei dati e delle informazioni emerse dalle dichiarazioni annuali dei sostituti d'imposta modello 770 e modello CUD per gli anni d'imposta 2018 e 2019.

La relazione tecnica stima minori entrate per complessivi 1.490.000 euro, dei quali 850.000 euro in relazione alla tassazione dei dividendi (articolo 11 della Convenzione), 375.000 euro dai redditi da professioni indipendenti (articolo 15), 250.000 euro dalla tassazione degli utili di capitale (articolo 14) e 15.000 euro in relazione ai canoni (articolo 13).

L'onere per le minori entrate quantificato dalla relazione tecnica trova copertura mediante corrispondente riduzione dell'accantonamento del Ministero degli affari esteri e della cooperazione internazionale, del fondo speciale di parte corrente, che risulta presentare la necessaria capienza.

Per quanto di competenza, in relazione all'articolo 3 del disegno di legge, deve valutarsi l'aggiornamento della decorrenza dell'onere all'anno 2023 e occorre riformulare la clausola di copertura con riferimento al bilancio triennale 2022-2024.

Per quanto riguarda i compensi, i rimborsi spese e le altre retribuzioni analoghe ricevute da un residente di uno Stato contraente in qualità di amministratore unico o di membro del consiglio di amministrazione di una società residente dell'altro Stato contraente, l'articolo 17 della Convenzione sposta la tassazione nello stato di residenza della società erogante: di conseguenza, nel caso di soggetti residenti in Italia che ricevono emolumenti da società residenti in Libia, il reddito sarà imponibile nello Stato estero. La relazione tecnica osserva che la disposizione non limita il potere di tassazione al solo stato di residenza della società e non iscrive effetti finanziari alla norma. Va osservato, al riguardo, che anche nel caso di una eventuale tassazione concorrente italiana, verrebbe comunque attribuito un credito di imposta per le tasse pagate in Libia, con conseguente perdita di gettito. Su tale profilo appare necessario acquisire chiarimenti da parte del Governo.

Per quanto concerne l'articolo 5 della Convenzione, in tema di stabile organizzazione, il paragrafo 3 prevede un'eccezione agli standard dell'OCSE, rappresentata dal limite temporale di tre mesi necessari a configurare un cantiere di costruzione quale stabile organizzazione: al riguardo, la relazione illustrativa si limita ad asserire che il predetto limite è stato controbilanciato da regole di attribuzione degli utili alla stabile organizzazione in linea con i principi di ripartizione dell'OCSE, nonché da una clausola, inserita negli articoli relativi ai redditi di capitale (articoli 11, 12 e 13) che limita l'applicabilità delle disposizioni domestiche libiche in materia di forza attrattiva della stabile organizzazione. Appare necessario, al riguardo, acquisire dal Governo elementi integrativi della relazione tecnica, al fine di dare dimostrazione che dall'applicazione delle disposizioni da ultimo richiamate derivi la compensazione degli effetti finanziari.

La sottosegretaria SARTORE si riserva di fornire gli elementi di risposta.

Il seguito dell'esame è quindi rinviato.

Schema di decreto ministeriale di approvazione del programma pluriennale di A/R n. SMD 40/2021, relativo alle capacità Comando e Controllo (C2) Multidominio della Difesa nell'ambito del progetto Defence Information Infrastructure (DII) (n. 395)
(Osservazioni alla 4a Commissione. Esame e rinvio)

Il relatore [DAMIANI](#) (*FIBP-UDC*) illustra lo schema di decreto in titolo, segnalando, con riferimento alle finalità del programma, che lo Stato Maggiore della Difesa fa presente come esso, articolato su più interventi riferiti all'adeguamento della capacità operativa di Comando e Controllo (C2), sia finalizzato ad assicurare l'interoperabilità con gli standard NATO/Europei/Multinazionali trasversalmente all'intero complesso dei domini operativi di intervento (terrestre, marittimo e avionico, oltre che cibernetico), in ottica *Federated Mission Networking*. Tale progetto si innesta nel nuovo e più ampio alveo della *Defence Cloud*, la nuova infrastruttura ubiquitaria, permeante, sicura ed accessibile che dovrà unire in un continuum informativo il Comando e Controllo ed i dati operativi, godendo di indiscussa superiorità nei sistemi di interconnessione di rete e di fruizione delle informazioni connotate dal maggior grado di qualità e aggiornamento. Del segmento di programma in questione si prevede l'avvio nel corso 2023, per una durata complessiva di dodici anni, e la conclusione nel 2034. L'onere previsionale complessivo del segmento di programma in esame è stimato in circa 198,8 milioni di euro. Tale spesa è completamente finanziata a valere sui capitoli del settore investimento del bilancio ordinario del Ministero della difesa nell'ambito delle risorse disponibili a legislazione vigente, di cui all'articolo 1, comma 14, della legge di bilancio 2020 (Cap. 7120-42).

L'impresa pluriennale si svilupperà secondo un cronoprogramma previsionale dei pagamenti, riportato nella scheda tecnica allegata allo schema in esame, di carattere meramente indicativo, da aggiornarsi, a valle del perfezionamento dell'iter negoziale, secondo l'effettiva esigenza di cassa. 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 nel Documento programmatico pluriennale della Difesa per il triennio 2021-2023 tra le schede dei programmi maggiori di previsto avvio (p. 67). Secondo il DPP, il programma è di previsto finanziamento sul bilancio del Ministero della difesa per mezzo delle risorse recate da: capitoli "a fabbisogno", per complessivi 27,1 milioni di euro; risorse tratte dal fondo di cui all'articolo 1, comma 140, della legge di bilancio 2017, per 141,1 milioni di euro; fondo di cui all'articolo 1, comma 14, della legge di bilancio 2020, per 198,80 milioni di euro. Il programma ha, secondo quanto riportato DPP, un fabbisogno previsionale di 1.278 milioni di euro, da aggiornarsi costantemente in ragione della rapida evoluzione delle tecnologie coinvolte ed al momento è finanziata una tranche di complessivi 367 milioni di euro distribuiti in 14 anni.

Per quanto di competenza, chiede innanzitutto elementi informativi sui profili finanziari dell'intero programma, che non risultano reperibili nella scheda tecnica.

Andrebbe quindi valutata l'opportunità di specificare espressamente che l'esame parlamentare del presente schema di decreto è circoscritto al descritto segmento del programma, rispetto al quale sono state già individuate le relative risorse finanziarie. Gli ulteriori segmenti dovranno pertanto formare oggetto di successivi schemi di decreto, da sottoporre anch'essi all'esame del Parlamento, una volta reperite le necessarie risorse finanziarie.

Risulta inoltre necessario acquisire dal Governo una conferma circa l'effettiva sussistenza delle risorse in oggetto 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.

Per ulteriori approfondimenti, rinvia alla relativa nota di documentazione del Senato e della Camera dei deputati.

La rappresentante del GOVERNO mette a disposizione una nota istruttoria di risposta ai rilievi della

Commissione.

Il seguito dell'esame è quindi rinviato.

(2495) *Disciplina dell'attività di relazioni istituzionali per la rappresentanza di interessi*, approvato dalla Camera dei deputati in un testo risultante dall'unificazione dei disegni di legge d'iniziativa dei deputati Silvia Fregolent; Maria Anna Madia e Francesco Silvestri (Parere alla 1a Commissione sul testo e sugli emendamenti. Esame del testo. Parere non ostativo. Esame emendamenti e rinvio)

Il relatore **DELL'OLIO** (M5S) illustra il disegno di legge in titolo ed i relativi emendamenti, segnalando, per quanto di competenza, in relazione al testo, alla luce dei chiarimenti forniti e delle modifiche intervenute presso l'altro ramo del Parlamento, che non si hanno osservazioni da formulare.

In relazione agli emendamenti, non vi sono osservazioni da formulare sulle proposte riferite agli articoli 1, 2 e 3.

In relazione agli emendamenti riferiti all'articolo 4, occorre valutare i profili finanziari degli analoghi emendamenti 4.3 e 4.4, che attribuiscono la gestione del Registro dei rappresentanti d'interesse alla Presidenza del Consiglio dei ministri, nonché delle analoghe proposte 4.5 e 4.6, che affidano il suddetto Registro al Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro, in luogo dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato.

Non vi sono osservazioni sui restanti emendamenti riferiti all'articolo 4.

In relazione agli emendamenti riferiti all'articolo 5, occorre valutare la portata finanziaria degli emendamenti 5.4 (analogo al 5.5), 5.6 (analogo al 5.7), e 5.8, nella parte in cui pongono l'onere dell'aggiornamento del Registro, con riguardo all'agenda degli incontri, a carico del decisore pubblico e non del rappresentante di interessi, come previsto dall'articolo 5 del testo.

Non vi sono osservazioni sui restanti emendamenti riferiti all'articolo 5.

Non vi sono osservazioni da formulare sugli emendamenti riferiti agli articoli 6, 7, 8 e 9.

In relazione agli emendamenti riferiti all'articolo 10, chiede conferma dell'assenza di oneri connessi alla proposta 10.1, che rende obbligatoria, salvo eccezione motivata, l'indizione della procedura di consultazione per tutti gli atti normativi e regolatori di carattere generale.

Non vi sono osservazioni sui restanti emendamenti riferiti all'articolo 10.

Non vi sono osservazioni da formulare sugli emendamenti riferiti agli articoli 11 e 13.

La rappresentante del GOVERNO concorda con il relatore circa la valutazione di nulla osta sul testo del disegno di legge.

In merito agli emendamenti, si riserva di fornire gli elementi di risposta.

Verificata la presenza del prescritto numero legale, la Commissione approva un parere non ostativo sul testo del disegno di legge.

Il seguito dell'esame è quindi rinviato.

(2597) *Disposizioni di revisione del modello di Forze armate interamente professionali, di proroga del termine per la riduzione delle dotazioni dell'Esercito italiano, della Marina militare, escluso il Corpo delle capitanerie di porto, e dell'Aeronautica militare, nonché in materia di avanzamento degli ufficiali. Delega al Governo per la revisione dello strumento militare nazionale*, approvato dalla Camera dei deputati in un testo risultante dall'unificazione dei disegni di legge d'iniziativa dei deputati Ferrari ed altri; Deidda ed altri; Giovanni Russo ed altri; Del Monaco ed altri; Del Monato ed altri; Ferrari ed altri (Parere alla 4ª Commissione sul testo e sugli emendamenti. Esame e rinvio)

Il relatore [FANTETTI](#) (*Misto-IaC (I-C-EU-NdC (NC))*) illustra il disegno di legge in titolo ed i relativi emendamenti, segnalando, per quanto di competenza, in relazione al testo, che all'articolo 1 si dispone la proroga al 2033 del termine già previsto dall'articolo 2207 del Codice dell'ordinamento militare al 2024, ai fini della riduzione a 150.000 unità complessive dei contingenti organici delle tre Forze armate (Esercito, Marina, escluso il Corpo delle capitanerie di porto, e Aeronautica). A tale proposito, andrebbe fornito un quadro aggiornato del processo di riduzione degli organici attuato sino ad oggi, nonché degli effetti di minor spesa già conseguiti, oltre che di quelli attesi in relazione al completamento dell'attuazione della riforma nei termini già previsti dalla normativa vigente. Occorre poi un chiarimento sul fatto che la relazione tecnica depositata presso la Camera dei deputati il 26 aprile 2004, a cui di seguito farà riferimento, asserisce che non vi sarebbero oneri a carico della finanza pubblica dalla proroga dell'attuazione della riduzione. Va osservato, a tale proposito, che non sono stati associati in via preventiva effetti scontati ai fini dei saldi di finanza pubblica, al momento dell'approvazione della legge n. 244 del 2012, ma tuttavia si sarebbe dovuto scontare tali effetti in sede di adozione dei decreti legislativi, con il conseguente aggiornamento delle previsioni tendenziali di spesa.

Riguardo all'articolo 2, concernente la rimodulazione delle dotazioni organiche dei sottufficiali e dei volontari, andrebbe fornita un'integrazione della relazione tecnica con l'indicazione dei fattori e parametri retributivi distinti per le tre Forze Armate, al fine di verificare che sia stato utilizzato un dato medio adeguato.

Con riferimento all'articolo 3, in tema di reclutamento, stato giuridico, avanzamento e impiego dei volontari in ferma prefissata, andrebbe confermata l'assenza di effetti finanziari rispetto alla legislazione vigente. In particolare, andrebbe chiarito se dalla modifica dell'articolo 704 della legge n. 66 del 2010, di cui al comma 1, lettera *a*), n. 11), possano scaturire diritti soggettivi legati all'immissione nei ruoli dei volontari in servizio permanente, salva espressa rinuncia, senza tener conto dei posti annualmente disponibili, come previsto invece a legislazione vigente. La modifica dell'articolo 930 della medesima legge n. 66 del 2010, di cui al comma 1, lettera *f*), estende la platea di personale che transita in modo automatico nelle qualifiche funzionali del personale civile del Ministero della difesa. La stessa relazione tecnica afferma che col nuovo sistema si avrà un'immissione automatica, mentre il sistema vigente prevede una graduatoria. Al riguardo, non sembra plausibile l'affermazione della relazione tecnica per cui la neutralità finanziaria sarebbe garantita dalla procedura di adozione di un decreto ministeriale. Evidenza che la neutralità finanziaria deve essere garantita già a livello legislativo, e comunque in assenza di ulteriori elementi sostanziali non è dal rinvio a un decreto ministeriale che si può ricavare l'assenza di oneri.

Con riferimento all'articolo 5, recante disposizioni transitorie sulla disciplina dei volontari in ferma prefissata, andrebbero chiarite le modalità di determinazione delle platee indicate nelle tabelle 10 e 12 della relazione tecnica, relative rispettivamente a VFP1 e VFP3 e ai Volontari in ferma prefissata del Corpo delle capitanerie di porto.

Riguardo all'articolo 6, comma 2, in tema di importo del buono posto corrisposto ai volontari in ferma prefissata, andrebbero confermati i parametri per il calcolo delle stime contemplate nella relazione tecnica ed in particolare per la platea dei beneficiari presa in considerazione e per il computo delle giornate lavorative.

Per quanto concerne l'articolo 8, recante disposizioni in materia di avanzamento degli ufficiali, con riguardo al conferimento del grado superiore di generale di corpo d'armata ed equiparati ai maggiori generali delle Armi e dei Corpi delle Forze Armate, di cui alla lettera *b*), rileva che la norma appare suscettibile di determinare effetti onerosi non considerati, dal momento che i suddetti conferimenti sono comunque disposti in "sovrannumero" rispetto alle relative dotazioni organiche. Andrebbe inoltre confermata la congruità del numero degli avanzamenti previsti. Evidenza poi una discrasia fra le ipotesi assunte dalla relazione tecnica nella parte discorsiva e in quella tabellare, differenza che si riflette in una diversa distribuzione temporale degli oneri per quanto riguarda il trattamento di fine servizio (TFS) e in una periodica e costante sottostima dell'onere pensionistico, anche se contenuta. Rappresenta poi che gli oneri per i trattamenti pensionistici relativi al 2026 e al 2027 appaiono

sottostimati, con effetti che si riverberano sugli anni successivi, in quanto calcolati, su base unitaria, assumendo una permanenza nel nuovo ruolo inferiore a quella che le stesse tabelle indicano. Inoltre, andrebbe escluso che i soggetti che cesseranno dal servizio dopo più di 3 anni, maturino più di 40 anni di servizio perché ciò porterebbe ad un incremento del TFS rispetto a quanto stimato.

Relativamente all'articolo 9, recante la delega legislativa per la revisione dello strumento militare nazionale, per i profili di quantificazione, va premesso che la delega prevede richiama quanto previsto dall'articolo 17, comma 2, della legge n. 196 del 2009. Tuttavia, sulla base degli elementi già desumibili dal dettato normativo, nonché dalle indicazioni fornite dalla relazione tecnica, in particolare, sulle lettere *c)*, *d)* e *g)*, recanti solo sommarie indicazioni in merito alle spese previste, appaiono sin da ora configurabili effetti di maggior onere connessi all'esercizio della delega, per cui chiede di fornire dati e informazioni riguardo al prevedibile impegno finanziario per le Amministrazioni della Difesa, e sulle previste fonti di copertura finanziaria. Analoghi effetti di onerosità appaiono connessi alle previsioni dei criteri direttivi di cui alle lettere *a)* ed *f)*, che richiamano la possibilità di istituire posizioni "soprannumerarie" sia nelle Forze Armate che nelle pubbliche amministrazioni per il personale che vi transiti per inidoneità sopravvenuta al servizio militare, nonché per le specifiche modalità di richiamo di 1.000 unità collocate in congedo in vari profili di carriera delle Forze Armate, oltre che alla possibilità, per i medici militari e per il personale militare delle professioni sanitarie, di esercitare l'attività libero professionale intramuraria.

Riguardo all'articolo 10, per i profili di copertura finanziaria, risulta necessario avere chiarimenti circa la possibilità di individuare sin da ora le risorse finanziarie cui si intende attingere per finalità di copertura dei relativi effetti, che la disposizione indica in relazione al fondo di parte corrente di cui all'articolo 619 del Codice dell'ordinamento militare in relazione alla ristrutturazione delle Forze Armate. Come già rilevato in relazione alla legge delega di revisione dello strumento militare n. 244 del 2012, va ribadito che prevedere che, con un mero decreto del Ministro della difesa, adottato di concerto con quello dell'Economia e delle finanze, siano annualmente accertati i risparmi conseguiti nel corso dell'esercizio finanziario e che i medesimi affluiscono in appositi fondi, uno di parte corrente e uno di conto capitale, per la riallocazione all'interno delle voci di spesa delle Forze armate, rappresenta una deroga al principio di unità del bilancio previsto all'articolo 24, comma 4, della legge di contabilità e finanza pubblica. In ogni caso, andrebbe verificata la concreta fattibilità della copertura degli oneri previsti dal provvedimento in esame di cui alla tabella 20 della relazione tecnica, a carico del suddetto fondo di parte corrente, il quale sembrerebbe presentare disponibilità non perfettamente adeguate, ciò anche alla luce del carattere "inderogabile" degli oneri in questione. Per chiarire le criticità finanziarie sopra rilevate, richiede la predisposizione della relazione tecnica aggiornata, ai sensi dell'articolo 17, comma 8, della legge n. 196 del 2009.

Per ulteriori osservazioni rinvia alla nota del servizio del bilancio n. 318.

In relazione alle proposte emendative, con riguardo agli emendamenti riferiti all'articolo 3, chiede conferma dell'assenza di oneri della proposta 3.3, in tema di efficacia delle graduatorie e collocamento presso altre pubbliche amministrazioni. Appaiono suscettibili di determinare maggiori oneri le proposte 3.6 e 3.10. Occorre valutare se l'emendamento 3.7, che innalza a 70 anni il limite di età per la permanenza nella riserva di complemento, possa comportare ulteriori oneri a carico della finanza pubblica. Richiede la relazione tecnica sulla proposta 3.0.1.

In relazione agli emendamenti riferiti all'articolo 5, risulta necessario acquisire la relazione tecnica sugli emendamenti 5.0.1 e 5.0.3. Comporta maggiori oneri la proposta 5.0.2.

Non vi sono osservazioni sui restanti emendamenti.

La sottosegretaria SARTORE consegna la relazione tecnica aggiornata, di cui all'articolo 17, comma 8, della legge di contabilità e finanza pubblica, positivamente verificata.

Il seguito dell'esame è quindi rinviato.

(2646) Conversione in legge del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante disposizioni urgenti

per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili

(Parere all'8ª Commissione sul testo e sugli emendamenti. Esame del testo e rinvio. Rinvio dell'esame degli emendamenti)

Il presidente [PESCO](#) (M5S), in qualità di relatore, illustra il disegno di legge in titolo, segnalando, per quanto di competenza, con riferimento all'articolo 1, che il Governo dovrebbe assicurare che dalla semplificazione e accelerazione degli interventi per il Giubileo 2025, non derivi una diversa rappresentazione degli effetti finanziari sui saldi di finanza pubblica. Il Governo dovrebbe inoltre assicurare la sostenibilità per Roma Capitale e la Città metropolitana di Roma Capitale degli oneri, anche a valere sui loro rispettivi bilanci, relativi alle convenzioni con ANAS S.p.A.

L'articolo 2 prevede che le risorse versate dai soggetti controllati, eccedenti 3,184 milioni di euro annui, relativi ai fabbisogni di finanziamento delle attività già facenti capo al Registro italiano dighe, per le quali la relazione tecnica afferma che nell'ultimo triennio tali eccedenze sono state in parte non riassegnate e in parte andate in economia. Si prevede che tali somme restino acquisite al bilancio dello Stato, per essere destinate al fondo risorse decentrate del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, per il riconoscimento di incentivi in favore di dipendenti di livello non dirigenziale, nel limite di 800 mila euro annui e per spese di missione nel limite di 200 mila euro annui. Si tratta della copertura di oneri nuovi, con entrate già previste a legislazione vigente, che negli anni scorsi hanno costituito economie di bilancio o sono rimaste acquisite all'entrata senza essere riassegnate: sembra pertanto configurarsi una copertura a bilancio che non appare in linea con la legge di contabilità.

Con riferimento all'articolo 3, osserva che la clausola di copertura di cui alla lettera *b)* del comma 4, mediante l'utilizzo del fondo per la riassegnazione dei residui perenti di parte capitale, non appare in linea con legge di contabilità, in quanto non viene meno l'obbligo dello Stato sottostante alla riassegnazione in bilancio dei residui. Inoltre dovrebbe valutarsi la riformulazione della clausola di copertura in termini di corrispondente riduzione dell'autorizzazione legislativa di spesa relativa al fondo di parte capitale di cui all'articolo 34-ter, comma 5, della legge 31 dicembre 2009, n.196.

Analoghe osservazioni vanno riferite all'articolo 4, comma 3, lettera *b)*, per la copertura a carico del fondo per la riassegnazione dei residui di parte capitale.

In merito al comma 4 del medesimo articolo, e alla previsione che i canoni riferiti agli scarichi sono introitati direttamente dal comune di Venezia, andrebbe chiarito se tale disposizione determini una riduzione di entrate per l'Autorità per la Laguna di Venezia, con riflessi sui propri equilibri di bilancio. In relazione alla possibilità di rimodulazione delle risorse prevista al comma 5, andrebbe valutato il possibile impatto sugli effetti finanziari già scontati sui saldi.

Per quanto riguarda l'articolo 5, osserva che la clausola di copertura di cui alla lettera *a)* del capoverso 7-quinquies del comma 1, mediante l'utilizzo del fondo per la riassegnazione dei residui perenti di parte corrente, non appare in linea con la legge di contabilità, in quanto non viene meno l'obbligo dello Stato sottostante la riassegnazione in bilancio dei residui. Inoltre, dovrebbe valutarsi la riformulazione della clausola di copertura in termini di corrispondente riduzione dell'autorizzazione legislativa di spesa relativa al fondo di parte corrente di cui all'articolo 34-ter, comma 5, della legge 31 dicembre 2009, n.196.

In merito alle semplificazioni e alle riduzioni di termini recate dall'articolo 6, in materia di trasporto aereo, il Governo dovrebbe assicurare che tali disposizioni non determinino un profilo di spesa degli interventi previsti a legislazione vigente differente rispetto a quello già scontato nei tendenziali. Andrebbe inoltre confermata la sostenibilità a carico della Commissione tecnica PNRR-PNIEC, anche della valutazione degli interventi in esame, così come di quelli di cui all'articolo 1 del presente decreto, pur alla luce delle risorse destinate dall'articolo 12.

Per quanto concerne l'articolo 7, in materia di sicurezza e circolazione stradale e di infrastrutture autostradali, osserva, in relazione al comma 4, che la quantificazione dell'incremento tariffario dei pedaggi del 19 per cento operata dalla relazione tecnica è difforme da quella della relazione illustrativa

che invece afferma che gli incrementi tariffari evitati dalla disposizione sono pari a circa il 24 per cento dal momento che la relazione illustrativa tiene conto pure degli anni 2020 (+2,56 per cento) e 2021 (+2,56 per cento).

Inoltre, le due relazioni non tengono conto della sospensione tariffaria del primo semestre dell'anno 2022 che, in base a quanto riportato dalla relazione tecnica, dipende da una decisione unilaterale del concessionario.

Va osservato che, considerando gli incrementi di cui riferisce la relazione illustrativa e il primo semestre 2022, non sarebbe più garantita la compensazione degli effetti finanziari ed economici conseguenti alla sospensione dell'incremento tariffario dal 1° luglio 2022 fino al 31 dicembre 2022 mediante la sospensione dei versamenti dei canoni all'ANAS previsti dal comma 2 dell'articolo 9-*ter* del decreto-legge n. 123 del 2019.

Occorre altresì valutare, anche in considerazione dei procedimenti amministrativi pendenti a carico del concessionario, se dalla ulteriore proroga della sospensione degli incrementi tariffari dei pedaggi autostradali, possano derivare contenziosi tra le parti, con possibili oneri a carico della finanza pubblica.

In merito all'articolo 8, in materia di trasporto pubblico e regionale, osserva che la relazione tecnica non consente di individuare quanta parte del finanziamento è destinata all'implementazione e sviluppo della banca dati e quanto alle competenze attribuite all'Osservatorio: sul punto, al fine di valutare la congruità delle risorse, appare opportuno acquisire chiarimenti da parte del Governo.

Con riferimento al comma 3, laddove si concede all'Osservatorio la facoltà di stipulare convenzioni, occorre valutare l'opportunità di inserire una apposita clausola di invarianza finanziaria, atteso che la relazione tecnica afferma che le convenzioni saranno effettuate nell'ambito delle risorse previste a legislazione vigente, ma la norma non reca una espressa previsione in tal senso.

In riferimento ai commi da 9 a 11, in considerazione di quanto affermato dalla relazione tecnica con riguardo all'esercizio del potere sostitutivo per la realizzazione delle attività manutentive omesse, in danno dell'azienda di trasporto pubblico locale (TPL), andrebbe assicurato che tale potere sia esercitato in maniera tale da consentire una perfetta compensazione, anche temporale, degli oneri sostenuti dall'ente concedente.

Va osservato inoltre che la relazione tecnica non si sofferma sugli oneri per gli enti concedenti, derivanti dall'obbligo di istituire una commissione tecnica composta da soggetti di comprovata esperienza, né su quelli per l'acquisizione delle valutazioni in ordine alla possibilità di proseguire l'esercizio del sistema di trasporto che la norma attribuisce alle risorse già disponibili a legislazione vigente. Andrebbe quindi fornita una stima di tali costi e degli enti coinvolti nonché individuate le risorse dei relativi bilanci che potranno essere destinate a tali finalità.

Per quanto concerne il comma 12, va osservato che gli effetti ascritti in termini di fabbisogno e indebitamento netto relativi al finanziamento delle infrastrutture stradali sostenibili delle regioni, province e città metropolitane, di cui all'articolo 1, comma 406, della legge n. 234 del 2021, non erano allineati con quelli in termini di saldo netto da finanziare, nel senso che per le annualità 2022 e 2023 si prevedeva un impatto in termini di fabbisogno e indebitamento netto pari all'80 per cento di quello considerato ai fini del saldo netto da finanziare. La norma in esame, invece, nell'utilizzare le predette risorse per altre finalità, ascrive su tutti e tre i saldi di finanza pubblica i medesimi effetti. Sul punto appare dunque opportuno un chiarimento da parte del Governo.

In relazione all'articolo 9, recante interventi urgenti per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, per quanto concerne i commi 2 e 4 appare necessario acquisire dal Governo chiarimenti ed ulteriori elementi informativi, al fine di assicurare che rimangano inalterati gli effetti sui saldi di finanza pubblica previsti dalla legge di bilancio per il

2022.

Per quanto riguarda l'articolo 10, con riferimento ai commi 2 e 4, appare opportuno acquisire dal Governo maggiori elementi di valutazione e di dettaglio al fine di poter valutare la congruità delle quantificazioni proposte dalla relazione tecnica, per le autorizzazioni di spesa relative al Consiglio superiore dei lavori pubblici e alla Commissione nazionale per il dibattito pubblico.

In relazione al comma 5, osserva che la clausola di copertura mediante l'utilizzo del fondo per la riassegnazione dei residui perenti di parte corrente, non appare in linea con la legge di contabilità, in quanto non viene meno l'obbligo dello Stato sottostante alla riassegnazione in bilancio dei residui. Inoltre, si valuti la riformulazione della clausola di copertura in termini di corrispondente riduzione dell'autorizzazione legislativa di spesa relativa al fondo di parte corrente di cui all'articolo 34-ter, comma 5, della legge 31 dicembre 2009, n. n. 196.

Per ulteriori approfondimenti, rinvia alla nota del Servizio del bilancio n. 320.

La sottosegretaria SARTORE mette a disposizione una nota istruttoria di risposta ai rilievi della Commissione.

Il seguito dell'esame è quindi rinviato.

(1785) Roberta PINOTTI ed altri. - Norme per la promozione dell'equilibrio di genere negli organi costituzionali, nelle autorità indipendenti, negli organi delle società controllate da società a controllo pubblico e nei comitati di consulenza del Governo

(Parere alla 1a Commissione sul nuovo testo e sugli emendamenti. Seguito e conclusione dell'esame. Parere non ostativo condizionato, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, sul testo. Parere in parte non ostativo e in parte contrario, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, sugli emendamenti)

Prosegue l'esame sospeso nella seduta antimeridiana del 29 giugno.

La relatrice [CONZATTI](#) (IV-PSI) riepiloga la precedenti fasi dell'esame del nuovo testo del provvedimento in titolo e dei relativi emendamenti.

La sottosegretaria SARTORE concorda con la relatrice circa la necessità di inserire nel nuovo testo un'apposita clausola d'invarianza finanziaria e amministrativa.

In merito agli emendamenti, formula una valutazione non ostativa su tutte le proposte emendative, fatta eccezione per la proposta 5.2, sulla quale esprime un avviso contrario, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, per assenza di relazione tecnica.

La RELATRICE propone quindi l'espressione del seguente parere: "La Commissione programmazione economica, bilancio, esaminato il nuovo testo del disegno di legge in titolo, esprime, per quanto di propria competenza, parere non ostativo condizionato, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, all'inserimento, dopo l'articolo 5 del seguente: "Art. 5-bis (Disposizioni finanziarie) 1. Dall'attuazione della presente legge non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Le amministrazioni interessate alla relativa attuazione vi provvedono con le sole risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente."

In merito agli emendamenti, esprime, per quanto di competenza, parere contrario, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, sulla proposta 5.2. Il parere è non ostativo sui restanti emendamenti."

Verificata la presenza del prescritto numero legale, la Commissione approva.

(1921) RIPAMONTI e altri. - Disciplina della professione di guida turistica

(2087) CROATTI. - Disciplina della professione di guida turistica

(Parere alla 10a Commissione sul nuovo testo unificato e sugli emendamenti. Seguito dell'esame del testo unificato e rinvio. Rinvio dell'esame degli emendamenti)

Prosegue l'esame sospeso nella seduta del 21 giugno.

La sottosegretaria SARTORE mette a disposizione una nota del Governo recante una proposta di modifica che, se recepita, consentirebbe l'espressione di un parere di nulla osta sul testo unificato.

Il seguito dell'esame è quindi rinviato.

(1419) Sonia FREGOLENT ed altri. - Disposizioni per la tutela dei lavoratori dalle maculopatie e inserimento nei livelli essenziali di assistenza della maculopatia degenerativa miopica e senile
(Parere alla 11a Commissione sul testo e sugli emendamenti. Seguito dell'esame e rinvio)

Prosegue l'esame sospeso nella seduta del 21 giugno.

La relatrice [RIVOLTA](#) (L-SP-PSd'Az) chiede se sia pervenuta la relazione tecnica richiesta sul provvedimento in titolo.

La rappresentante del GOVERNO fa presente che la relazione tecnica non è ancora stata trasmessa dall'amministrazione competente.

Il seguito dell'esame è quindi rinviato.

(2229) Emanuele PELLEGRINI e altri. - Disposizioni in materia di compartecipazione da parte dello Stato alle spese sostenute dagli enti locali per i minori collocati in comunità di tipo familiare o in istituti di assistenza
(Parere alla 1a Commissione sul testo e sugli emendamenti. Seguito dell'esame e rinvio)

Prosegue l'esame sospeso nella seduta del 21 giugno.

La relatrice [RIVOLTA](#) (L-SP-PSd'Az) chiede se sia pervenuta la relazione tecnica sul disegno di legge in titolo richiesta dalla Commissione.

La sottosegretaria SARTORE fa presente che la relazione tecnica non è ancora pervenuta.

Il seguito dell'esame è quindi rinviato.

(2633) Delega al Governo per il riordino della disciplina degli Istituti di ricovero e cura a carattere scientifico, di cui al decreto legislativo 16 ottobre 2003, n. 288, approvato dalla Camera dei deputati
(Parere alla 12ª Commissione sul testo e sugli emendamenti. Seguito dell'esame e rinvio)

Prosegue l'esame sospeso nella seduta del 28 giugno.

Il presidente PESCO, ricollegandosi alla nota istruttoria messa a disposizione nella seduta del 28 giugno, prospetta alla Commissione la possibilità di formulare un parere non ostativo con due presupposti volti a fugare le perplessità di carattere finanziario sollevate dalla Ragioneria generale dello Stato.

Il seguito dell'esame è quindi rinviato.

(2185) CANDIANI ed altri. - Modifiche alla disciplina relativa alla Corte dei conti a tutela del corretto riavvio del Paese

(Parere alla 1a Commissione sul testo e sugli emendamenti. Seguito dell'esame e rinvio)

Prosegue l'esame sospeso nella seduta pomeridiana dell'11 maggio.

La relatrice [GALLICCHIO](#) (M5S) riepiloga gli emendamenti riferiti al nuovo testo del disegno di legge in titolo, segnalando, per quanto di competenza, che occorre verificare la sostenibilità della clausola di invarianza finanziaria di cui all'emendamento 1.1. Occorre valutare, in relazione al parere che sarà reso sul testo, la portata finanziaria della proposta 3.1, di cui va verificata anche la sostenibilità della clausola di invarianza finanziaria. In merito alla proposta 3.1 (testo 2), chiede conferma della compatibilità dell'emendamento con l'invarianza delle risorse finanziarie disponibili a legislazione vigente. Occorre, altresì, acquisire conferma del carattere ordinamentale delle proposte 3.0.1 e 3.0.2. Non vi sono osservazioni sui restanti emendamenti, ivi comprese le restanti riformulazioni trasmesse fino al 27 giugno.

La sottosegretaria SARTORE mette a disposizione una nota della Ragioneria generale dello Stato sul nuovo testo del provvedimento in titolo.

Incidentalmente, ricorda che, con riguardo a diverse sollecitazioni pervenute al Governo per la conclusione di provvedimenti all'ordine del giorno delle Commissioni, il Ministero dell'economia e delle finanze è chiamato, in base alla legge di contabilità e finanza pubblica, a verificare le relazioni tecniche che, tuttavia, devono essere predisposte dai ministeri competenti.

In particolare, si è in attesa, per tredici provvedimenti, delle relative relazioni tecniche da parte delle amministrazioni competenti; su altri tre disegni di legge, invece, la relazione tecnica è stata trasmessa ed è in verifica. Soltanto in un caso, la relazione tecnica deve essere predisposta proprio dal Ministero dell'economia e delle finanze.

Il seguito dell'esame è quindi rinviato.

(2574) Modifiche alla legge 26 luglio 1975, n. 354, al decreto-legge 13 maggio 1991, n. 152, convertito, con modificazioni, dalla legge 12 luglio 1991, n. 203, e alla legge 13 settembre 1982, n. 646, in materia di divieto di concessione dei benefici penitenziari nei confronti dei detenuti o internati che non collaborano con la giustizia, approvato dalla Camera dei deputati in un testo risultante dall'unificazione dei disegni di legge d'iniziativa dei deputati Vincenzo Bruno Bossio e

Magi; Ferraresi e altri; Delmastro Delle Vedove e altri; Paolini e altri

(Parere alla 2a Commissione sugli emendamenti. Seguito e conclusione dell'esame. Parere in parte non ostativo e in parte condizionato, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione)

Prosegue l'esame sospeso nella seduta del 21 giugno.

Il relatore [FANTETTI](#) (Misto-IaC (I-C-EU-NdC (NC))) riepiloga le precedenti fasi di esame degli emendamenti al disegno di legge in titolo.

La sottosegretaria SARTORE fa presente che, in base agli elementi istruttori trasmessi dal Ministero della giustizia, è possibile esprimere una valutazione di nulla osta sugli emendamenti 1.4, 1.12, 1.17, 1.21 e 1.23.

In merito, invece, alle proposte emendative 1.13 e 1.14, la valutazione non ostativa è condizionata all'inserimento di un'apposita clausola di neutralità finanziaria.

Il senatore [DELL'OLIO](#) (M5S) avanza perplessità circa la valutazione non ostativa sull'emendamento 1.17 che, a suo avviso, rappresenta un peggioramento, a livello finanziario, rispetto al testo del disegno di legge.

La rappresentante del GOVERNO fa presente che il Ministero dell'economia e delle finanze ha preso atto delle rassicurazioni contenute nella relazione tecnica predisposta dal Ministero della giustizia, in quanto gli adempimenti ivi previsti rientrano nell'attività ordinaria delle istituzioni competenti.

Alla luce del dibattito svoltosi, il RELATORE propone quindi l'espressione del seguente parere: "La Commissione programmazione economica, bilancio, esaminati gli emendamenti riferiti al disegno di legge in titolo, esprime, per quanto di competenza, sulle proposte 1.13 e 1.14 parere non ostativo condizionato, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, all'inserimento di una clausola di invarianza finanziaria volta a prevedere che dall'attuazione delle suddette proposte non debbano derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica e che le amministrazioni interessate alla relativa attuazione vi provvedano con le sole risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente. Il parere è non ostativo sui restanti emendamenti."

La Commissione approva.

(2009) Deputato LIUNI ed altri. - Disposizioni per la disciplina, la promozione e la valorizzazione delle attività del settore florovivaistico, approvato dalla Camera dei deputati
(Parere alla 9a Commissione sugli emendamenti. Seguito dell'esame e rinvio)

Prosegue l'esame sospeso nella seduta del 29 giugno.

La relatrice [RIVOLTA](#) (L-SP-PSd'Az) illustra gli emendamenti accantonati nella seduta del 29 giugno scorso riferiti al disegno di legge in titolo, segnalando, per quanto di competenza, in merito agli emendamenti riferiti all'articolo 4, che occorre chiedere conferma del carattere ordinamentale della proposta 4.5 (testo 2).

In merito agli emendamenti riferiti all'articolo 5, occorre valutare la portata finanziaria della proposta 5.1 (testo 2).

In merito agli emendamenti riferiti all'articolo 7, appare suscettibile di determinare effetti onerosi la proposta 7.100, istitutiva di un ufficio di livello dirigenziale non generale presso il Ministero delle politiche agricole, per cui manca la quantificazione degli oneri. Richiede la relazione tecnica sulla proposta 7.100 (testo 2).

La sottosegretaria SARTORE fa presente la necessità di acquisire la relazione tecnica sugli emendamenti riformulati indicati dalla relatrice.

Il seguito dell'esame è quindi rinviato.

La seduta termina alle ore 16,05.

1.4.2.4.2. 5ª Commissione permanente (Bilancio) - Seduta n. 585 (pom.) del 13/07/2022

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

BILANCIO (5ª)
MERCOLEDÌ 13 LUGLIO 2022
585ª Seduta (pomeridiana)

Presidenza della Vice Presidente
RIVOLTA

Interviene il sottosegretario di Stato per l'economia e le finanze Alessandra Sartore.

La seduta inizia alle ore 15,45.

IN SEDE CONSULTIVA

(2668) Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 17 maggio 2022, n. 50, recante misure urgenti in materia di politiche energetiche nazionali, produttività delle imprese e attrazione degli investimenti, nonché in materia di politiche sociali e di crisi ucraina, approvato dalla Camera dei deputati

(Parere all'Assemblea sul testo e sugli emendamenti. Esame del testo. Parere non ostativo. Rinvio dell'esame degli emendamenti)

La presidente **RIVOLTA** (L-SP-PSd'Az), in qualità di relatrice, illustra i profili finanziari del disegno di legge in titolo, proponendo, per quanto di competenza, alla luce della relazione tecnica aggiornata di cui all'articolo 17, comma 8, della legge di contabilità e finanza pubblica, positivamente verificata, l'espressione di un parere non ostativo.

La sottosegretaria SARTORE esprime avviso conforme a quello della relatrice.

Verificata la presenza del prescritto numero di senatori, posta ai voti, la proposta di parere non ostativo sul testo è approvata dalla Commissione.

Il seguito dell'esame è quindi rinviato.

(2597) Disposizioni di revisione del modello di Forze armate interamente professionali, di proroga del termine per la riduzione delle dotazioni dell'Esercito italiano, della Marina militare, escluso il Corpo delle capitanerie di porto, e dell'Aeronautica militare, nonché in materia di avanzamento degli ufficiali. Delega al Governo per la revisione dello strumento militare nazionale, approvato dalla Camera dei deputati in un testo risultante dall'unificazione dei disegni di legge d'iniziativa dei deputati Ferrari ed altri; Deidda ed altri; Giovanni Russo ed altri; Del Monaco ed altri; Del Monato ed altri; Ferrari ed altri

(Parere alla 4ª Commissione sul testo e sugli emendamenti. Seguito e conclusione dell'esame. Parere non ostativo con osservazione, sul testo. Parere in parte non ostativo e in parte contrario, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, sugli emendamenti)

Prosegue l'esame sospeso nella seduta del 5 luglio.

Il relatore [FANTETTI](#) (*Misto-IaC (I-C-EU-NdC (NC))*) propone l'espressione del seguente parere sul testo: "La Commissione programmazione economica, bilancio, esaminato il disegno di legge in titolo e preso atto della 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, con la seguente osservazione: con riguardo all'articolo 10 sulla copertura finanziaria, si ribadisce - come già rilevato per la legge delega di revisione dello strumento militare n. 244 del 2012 - che la previsione secondo cui, con decreto del Ministro della difesa, adottato di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sono annualmente accertati i risparmi conseguiti nel corso dell'esercizio finanziario e i medesimi affluiscono in appositi fondi, uno di parte corrente e uno di conto capitale, per la riallocazione all'interno delle voci di spesa delle Forze armate, rappresenta una deroga al principio dell'unità del bilancio sancito dall'articolo 24, comma 4, della legge di contabilità."

La sottosegretaria SARTORE esprime un avviso conforme al relatore.

Verificata la presenza del prescritto numero legale, la Commissione approva la proposta di parere avanzata dal relatore sul testo del provvedimento.

Il RELATORE riepiloga poi gli emendamenti al provvedimento in esame suscettibili di criticità di ordine finanziario.

La rappresentante del GOVERNO esprime un avviso contrario sulle proposte 3.3, 3.6, 3.7 e 3.10, per maggiori oneri.

Rappresenta la necessità di acquisire la relazione tecnica sull'emendamento 3.0.1.

Altresì, evidenzia la necessità di acquisire la relazione tecnica anche sull'emendamento 3.5, non segnalato dalla Commissione.

Esprime poi un avviso contrario sugli emendamenti 5.0.1 e 5.0.3 per assenza di relazione tecnica, nonché sulla proposta 5.0.2 per maggiori oneri.

Il RELATORE propone quindi l'espressione del seguente parere sugli emendamenti: "La Commissione programmazione economica, bilancio, esaminati gli emendamenti relativi al disegno di legge in titolo, esprime, per quanto di competenza, parere contrario, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, sulle proposte 3.3, 3.5, 3.6, 3.7, 3.10, 3.0.1, 5.0.1, 5.0.2 e 5.0.3. Sui restanti emendamenti, il parere è non ostativo.

La Commissione approva.

(2407) *Ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica del Ghana in materia di cooperazione nel settore della difesa, fatto ad Accra il 28 novembre 2019*

(Parere alla 3ª Commissione. Esame e rinvio)

La relatrice [FERRERO](#) (*L-SP-PSd'Az*) illustra il disegno di legge in titolo, segnalando, per quanto di competenza, che, pur essendo il disegno di legge inserito nell'elenco degli accantonamenti slittati di cui all'articolo 18, comma 3, della legge n. 196 del 2009, trattandosi di esame in prima lettura, è opportuno, in relazione all'articolo 3 del disegno di legge, recante la copertura finanziaria, aggiornare

la decorrenza dell'onere, nonché il riferimento della copertura sul fondo speciale di parte corrente di spettanza del Ministero degli affari esteri, all'esercizio finanziario 2022 e al bilancio triennale 2022-24, in conformità alla normativa contabile.

Rileva che andrebbe poi confermato che dall'articolo 7, paragrafo 3, dell'Accordo, non derivi alcun obbligo per l'Italia di corrispondere in via anticipata salari e indennità al personale inviato dal Ghana, in linea con quanto risulta nella relazione tecnica, ove si afferma che l'Italia non intende accedere a eventuali richieste in tal senso della Parte ghanese.

Infine, in relazione all'articolo 12, paragrafo 1, dell'Accordo, osserva che andrebbe confermato che dall'eventuale anticipo delle spese odontoiatriche e mediche presso strutture private per il personale della Parte inviante, che sembra prospettato dalla relazione tecnica, non derivino ulteriori oneri a carico della finanza pubblica.

La rappresentante del GOVERNO mette a disposizione una nota istruttoria di risposta ai rilievi della Commissione.

Il seguito dell'esame è quindi rinviato.

(2195) *Ratifica ed esecuzione della Convenzione tra il Governo della Repubblica italiana e lo Stato di Libia per evitare le doppie imposizioni in materia di imposte sul reddito e per prevenire le evasioni fiscali, fatta a Roma il 10 giugno 2009, con Scambio di Note emendativo fatto a Roma il 7 e il 22 agosto 2014*

(Parere alla 3a Commissione. Seguito dell'esame e rinvio)

Prosegue l'esame sospeso nella seduta del 5 luglio.

La sottosegretaria SARTORE mette a disposizione una nota istruttoria sul provvedimento in titolo.

Il seguito dell'esame è quindi rinviato.

(2009) *Deputato LIUNI ed altri. - Disposizioni per la disciplina, la promozione e la valorizzazione delle attività del settore florovivaistico*, approvato dalla Camera dei deputati

(Parere alla 9a Commissione sugli emendamenti. Seguito dell'esame e rinvio)

Prosegue l'esame sospeso nella seduta antimeridiana del 6 luglio.

La rappresentante del GOVERNO fa presente che sugli emendamenti al provvedimento in titolo, il cui esame è rimasto in sospeso, è pervenuta la relazione tecnica che attualmente è in corso di verifica.

Il seguito dell'esame è quindi rinviato.

(2646) *Conversione in legge del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili*

(Parere all'8ª Commissione sul testo e sugli emendamenti. Seguito dell'esame del testo e rinvio. Rinvio dell'esame degli emendamenti)

Prosegue l'esame sospeso nella seduta del 5 luglio.

La correlatrice **FAGGI** (L-SP-PSd'Az) fa presente l'opportunità di rinviare ad una successiva seduta

l'espressione del parere sul testo del disegno di legge in titolo, tenuto conto dell'assenza del correlatore Dell'Olio.

Il seguito dell'esame è quindi rinviato.

(2307) MARINO e Daniela SBROLLINI. - Modifiche alla legge 20 agosto 2019, n. 92, concernenti l'introduzione dell'educazione finanziaria nell'ambito dell'insegnamento dell'educazione civica

(Parere alla 7a Commissione sul testo e sugli emendamenti. Seguito dell'esame e rinvio)

Prosegue l'esame sospeso nella seduta del 21 aprile.

Il senatore [FERRO](#) (FIBP-UDC) chiede al Governo di acquisire gli elementi istruttori richiesti dalla Commissione sul provvedimento in titolo.

Il seguito dell'esame è quindi rinviato.

(758) Marco PELLEGRINI ed altri. - Istituzione in Foggia di una sezione distaccata della corte di appello di Bari, di una sezione distaccata della corte di appello di Bari in funzione di corte di assise di appello, di una sezione distaccata del tribunale per i minorenni di Bari, di una sezione distaccata della Direzione distrettuale antimafia di Bari

(Parere alla 2a Commissione. Seguito dell'esame e rinvio)

Prosegue l'esame sospeso nella seduta del 28 giugno.

Il senatore [Marco PELLEGRINI](#) (M5S) sollecita l'acquisizione degli elementi istruttori richiesti dalla Commissione sul provvedimento in titolo.

Il seguito dell'esame è quindi rinviato.

SCONVOCAZIONE DELL'UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI

La PRESIDENTE avverte che l'Ufficio di Presidenza integrato dai rappresentanti dei Gruppi, già convocato al termine della seduta plenaria pomeridiana, non avrà luogo.

La Commissione prende atto.

La seduta termina alle ore 16,05.

1.4.2.4.3. 5ª Commissione permanente (Bilancio) - Seduta n. 586 (pom.) del 26/07/2022

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

BILANCIO (5ª)
MARTEDÌ 26 LUGLIO 2022
586ª Seduta
Presidenza del Presidente

[PESCO](#)

Interviene il sottosegretario di Stato per l'economia e le finanze Alessandra Sartore.

La seduta inizia alle ore 15,15.

IN SEDE CONSULTIVA

[\(2646\)](#) Conversione in legge del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili

(Parere all'8ª Commissione sul testo e sugli emendamenti. Seguito e conclusione dell'esame del testo. Parere non ostativo condizionato, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, e con osservazioni. Esame degli emendamenti. Parere in parte non ostativo e in parte condizionato, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione. Rinvio dell'esame dei restanti emendamenti)

Prosegue l'esame sospeso nella seduta pomeridiana del 13 luglio.

La correlatrice [FAGGI](#) (L-SP-PSd'Az) osserva preliminarmente che, presso la Commissione lavori pubblici, sono in corso interlocuzioni volte ad individuare le proposte emendative suscettibili di approvazione.

Si apre, quindi, un dibattito sull'andamento delle suddette interlocuzioni, in cui prendono la parola la sottosegretaria SARTORE, la senatrice [LUPU](#) (M5S) e il presidente [PESCO](#).

Il correlatore [DELL'OLIO](#) (M5S) passa quindi ad illustrare la seguente proposta di parere sul testo del provvedimento in esame: "La Commissione programmazione economica, bilancio, esaminato il disegno di legge in titolo e acquisiti gli elementi informativi forniti dal Governo, preso atto che: in relazione all'articolo 1, viene confermato che dall'attuazione della disposizione non derivano effetti finanziari sui saldi di finanza pubblica differenti rispetto a quelli già scontati a legislazione vigente, e altresì che agli oneri derivanti dall'autorizzazione, in favore della società Giubileo 2025, di Roma Capitale e della Città metropolitana di Roma Capitale, ad affidare gli interventi per la messa in sicurezza e la manutenzione delle strade comunali di Roma, mediante apposite convenzioni, ad ANAS S.p.A., si provvede a valere sulle risorse assegnate alla Città metropolitana di Roma Capitale con il decreto di cui all'articolo 1, comma 406, della legge n. 234 del 2021, nonché sulle risorse dei rispettivi bilanci di Roma Capitale e della Città metropolitana di Roma Capitale, senza pregiudicare in alcun modo gli equilibri di bilancio; in relazione all'articolo 2, si rappresenta che la disposizione, alla luce delle economie rinvenute negli ultimi anni, introduce un'autorizzazione di spesa che consente l'utilizzo di risorse per le ulteriori finalità individuate dalla stessa e tese a rafforzare l'attività di vigilanza sulle dighe e sul loro esercizio; in relazione all'articolo 3, con riguardo alla copertura individuata dal comma 4 per gli oneri derivanti dal comma 1, si assicura la disponibilità delle risorse e l'assenza di pregiudizi nei confronti delle finalità previste a legislazione vigente a valere sulle medesime risorse; in relazione all'articolo 4, con riguardo alla copertura individuata dal comma 3 per gli oneri derivanti dai commi 1 e 2, si assicura la disponibilità delle predette risorse e l'assenza di pregiudizi nei confronti delle finalità

previste a legislazione vigente a valere sulle medesime risorse. Con riferimento al comma 4, si precisa che la modifica operata alla lettera l) del comma 2 dell'articolo 95, riguardante gli introiti derivanti dai canoni riscossi dal comune di Venezia per gli scarichi civili e quelli relativi alle aziende artigiane produttive, agli enti assistenziali e alle aziende turistiche ricettive della ristorazione, non produce effetti finanziari e, in particolare, non determina una riduzione di entrate per l'Autorità per la Laguna di Venezia, in quanto i citati introiti risultano all'attualità già inseriti quali poste di bilancio del Comune di Venezia, ai sensi dell'articolo 10, comma 4-*bis*, del decreto-legge n. 18 del 1990, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 71 del 1990. In relazione ai possibili effetti finanziari derivanti dalla rimodulazione prevista dal comma 5, si rappresenta che la disposizione non determina un impatto sui saldi di finanza pubblica differente rispetto a quello già scontato a legislazione vigente, in quanto si limita a consentire la possibilità per il Comitato istituzionale per la salvaguardia di Venezia e della sua Laguna di provvedere, oltre che alla ripartizione delle risorse disponibili a legislazione vigente e assegnate per il piano degli interventi nell'ambito della Laguna di Venezia, anche ad una rimodulazione di tali risorse; in relazione all'articolo 5, si assicura, con riguardo alla copertura finanziaria per l'anno 2022 mediante utilizzo del Fondo per il riaccertamento dei residui passivi perenti di parte corrente dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, la disponibilità delle predette risorse e l'assenza di pregiudizi nei confronti delle finalità previste a legislazione vigente a valere sulle medesime risorse; in relazione all'articolo 6, viene confermato che le semplificazioni e le riduzioni di termini recate dalla disposizione non determinano effetti finanziari sugli interventi previsti a legislazione vigente differenti rispetto a quelli già scontati nei tendenziali. Si evidenzia inoltre che la disposizione non attribuisce nuove competenze alla Commissione speciale PNRR-PNIEC, ma si limita ad applicare ai procedimenti di competenza della Commissione VIA esclusivamente i termini procedurali previsti dall'articolo 8, comma 2-bis, del decreto legislativo n. 152 del 2006; in relazione all'articolo 7, viene rappresentato in via preliminare che la divergenza tra l'ammontare degli incrementi tariffari previsti in relazione tecnica, pari al 19 per cento, e gli incrementi riportati nella relazione illustrativa, pari al 24 per cento, deriva da un mero errore formale. Ciò premesso, in relazione agli effetti finanziari derivanti dalla sospensione dell'incremento delle tariffe di pedaggio delle Autostrade A 24 e A 25, di cui al comma 4 della disposizione, viene osservato che, anche considerando l'entità complessiva degli incrementi tariffari sospesi e un volume di ricavi da pedaggio nel 2022 equivalente a quello pre-pandemico, sussisterebbe un'adeguata copertura degli effetti finanziari ed economici conseguenti, come risulta dalle tabelle ivi allegate. Si evidenzia infine che il concessionario ha, volontariamente e unilateralmente, deciso di non applicare l'ipotetico incremento maturato nel primo semestre 2022 e, pertanto, ha rinunciato a conseguire maggiori ricavi nel periodo; in relazione all'articolo 8, con riguardo alla ripartizione del finanziamento tra le diverse finalità, allo scopo di individuare la quota parte assorbita dall'implementazione e sviluppo della banca dati e quella destinata alle competenze attribuite all'Osservatorio nazionale sulle politiche del trasporto pubblico locale, viene prodotta una tabella ove si riportano le stime previsionali relative all'utilizzo per il 2002 dell'importo di 5,2 milioni di euro. Con riferimento al comma 3, in merito alla facoltà attribuita all'Osservatorio di stipulare convenzioni con altre amministrazioni ed enti, nel sottolineare che la predetta stipulazione dovrà necessariamente avvenire nei limiti delle risorse disponibili a legislazione vigente, non si hanno osservazioni in ordine all'eventuale inserimento di una clausola di invarianza finanziaria. In relazione alle disposizioni di cui ai commi da 9 e 11, si rappresenta che esse attribuiscono non una mera facoltà, bensì un obbligo in capo agli enti concedenti o affidanti di effettuare le attività manutentive nei termini stabiliti: sarà pertanto cura di tali enti, nell'ambito della propria autonomia gestionale e organizzativa, provvedere all'esercizio del potere sostitutivo, in maniera tale da consentire una perfetta composizione, anche temporale, degli oneri sostenuti. Parimenti tali enti, nelle more dell'effettuazione degli interventi manutentivi programmati, nonché durante il loro svolgimento, provvederanno, nell'ambito dei propri bilanci e sulla base delle proprie risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente, a individuare le risorse necessarie all'istituzione della Commissione tecnica indipendente ai fini dell'istruttoria necessaria all'esercizio dei sistemi di trasporto in ambito metropolitano, prescrivendo le necessarie misure di

mitigazione, nonché le modalità di controllo e delle periodiche verifiche di sicurezza. In relazione al comma 12, vengono confermati gli effetti scontati sui tre saldi di finanza pubblica, tenuto conto della natura degli interventi che presentano analoghe caratteristiche tecniche e tempistiche realizzative, nonché delle informazioni più aggiornate già considerate nei quadri tendenziali di finanza pubblica sottostanti il Documento di economia e finanza 2022; in relazione all'articolo 9, confermandosi quanto già indicato nella relazione tecnica, si ribadisce la neutralità della disposizione su tutti saldi di finanza pubblica, atteso che si tratta di rimodulazioni di specifici interventi, finanziati con il riparto del Fondo investimenti delle amministrazioni centrali, i cui effetti sono stati già scontati sui saldi di finanza pubblica, aventi analoga caratteristica tecnica e tempistica realizzativa; in relazione all'articolo 10, con riguardo ai profili di quantificazione di cui ai commi 2 e 4, si rappresenta che è stato previsto che vengano sottoposti a dibattito pubblico 15 progetti nell'anno 2022 e 30 progetti nell'anno 2023, ad un costo medio affrontato dalla Commissione nazionale per il dibattito pubblico di 10.000 euro per ciascun progetto. In relazione alla copertura individuata dal comma 5 per gli oneri derivanti dai commi 2 e 4, si assicura la disponibilità delle risorse di cui al 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, e l'assenza di pregiudizi nei confronti delle finalità previste a legislazione vigente a valere sulle medesime risorse, esprime, per quanto di competenza, parere non ostativo, condizionato, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, all'inserimento, all'articolo 8, comma 3, dopo le parole: "può stipulare" delle seguenti: ", senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica,".

Il parere è altresì reso con le seguenti osservazioni: con riferimento alle disposizioni di cui agli articoli 2, commi 2 e 3, 3, comma 4, lettera *b*), 4, comma 3, lettera *b*), 5, comma 1, capoverso *7-quinquies*, lettera *a*) e 10, comma 5, si segnala che la copertura finanziaria non appare pienamente in linea con le regole di contabilità e finanza pubblica; in relazione all'articolo 7, comma 4, si rappresenta il rischio che, dalla ulteriore proroga della sospensione degli incrementi tariffari dei pedaggi autostradali, possano derivare contenziosi, con possibili oneri a carico della finanza pubblica; con riferimento all'articolo 8, commi da 9 a 11, che pone a carico degli enti concedenti o affidanti l'obbligo di effettuare le attività manutentive in caso di mancata o ritardata effettuazione degli interventi manutentivi e di costituire una Commissione tecnica indipendente per la valutazione dell'effettivo stato di manutenzione del sistema di trasporto interessato dall'intervento, la mancanza nella relazione tecnica di una stima di massima di tali costi, degli enti coinvolti e delle risorse dei relativi bilanci che potranno essere destinate a tali finalità, non appare in linea con l'articolo 19 della legge n. 196 del 2009."

La sottosegretaria SARTORE esprime un avviso conforme a quello del correlatore.

Verificata la presenza del prescritto numero legale, la Commissione approva la proposta di parere testé illustrata.

La correlatrice [FAGGI](#) (*L-SP-PSd'Az*) illustra gli emendamenti e i subemendamenti riferiti al disegno di legge in titolo, segnalando, per quanto di competenza, che, in merito all'emendamento del Governo X1.1, che prevede l'abrogazione del decreto-legge 7 luglio 2022, n. 85 e l'inserimento delle relative norme nel disegno di legge in esame, appare necessario acquisire una integrazione della relazione tecnica. Osserva poi che, in relazione al capoverso *1-bis*, la relazione tecnica non presenta una stima degli effetti e dei rapporti giuridici che potrebbero derivare dal periodo di vigenza del decreto-legge. Per quanto attiene al comma 3 del capoverso *7-bis*, segnala che la norma si limita ad istituire un fondo con una dotazione di 500 milioni di euro nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, mentre la relazione tecnica non presenta una ipotesi di stima né dell'indennizzo dovuto al concessionario né del risarcimento del danno cagionato dall'inadempimento del concessionario.

Fa poi presente che, il comma 4 del capoverso *7-bis*, nel disporre la proroga di due anni per l'adozione dei decreti di esproprio, prevede che ai relativi oneri si provveda a valere sulle risorse di cui all'articolo *2-terdecies*, ultimo periodo, del decreto-legge n. 121 del 2021; anche in questo caso, rileva che la relazione tecnica non fornisce un quadro chiaro in merito alle risorse ad oggi disponibili e all'entità

degli espropri da effettuare.

Il capoverso 7-ter, nel dichiarare risolta per grave inadempimento del concessionario la Convenzione unica del 18 novembre 2009 tra ANAS spa e Strada dei Parchi spa, rileva che attribuisce, nelle more del trasferimento della titolarità della concessione e comunque non oltre la data del 31 dicembre 2023, la gestione delle autostrade A24 e A25 ad ANAS Spa, a decorrere dal 8 luglio 2022, e dispone l'assunzione del personale di Strada dei Parchi Spa nonché delle società Parchi *Global Service* Spa e *Infraengineering* Srl da parte di ANAS, con l'applicazione del contratto di lavoro applicato da ANAS e salvaguardia di ogni effetto economico e normativo, dell'anzianità di servizio maturata presso dette società. Anche in questo caso, rileva che la relazione tecnica non fornisce né un quadro pluriennale in relazione al costo del personale né la dimostrazione della neutralità finanziaria per ANAS in relazione all'assunzione della gestione delle citate autostrade.

Per quanto concerne, infine, il capoverso 7-quater, osserva che il Governo dovrebbe confermare la disponibilità delle risorse richiamate dalle lettere a), b), c) e d), e l'assenza di pregiudizi nei confronti delle finalità previste a legislazione vigente; altresì, con riferimento alle lettere a) e b), occorre valutare l'opportunità di riformulare le coperture in termini di riduzione delle autorizzazioni legislative di spesa. Per ulteriori rilievi, rinvia alla Nota n. 324 del Servizio del bilancio (avente ad oggetto il disegno di legge di conversione del decreto-legge n. 85 del 2022).

Per quanto riguarda i subemendamenti riferiti all'emendamento del Governo X1.1, richiede la relazione tecnica sulla proposta X1.1/1. Segnala che occorre poi valutare la congruità della copertura relativa alla proposta X1.1/5. Rileva poi la necessità di valutare la portata finanziaria della proposta X1.1/7, in tema di ristori ai concessionari autostradali. Osserva che risulta inoltre necessario acquisire la relazione tecnica sul subemendamento X1.1/8.

Segnala poi che occorre valutare i profili finanziari delle analoghe proposte X1.1/14 e X1.1/15, che affidano all'ANAS anche gli interventi di manutenzione straordinaria. Richiede inoltre la relazione tecnica sulle analoghe proposte X1.1/16 e X1.1/17, nonché sui subemendamenti X1.1/18, X1.1/19, X1.1/20 (analogo a X1.1/21, X1.1/22 e X1.1/23), X1.1/24 (analogo a X1.1/25 e X1.1/26), X1.1/27 (analogo a X1.1/28 e X1.1/29), X1.1/34 e X1.1/35 (analogo a X1.1/36).

Osserva inoltre che occorre valutare gli effetti finanziari degli analoghi subemendamenti X1.1/37 e X1.1/38, che prevedono il subentro di ANAS nei contratti di finanziamento relativi alla manutenzione. Risulta inoltre necessario acquisire la relazione tecnica sulle proposte X1.1/39, X1.1/41, X1.1/42, X1.1/43, X1.1/44, X1.1/45, X1.1/46 (analogo a X1.1/47 e X1.1/48), X1.1/49, X1.1/51, X1.1/56 e X1.1/63. Chiede poi conferma della sostenibilità della clausola di invarianza finanziaria di cui al subemendamento X1.1/64.

Osserva poi che non vi sono osservazioni sui restanti subemendamenti.

Per quanto concerne gli emendamenti riferiti all'articolo 1, rileva che occorre valutare gli eventuali effetti finanziari degli emendamenti 1.0.1, 1.0.2, 1.0.3, 1.0.4 e 1.0.5. Sulla proposta dei relatori 1.1000, chiede conferma che la lettera a) non determini effetti negativi per la finanza pubblica. Fa poi presente che non vi sono osservazioni sui restanti emendamenti riferiti all'articolo 1.

Con riguardo agli emendamenti riferiti all'articolo 2, rileva che sembrano comportare maggiori oneri gli emendamenti 2.0.1 e 2.0.7. Appare inoltre necessario acquisire una relazione tecnica sugli emendamenti 2.6, 2.7, 2.8, 2.9, 2.10, 2.0.2, 2.0.6 e 2.0.8. Segnala poi che non vi sono osservazioni sui restanti emendamenti riferiti all'articolo 2.

Con riferimento agli emendamenti all'articolo 3, rileva che sembrano comportare maggiori oneri gli emendamenti 3.3, 3.0.5 e 3.0.7. Osserva poi che occorre acquisire una relazione tecnica sugli emendamenti 3.4, 3.5, 3.6, 3.7, 3.9, 3.0.1, 3.0.2, 3.0.6 e 3.0.8. Fa presente che appare inoltre necessario valutare gli eventuali effetti finanziari derivanti dagli emendamenti 3.10 e 3.0.3. Rileva poi che non vi sono osservazioni sui restanti emendamenti riferiti all'articolo 3.

Per quanto concerne gli emendamenti all'articolo 4, fa presente che sembrano comportare maggiori oneri gli emendamenti 4.2, 4.0.1, 4.0.3, 4.0.4, 4.0.8 e 4.0.11. Rileva poi che appare necessario acquisire una relazione tecnica sugli emendamenti 4.7, 4.10, 4.11, 4.12, 4.13, 4.0.2, 4.0.6 e 4.0.12. Chiede conferma del carattere ordinamentale della proposta 4.0.2 (testo 2). Osserva poi che occorre

altresì valutare gli eventuali effetti finanziari degli emendamenti 4.0.5 e 4.0.7. Rileva quindi che non vi sono osservazioni sui restanti emendamenti riferiti all'articolo 4.

In merito agli emendamenti riferiti all'articolo 5, segnala che sembrano comportare maggiori oneri gli emendamenti 5.1, 5.2 e 5.3. Appare poi necessario acquisire una relazione tecnica sugli emendamenti 5.2 (testo 2), 5.0.1, 5.0.2, 5.0.3, 5.0.4, 5.0.5, 5.0.6, 5.0.7 e 5.0.7 (testo 2). Osserva che non vi sono osservazioni sui restanti emendamenti riferiti all'articolo 5.

In relazione agli emendamenti all'articolo 6, fa presente che sembra comportare maggiori oneri l'emendamento 6.0.2. Rileva che occorre acquisire una relazione tecnica sugli emendamenti 6.8, 6.9, 6.10, 6.11, 6.12, 6.13, 6.13 (testo 2), 6.15, 6.16, 6.17, 6.18, 6.19, 6.20, 6.22, 6.0.1, 6.0.3 e 6.0.4. Fa presente che occorre inoltre valutare gli eventuali effetti finanziari derivanti dagli emendamenti 6.23 e 6.24. Rileva che non vi sono osservazioni sui restanti emendamenti riferiti all'articolo 6.

Per quanto riguarda gli emendamenti riferiti all'articolo 7, fa presente che sembrano comportare maggiori oneri gli emendamenti 7.1, 7.18, 7.19, 7.101, 7.103, 7.123, 7.136, 7.138, 7.0.10, 7.0.11, 7.0.12, 7.0.23, 7.0.24 e 7.0.33. Rileva che occorre acquisire una relazione tecnica sugli emendamenti 7.8, 7.9, 7.11, 7.27, 7.28, 7.29, 7.80, 7.81, 7.82, 7.87, 7.88, 7.89, 7.93, 7.94, 7.95, 7.96, 7.97, 7.98, 7.99, 7.100, 7.105, 7.108, 7.110, 7.111, 7.112, 7.113, 7.117, 7.118, 7.119, 7.121, 7.128, 7.129, 7.130, 7.131, 7.132, 7.133, 7.134, 7.135, 7.137, 7.0.1, 7.0.2, 7.0.5, 7.0.6, 7.0.7, 7.0.8, 7.0.9, 7.0.14, 7.0.15, 7.0.16, 7.0.17, 7.0.18, 7.0.20, 7.0.21, 7.0.22, 7.0.25, 7.0.26, 7.0.27, 7.0.30, 7.0.32, 7.0.34 e 7.0.35. Segnala che risulta inoltre necessario valutare gli eventuali effetti finanziari derivanti dagli emendamenti 7.12, 7.13, 7.14, 7.15, 7.16, 7.17, 7.26, 7.36, 7.68, 7.74, 7.75, 7.76, 7.91 e 7.122. Chiede conferma dell'assenza di oneri della proposta dei relatori 7.2000. Fa poi presente che non vi sono osservazioni sui restanti emendamenti riferiti all'articolo 7, ivi inclusa la proposta dei relatori 7.1000.

Per quanto riguarda gli emendamenti riferiti all'articolo 8, rileva che occorre valutare la portata finanziaria della proposta 8.3. Richiede la relazione tecnica sulla proposta 8.4. Segnala inoltre che occorre valutare la portata finanziaria degli emendamenti 8.6 (analogo all'8.54 e 8.0.25) e 8.7 (analogo all'8.51 e 8.0.26). Occorre poi verificare la disponibilità delle risorse poste a copertura delle proposte 8.8 e 8.10. Rileva quindi l'opportunità di valutare gli effetti finanziari dell'emendamento 8.11. Richiede la relazione tecnica sulle proposte 8.12, 8.13 e 8.15. Osserva che occorre poi valutare la portata finanziaria della proposta 8.17. Richiede la relazione tecnica sulla proposta 8.18 (analogo all'8.53, 8.0.23 e 8.0.24). Segnala inoltre che occorre valutare la portata finanziaria dell'emendamento 8.25. Fa poi presente l'opportunità di valutare gli analoghi emendamenti 8.26, 8.27, 8.28 e 8.29. Rileva inoltre che occorre verificare la disponibilità delle risorse poste a copertura delle proposte 8.30 e 8.31 (analogo all'8.32, 8.33 e 8.34). Fa poi presente che occorre verificare la disponibilità delle risorse poste a copertura degli analoghi emendamenti 8.35, 8.36, 8.37 e 8.52. Richiede inoltre la relazione tecnica sulla proposta 8.36 (testo 2). Chiede poi conferma del carattere ordinamentale della proposta 8.38 (analogo a 8.39, 8.40, 8.41 e 8.42). Osserva inoltre che occorre valutare la portata finanziaria della proposta 8.43 (su cui cfr. infra 12.0.14 e 12.0.15). Fa presente che occorre poi valutare la portata finanziaria dell'emendamento 8.49. Chiede inoltre elementi per verificare la compatibilità con la normativa europea delle analoghe proposte 8.55 e 8.56. Occorre inoltre verificare la disponibilità delle risorse utilizzate a copertura della lettera a) della proposta 8.58. Osserva che occorre poi verificare la disponibilità delle risorse poste a copertura delle proposte 8.59, 8.60 (analogo all'8.61 e 8.62), 8.63 e 8.64. Fa poi presente che risulta necessario acquisire la relazione tecnica sulle proposte 8.0.1 (analogo a 8.0.2), 8.0.3 e 8.0.4 (analogo a 8.0.5, 8.0.6, 8.0.7 e 8.0.8). Rileva che occorre valutare la portata finanziaria delle analoghe proposte 8.0.9 e 8.0.10. Richiede inoltre la relazione tecnica sulle analoghe proposte 8.0.11, 8.0.12, 8.0.13, 8.0.14, 8.0.15 e 8.0.16. Richiede, altresì, la relazione tecnica sulle analoghe proposte 8.0.17, 8.0.18, 8.0.19, 8.0.20 e 8.0.21. Osserva poi che occorre acquisire la relazione tecnica per le analoghe proposte 8.0.27 e 8.0.28. Richiede la relazione tecnica sulle proposte 8.0.29, 8.0.30 (analogo a 8.0.31 e 8.0.32 e su cui cfr. infra 12.0.10), 8.0.33 (analogo a 8.0.34 e 8.0.35). Osserva inoltre che occorre verificare la disponibilità delle risorse poste a copertura della proposta 8.0.36. Fa poi presente che non vi sono osservazioni sui restanti emendamenti riferiti all'articolo 8.

Per quanto riguarda gli emendamenti riferiti all'articolo 9, rileva che occorre valutare la portata

normativa e finanziaria della proposta 9.1, valutando l'inserimento di una clausola di invarianza finanziaria. Segnala poi l'opportunità di valutare gli effetti finanziari degli analoghi emendamenti 9.3, 9.4 e 9.5, sulle modalità di erogazione degli incentivi al trasporto ferroviario di merci, nonché della proposta 9.4 (testo 2). Osserva che comporta maggiori oneri l'emendamento 9.6. Rileva inoltre che occorre valutare i profili finanziari della proposta 9.7, in tema di interventi di manutenzione sugli immobili pubblici. Segnala poi l'opportunità di valutare gli effetti finanziari della proposta 9.8, in materia di aggiornamento dei prezzi regionali dei materiali da costruzione. Richiede quindi la relazione tecnica sugli emendamenti 9.9 e 9.9 (testo 2). Chiede poi conferma del carattere ordinamentale delle proposte 9.11 e 9.14. Fa presente che comporta maggiori oneri l'emendamento 9.13. Richiede la relazione tecnica sulla proposta 9.22. Segnala poi che occorre valutare gli effetti finanziari dell'emendamento 9.23, in relazione alla sua compatibilità con le facoltà assunzionali del MIMS. Rileva inoltre l'opportunità di valutare l'eventuale portata finanziaria dell'emendamento 9.24, sull'esenzione dall'esame di idoneità all'esercizio dell'attività di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto. Osserva inoltre che occorre valutare la portata finanziaria delle proposte 9.29, 9.30 (analoga a 9.31 e 9.32), 9.33, 9.34, che intervengono sull'ambito alle autorità di sistema portuale. Rileva che comportano maggiori oneri gli analoghi emendamenti 9.35, 9.36, 9.37 e 9.38. Segnala che occorre valutare la proposta 9.39, sui compiti della Scuola nazionale della pubblica amministrazione. Osserva poi l'opportunità di valutare l'inserimento di una clausola di invarianza finanziaria nel comma 3 dell'emendamento 9.40, in tema di convenzioni tra il MIMS e l'Ente unico nazionale di accreditamento. Richiede inoltre la relazione tecnica sulle proposte 9.42 e 9.42 (testo 2). Chiede quindi conferma della disponibilità delle risorse poste a copertura degli emendamenti 9.43 e 9.44. Segnala che occorre inoltre valutare l'emendamento 9.45, sul trattamento della fornitura di energia elettrica erogata alle navi ormeggiate in porto. Fa presente che comporta maggiori oneri l'emendamento 9.46. Chiede conferma dell'assenza degli oneri sulle proposte 9.48 e 9.48 (testo 2). Osserva che comporta maggiori oneri l'emendamento 9.0.1. Richiede la relazione tecnica sull'emendamento 9.0.2. Rileva che comporta maggiori oneri l'emendamento 9.0.3 e che è necessario acquisire la relazione tecnica sulla proposta 9.0.4. Fa inoltre presente che appare suscettibile di determinare maggiori oneri la proposta 9.0.5. Richiede la relazione tecnica sulle proposte 9.0.8, 9.0.10, 9.0.11 e 9.0.12. Occorre valutare la sostenibilità da parte del Ministero della giustizia dei compiti previsti dall'emendamento dei relatori 9.1000. Rileva quindi che non vi sono osservazioni sui restanti emendamenti riferiti all'articolo 9 (ivi incluse le proposte 9.6 (testo 2) e 9.27 (testo 2)).

Per quanto riguarda gli emendamenti riferiti all'articolo 10, segnala che occorre valutare la portata finanziaria delle proposte 10.4, 10.5 (analogo al 10.6) e 10.7. Rileva che risulta inoltre necessario acquisire la relazione tecnica sulla proposta 10.8. Fa poi presente che occorre valutare la portata finanziaria degli emendamenti 10.9 e 10.10. Chiede quindi conferma del carattere ordinamentale della proposta 10.11 e richiede la relazione tecnica sulle proposte 10.12, 10.13 e 10.14 (analoga al 10.15 e 10.15 (testo 2)). Osserva che occorre poi verificare la disponibilità delle risorse utilizzate a copertura dell'emendamento 10.16 e che occorre valutare la portata finanziaria della proposta 10.17. Rileva inoltre che è necessario acquisire la relazione tecnica per l'emendamento 10.0.1 e che occorre valutare la portata finanziaria della proposta 10.0.2. Richiede poi la relazione tecnica per la proposta 10.0.3 e l'opportunità di valutare la portata finanziaria della proposta 10.0.4. Richiede inoltre la relazione tecnica sull'emendamento 10.0.5. Chiede quindi conferma del carattere ordinamentale dell'emendamento 10.0.6 (analogo al 12.0.7 e 12.0.8). Segnala che occorre inoltre valutare la portata finanziaria dell'emendamento 10.0.7. Richiede poi la relazione tecnica sulle proposte 10.0.8, 10.0.9, 10.0.10 e 10.0.11. Fa presente che occorre inoltre verificare la disponibilità delle risorse poste a copertura degli emendamenti 10.0.12 e 10.0.13. Osserva poi che non vi sono osservazioni sui restanti emendamenti riferiti all'articolo 10 (inclusa la proposta 10.17 (testo 2)).

Per quanto riguarda gli emendamenti riferiti all'articolo 11, fa presente che risulta necessario acquisire la relazione tecnica sulle proposte 11.0.1 e 11.0.2. Osserva inoltre che non vi sono osservazioni sui restanti emendamenti riferiti all'articolo 11.

Per quanto riguarda gli emendamenti riferiti all'articolo 12, fa presente che risulta necessario acquisire

la relazione tecnica sulle analoghe proposte 12.2, 12.3, 12.4 e 12.5. Richiede la relazione tecnica sulla proposta 12.4 (testo 2) e segnala che occorre valutare la portata finanziaria delle proposte 12.9, 12.10, 12.11, 12.12 (analoga al 12.13 e 12.14), 12.15 e 12.0.1 (analoga al 12.0.2, 12.0.3, 12.0.4 e 12.0.5). Richiede la relazione tecnica sulle proposte 12.12 (testo 2) e 12.12. (testo 3). Chiede inoltre conferma del carattere ordinamentale delle analoghe proposte 12.0.7 e 12.0.8 (sui cui si veda *supra* la proposta 10.0.6). Rileva poi che occorre valutare la portata finanziaria della proposta 12.0.9. Rileva che risulta quindi necessario acquisire la relazione tecnica sulle proposte 12.0.10 (su cui cfr. *supra* 8.0.30) e 12.0.12 (analoga a 12.0.13). Rileva che occorre valutare la portata finanziaria delle analoghe proposte 12.0.14 e 12.0.15 (su cui cfr. *supra* 8.43). Segnala quindi che occorre verificare la disponibilità delle risorse utilizzate a copertura degli emendamenti 12.0.16 e 12.0.17. Risulta inoltre necessario acquisire la relazione tecnica sugli emendamenti 12.0.18 e 12.0.19. Fa presente che occorre valutare la portata finanziaria della proposta 12.0.20. Chiede inoltre conferma del carattere ordinamentale degli emendamenti 12.0.21 e 12.0.22. Osserva che occorre valutare la portata finanziaria delle proposte 12.0.23, 12.0.24 e 12.0.25. Occorre avere conferma della disponibilità delle risorse utilizzate per integrare l'autorizzazione di spesa di cui alla proposta dei relatori 12.0.2000.

Rileva poi che non vi sono osservazioni sui restanti emendamenti riferiti all'articolo 12 (incluse le proposte 12.6 (testo 2) e 12.0.1000).

Il PRESIDENTE propone di procedere con l'esame degli emendamenti, limitandosi al momento ad esprimere una valutazione soltanto su quelli privi di criticità di ordine finanziario o per i quali sia sufficiente una riformulazione volta a superare eventuali problematiche finanziarie.

La Commissione conviene.

La sottosegretaria SARTORE esprime un avviso non ostativo sull'emendamento del Governo X1.1, confermando la congruità della relativa copertura finanziaria.

In merito ai subemendamenti, condiziona la valutazione non ostativa sulla proposta XI.1/19 ad una riformulazione di cui dà lettura.

Esprime poi una valutazione non ostativa sul subemendamento X1.1/5, limitatamente alla lettera *b*). Conseguentemente, esprime una valutazione non ostativa anche sul comma 4-*ter* dell'emendamento 7.121, di contenuto sostanzialmente identico alla predetta lettera *b*).

In seguito, formula una valutazione di nulla osta sulla proposta 4.7; altresì esprime il nulla osta sulle analoghe proposte 4.0.9, 4.0.10 e 10.0.4.

Il correlatore [DELL'OLIO](#) (*M5S*) si sofferma sulla portata finanziaria degli analoghi emendamenti 4.0.9, 4.0.10 e 10.0.4, che consentono ai comuni la possibilità di limitare la stipula di contratti di locazione di breve durata per finalità turistiche, dissentendo dalla valutazione non ostativa del Ministero dell'economia e delle finanze e stigmatizzando la norma di analogo tenore approvata dalla Camera dei deputati nel corso dell'esame del decreto-legge n. 50 del 2022 (cosiddetto "decreto aiuti"), relativa al Comune di Venezia.

In particolare, nel rivendicare il ruolo di vigilanza sulla programmazione economica spettante alla 5a Commissione, ritiene che tali emendamenti comportino un effetto finanziario negativo immediato, in termini di decremento di gettito connesso al venir meno di locazioni e, quindi, all'applicazione della cedolare secca sugli affitti. In secondo luogo, tali emendamenti determinano una perdita indiretta di gettito, in quanto disincentivano l'afflusso di turisti, che potrebbero avvalersi di contratti di locazione brevi per trovare un alloggio a costo contenuto.

La senatrice [CONZATTI](#) (*IV-PSI*) esprime la contrarietà del proprio gruppo sul merito degli emendamenti richiamati dal senatore Dell'Olio e sulla corrispondente disposizione introdotta nel decreto-legge n. 50 del 2022 nel corso dell'esame presso la Camera dei deputati.

Il senatore [FERRO](#) (*FIBP-UDC*) fa presente come in molte città, tra cui Verona, il ricorso a contratti di locazione di breve durata stia comportando una sostanziale conversione di strutture condominiali in una sorta di alberghi, senza però che siano rispettate le condizioni logistiche e di sicurezza a cui dovrebbero adeguarsi le strutture alberghiere.

Peraltro, osserva come l'utilizzo di tali forme di locazione rischi di comportare un depauperamento delle strutture ricettive, facendo venir meno il tessuto connettivo dei centri urbani.

Il senatore [Marco PELLEGRINI](#) (M5S) sottolinea come il proprio gruppo non sia insensibile alla problematica dello spopolamento dei centri storici.

Tuttavia, si tratta di affrontare un problema di grande portata che richiederebbe un intervento normativo apposito.

Da ultimo, per quanto concerne i profili finanziari, è fortemente opinabile affermare che tali proposte siano prive di effetti finanziari negativi.

La sottosegretaria SARTORE si riserva un approfondimento sulle proposte emendative richiamate dal senatore Dell'Olio, chiedendone quindi l'accantonamento.

Successivamente, esprime una valutazione non ostativa sugli emendamenti 6.14, 7.30, 7.33 e 7.34.

Con riguardo agli analoghi emendamenti 5.2 e 5.3, la valutazione non ostativa è limitata alla sola lettera b).

Il PRESIDENTE prospetta l'accantonamento degli emendamenti 5.2 e 5.3 per favorire un approfondimento, tenuto peraltro conto della presentazione della proposta 5.2 (testo 2).

La sottosegretaria SARTORE formula quindi un avviso non ostativo sulle proposte 7.12, 7.98 e 7.0.22.

Il correlatore [DELL'OLIO](#) (M5S) manifesta perplessità circa l'assenza di profili di criticità derivanti dalla proposta 7.0.22, che fa venir meno, a regime, il cofinanziamento da parte degli enti beneficiari.

La sottosegretaria SARTORE ribadisce una valutazione non ostativa sull'emendamento 7.0.22, in quanto l'eventuale onere derivante dal venir meno del cofinanziamento troverebbe copertura attraverso il ricorso a risorse statali.

Alla luce del dibattito svoltosi, la correlatrice FAGGI propone quindi l'espressione del seguente parere: "La Commissione programmazione economica, bilancio, esaminati gli emendamenti riferiti al disegno di legge in titolo, esprime, per quanto di competenza, parere non ostativo sulle proposte X1.1, 4.7, 6.14, 7.12, 7.30, 7.33, 7.34, 7.98 e 7.0.22.

Sul subemendamento X1.1/5, il parere non ostativo è condizionato, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, alla soppressione della lettera a).

Sul subemendamento X1.1/19, il parere non ostativo è condizionato, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, alla sua riformulazione nella seguente versione: "All'emendamento X1.1, al «Conseguentemente», lettera b), capoverso «Art. 7-ter», apportare le seguenti modificazioni: a) al comma 3, lettera a), al secondo periodo dopo le parole: «e che viene inquadrato», inserire le seguenti: «, fatto salvo quanto previsto dal terzo periodo,» e dopo il secondo periodo, inserire il seguente: «Al personale assunto da ANAS S.p.A. ai sensi del presente comma continuano ad applicarsi, purché impiegato nello svolgimento del servizio autostradale relativo alle autostrade A24 e A25 e in deroga alle previsioni di cui al secondo periodo, le condizioni economiche e normative previste dal contratto collettivo nazionale di lavoro applicato da Strada dei Parchi S.p.A., da Parchi Global Services S.p.A. o da Infraengineering S.r.l. con salvaguardia, ad ogni effetto economico e normativo, del livello di inquadramento e dell'anzianità lavorativa maturata presso dette società.»; b) al comma 7, dopo la parola: «provvede», inserire le seguenti: «, ai sensi dell'articolo 12, comma 4, del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130.».

Sull'emendamento 7.121, il parere non ostativo è condizionato, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, alla soppressione del comma 4-bis.

Su tutti i restanti emendamenti e subemendamenti, l'esame resta sospeso."

Posta ai voti, la proposta di parere, risulta approvata.

Il PRESIDENTE, stante la necessità di svolgere, prima dell'inizio dell'Assemblea, un Ufficio di Presidenza integrato dai rappresentanti dei gruppi, dedicato alla programmazione dei lavori, sospende la seduta.

Prende atto la Commissione.

La seduta, sospesa alle ore 16,25, è ripresa alle ore 18,45.

La correlatrice [FAGGI](#) (L-SP-PSd'Az) illustra il subemendamento 12.0.2000/1, riferito al disegno di legge in titolo, segnalando, per quanto di competenza, l'opportunità di valutarne i profili finanziari.

Il presidente PESCO avverte che proseguirà l'esame degli emendamenti, a partire dalle proposte emendative per le quali il Governo non riscontri criticità di ordine finanziario ovvero per le quali sia

sufficiente una proposta di riformulazione che non alteri il contenuto precettivo dell'emendamento originario.

La sottosegretaria SARTORE esprime un avviso non ostativo sull'emendamento 7.12, mentre subordina la valutazione non ostativa sulle proposte 7.13. 7.14. 7.15. 7.16 e 7.17 alla loro riformulazione nella stessa versione dell'emendamento 7.12.

Successivamente, esprime una valutazione non ostativa sulle proposte 7.68, 7.74, 7.75 e 7.76, mentre condiziona l'avviso non ostativo sull'emendamento 7.91 ad una correzione del comma 7, al fine di renderlo conforme alla normativa contabile.

Esprime poi una valutazione di nulla osta sull'emendamento 7.122.

Il correlatore [DELL'OLIO](#) (M5S) manifesta la forte perplessità del proprio Gruppo circa la presunta assenza di oneri derivanti dall'emendamento 7.122.

Infatti, tale proposta rischia di incidere sull'apparato sanzionatorio.

La rappresentante del GOVERNO specifica che la valutazione non ostativa trova fondamento nel fatto che tale emendamento non incide su risorse cifrate nei tendenziali di bilancio; altresì, l'emendamento riveste la finalità di definire una procedura di infrazione.

Il correlatore [DELL'OLIO](#) (M5S) prende atto della risposta, pur ribadendo la forte perplessità del proprio Gruppo.

In seguito, la rappresentante del GOVERNO esprime un avviso non ostativo sull'emendamento 8.11. Prospetta altresì una valutazione non ostativa anche sull'emendamento 8.17.

Sulla portata finanziaria dell'emendamento 8.17 si svolge un dibattito in cui intervengono i relatori [FAGGI](#) (L-SP-PSd'Az) e [DELL'OLIO](#) (M5S), il senatore [ERRANI](#) (Misto-LeU-Eco) e la senatrice [FERRERO](#) (L-SP-PSd'Az).

All'esito del dibattito, la Commissione reputa necessario acquisire la relazione tecnica sull'emendamento 8.17.

In seguito, la sottosegretaria SARTORE formula un avviso non ostativo sull'emendamento 8.30 e, relativamente all'emendamento 8.58, un avviso non ostativo condizionato alla correzione della lettera b).

Il senatore [ERRANI](#) (Misto-LeU-Eco) si sofferma sull'emendamento 8.58, esprimendo perplessità per una modalità di legiferazione volta ad introdurre finanziamenti sporadici per determinate realtà territoriali, ignorando la necessità di una programmazione complessiva delle risorse.

La sottosegretaria SARTORE fa presente come la copertura dell'emendamento 8.58, a valere sui fondi speciali del Ministero delle infrastrutture, risulti congrua.

Successivamente, subordina la valutazione non ostativa dell'emendamento 9.7 a una proposta di riformulazione, mentre esprime una valutazione non ostativa sull'emendamento 9.24.

Il correlatore [DELL'OLIO](#) (M5S) rileva come l'emendamento 9.24 possa determinare una riduzione del gettito da diritti di segreteria.

La rappresentante del GOVERNO conferma comunque l'assenza di oneri connessi alla suddetta proposta.

In seguito, esprime un avviso non ostativo sugli emendamenti 9.29, 9.30, 9.31, 9.32, 9.33 e 9.34. Anche sull'emendamento 9.46 esprime un avviso non ostativo.

Sulla portata normativa e finanziaria dell'emendamento 9.46, si svolge un articolato dibattito, in cui intervengono il senatore [ERRANI](#) (Misto-LeU-Eco) e il correlatore [DELL'OLIO](#) (M5S), all'esito del quale la Commissione conviene sull'espressione di un parere di nulla osta.

In seguito, la rappresentante del GOVERNO formula una valutazione non ostativa sulle proposte 9.47 e 9.28, mentre subordina l'avviso non ostativo sulle proposte 9.12, 9.15, 9.16, 9.17, 9.18, 9.19, 9.20 e 9.21 all'inserimento di un comma finale di cui dà lettura.

La correlatrice [FAGGI](#) (L-SP-PSd'Az) richiama poi la necessità di un puntuale approfondimento degli emendamenti 9.48 e 9.48 (testo 2), la cui approvazione sarebbe utile per evitare la perenzione di risorse già impegnate.

La rappresentante del GOVERNO si riserva un approfondimento sulle suddette proposte.

In seguito, esprime una valutazione non ostativa sull'emendamento 10.8, condizionata alla

soppressione del capoverso 4-*bis*.

Sugli emendamenti 10.12, 10.13, 10.0.4, 10.0.6 (analogo al 12.0.7 e 12.0.8) prospetta un accantonamento, stante anche il fatto che essi risultano improponibili per estraneità di materia presso la Commissione di merito.

Esprime poi un avviso non ostativo sull'emendamento 12.12 (testo 3), mentre chiede di tenere accantonato l'emendamento 12.4 (testo 2), sul quale è in corso di predisposizione un'ipotesi di riformulazione.

Alla luce del dibattito svoltosi, la correlatrice [FAGGI](#) (L-SP-PSd'Az) propone quindi l'espressione del seguente parere: "La Commissione programmazione economica, bilancio, esaminati gli emendamenti riferiti al disegno di legge in titolo, esprime, per quanto di competenza, parere non ostativo sulle proposte 7.12, 7.68, 7.74, 7.75, 7.76, 7.122, 8.11, 8.30, 9.24, 9.28, 9.29, 9.30, 9.31, 9.32, 9.33, 9.34, 9.46, 9.47 e 12.12 (testo 3).

Sugli emendamenti 7.13, 7.14, 7.15, 7.16 e 7.17, il parere non ostativo è condizionato, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, alla loro riformulazione come l'emendamento 7.12.

Sull'emendamento 7.91, il parere non ostativo è condizionato, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, alla sostituzione, al comma 7 del capoverso "Art. 186-*ter*" delle parole: "destinata ad alimentare il" con le seguenti: "versata all'entrata del bilancio dello Stato per essere successivamente riassegnata al".

Sull'emendamento 8.58, il parere non ostativo è condizionato, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, all'inserimento, alla lettera b), dopo la parola: "riduzione" delle seguenti: "delle proiezioni".

Sull'emendamento 9.7, il parere non ostativo è condizionato, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, all'aggiunta, in fine, del seguente comma: "7-*ter*. All'articolo 16-*sexies* del decreto legge 21 ottobre 2021, n. 146, dopo il comma 1 è aggiunto il seguente: «1-*bis*. Resta ferma la possibilità per le amministrazioni, le agenzie, la commissione e gli enti indicati al comma 1, per motivate esigenze, previo accordo con la proprietà, di entrare nel possesso anticipato anche di porzioni di immobili, corrispondendo, nei limiti delle risorse disponibili, una somma a titolo di anticipata occupazione, commisurata ai metri quadri delle porzioni occupate e alla durata della predetta anticipata occupazione e comunque non superiore ai tre/dodicesimi del canone annuo congruito; il possesso anticipato non ha effetti sulla durata del contratto di locazione come prevista dalle vigenti disposizioni e dagli specifici accordi contrattuali tra le parti.»".

Sugli emendamenti 9.12, 9.15, 9.16, 9.17, 9.18, 9.19, 9.20 e 9.21, il parere non ostativo è condizionato, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, alla loro riformulazione nella seguente versione: "Dopo il comma 8, inserire il seguente:

«8-*bis*. Per le finalità di cui all'articolo 121, comma 3, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificato dal comma 8 del presente articolo, si considerano validi ad ogni effetto di legge le qualifiche, le abilitazioni e gli attestati di formazione periodica, previsti dal medesimo comma 3 del citato articolo 121, conseguiti dal personale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili anteriormente alla data del 16 giugno 2022.»".

Sull'emendamento 10.8, il parere non ostativo è condizionato, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, alla soppressione del capoverso 4-*bis*.

Su tutti i restanti emendamenti e subemendamenti, l'esame resta sospeso."

Posta ai voti, la proposta di parere risulta approvata.

Il seguito dell'esame è quindi rinviato.

(2646) Conversione in legge del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili

(Parere all'Assemblea sul testo e sugli emendamenti. Esame del testo. Parere non ostativo condizionato, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, e con osservazioni. Rinvio dell'esame degli emendamenti)

Il correlatore [DELL'OLIO](#) (M5S) propone di ribadire per l'Assemblea il parere sul testo del provvedimento in titolo già espresso per la Commissione di merito.

La sottosegretaria SARTORE si esprime in senso conforme.

Verificata la presenza del prescritto numero legale, la Commissione approva la proposta di parere avanzata dal relatore.

Il seguito dell'esame è quindi rinviato.

SCONVOCAZIONE DELLA SEDUTA ANTIMERIDIANA DI DOMANI

Il PRESIDENTE comunica che la seduta della Commissione già convocata domani, mercoledì 27 luglio 2022, alle ore 9, non avrà luogo, in quanto, alle ore 8,30, presso la Camera dei deputati, si terrà una seduta congiunta delle Commissioni bilancio dei due rami del Parlamento, per procedere all'audizione della professoressa Lilia Cavallari, presidente dell'Ufficio parlamentare di bilancio, in merito alla Relazione presentata oggi dal Governo, ai sensi dell'articolo 6 della legge n. 243 del 2012.

La Commissione prende atto.

COMUNICAZIONI DEL PRESIDENTE

Il PRESIDENTE si riserva, nella giornata di domani, di esprimere all'Assemblea il parere sul disegno di legge 2633 (Riordino degli Istituti di ricovero e cura a carattere scientifico), ai sensi dell'articolo 100, comma 7, del Regolamento.

La Commissione prende atto.

La seduta termina alle ore 20,20.

1.4.2.4.4. 5ª Commissione permanente (Bilancio) - Seduta n. 588 (pom.) del 27/07/2022

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

BILANCIO (5ª)
MERCOLEDÌ 27 LUGLIO 2022
588ª Seduta (2ª pomeridiana)

Presidenza del Presidente
[PESCO](#)

Interviene il sottosegretario di Stato per l'economia e le finanze Alessandra Sartore.

La seduta inizia alle ore 18,30.

IN SEDE CONSULTIVA

[\(2646\)](#) Conversione in legge del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili

(Parere all'8ª Commissione sugli emendamenti. Seguito dell'esame. Parere in parte non ostativo, in parte contrario, 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 di ieri.

La relatrice [FAGGI](#) (*L-SP-PSd'Az*) illustra le nuove proposte e riepiloga gli elementi istruttori sugli emendamenti accantonati relativi al disegno di legge in titolo, segnalando, per quanto di competenza, che, per quanto riguarda i subemendamenti riferiti all'emendamento del Governo X1.1, occorre richiedere la relazione tecnica sulla proposta X1.1/1. Si valuti la portata finanziaria della proposta X1.1/7, in tema di ristori ai concessionari autostradali. Risulta necessario acquisire la relazione tecnica sul subemendamento X1.1/8. Occorre valutare i profili finanziari delle analoghe proposte X1.1/14 e X1.1/15, che affidano all'ANAS anche gli interventi di manutenzione straordinaria. Richiede la relazione tecnica sulle analoghe proposte X1.1/16 e X1.1/17, nonché sui subemendamenti X1.1/18, X1.1/20 (analogo a X1.1/21, X1.1/22 e X1.1/23), X1.1/24 (analogo a X1.1/25 e X1.1/26), X1.1/27 (analogo a X1.1/28 e X1.1/29), X1.1/28 (testo 2), X1.1/34 e X1.1/35 (analogo a X1.1/36). Occorre valutare gli effetti finanziari degli analoghi subemendamenti X1.1/37 e X1.1/38, che prevedono il subentro di ANAS nei contratti di finanziamento relativi alla manutenzione. Risulta necessario acquisire la relazione tecnica sulle proposte X1.1/39, X1.1/41, X1.1/42, X1.1/43, X1.1/44, X1.1/45, X1.1/46 (analogo a X1.1/47 e X1.1/48), X1.1/49, X1.1/51, X1.1/56 e X1.1/63. Chiede conferma della sostenibilità della clausola di invarianza finanziaria di cui al subemendamento X1.1/64. Non vi sono

osservazioni sui restanti subemendamenti, ivi incluso X1.1/19 (testo 2).

Per quanto concerne gli emendamenti riferiti all'articolo 1, occorre valutare gli eventuali effetti finanziari degli emendamenti 1.0.1, 1.0.2, 1.0.3, 1.0.4 e 1.0.5. Sulla proposta dei relatori 1.1000, chiede conferma che la lettera *a*) non determini effetti negativi per la finanza pubblica. Non vi sono osservazioni sui restanti emendamenti riferiti all'articolo 1.

Con riguardo agli emendamenti riferiti all'articolo 2, sembrano comportare maggiori oneri gli emendamenti 2.0.1 e 2.0.7. Appare inoltre necessario acquisire una relazione tecnica sugli emendamenti 2.6, 2.7, 2.8, 2.9, 2.10, 2.0.2, 2.0.6 e 2.0.8.

Non vi sono osservazioni sui restanti emendamenti riferiti all'articolo 2 (inclusa la proposta 2.0.4 (testo 2)).

Con riferimento agli emendamenti all'articolo 3, sembrano comportare maggiori oneri gli emendamenti 3.3, 3.0.5 e 3.0.7. Occorre acquisire una relazione tecnica sugli emendamenti 3.4, 3.5, 3.6, 3.7, 3.9, 3.0.1, 3.0.2, 3.0.6 e 3.0.8. Appare inoltre necessario valutare gli eventuali effetti finanziari derivanti dagli emendamenti 3.10 e 3.0.3. Non vi sono osservazioni sui restanti emendamenti riferiti all'articolo 3, ivi inclusa la proposta 3.8 (testo 2).

Per quanto concerne gli emendamenti all'articolo 4, occorre valutare i profili finanziari della proposta 4.1 (testo 2). Sembrano comportare maggiori oneri gli emendamenti 4.2, 4.0.1, 4.0.3, 4.0.4, 4.0.8 e 4.0.11. Occorre valutare la portata finanziaria delle analoghe proposte 4.8, 4.9, 4.0.9 e 4.0.10 (si veda anche *infra* la proposta 10.0.4). Appare necessario acquisire una relazione tecnica sugli emendamenti 4.10, 4.11, 4.12, 4.13, 4.0.2, 4.0.6 e 4.0.12. Chiede conferma del carattere ordinamentale della proposta 4.0.2 (testo 2). Occorre altresì valutare gli eventuali effetti finanziari degli emendamenti 4.0.5 e 4.0.7. Non vi sono osservazioni sui restanti emendamenti riferiti all'articolo 4.

In merito agli emendamenti riferiti all'articolo 5, sembrano comportare maggiori oneri gli emendamenti 5.1, 5.2 e 5.3. Appare necessario acquisire una relazione tecnica sugli emendamenti 5.2 (testo 2), 5.0.1, 5.0.2, 5.0.3, 5.0.4, 5.0.5, 5.0.6, 5.0.7 e 5.0.7 (testo 2). Non vi sono osservazioni sui restanti emendamenti riferiti all'articolo 5.

In relazione agli emendamenti all'articolo 6, sembra comportare maggiori oneri l'emendamento 6.0.2. Occorre acquisire una relazione tecnica sugli emendamenti 6.8, 6.9, 6.10, 6.11, 6.11 (testo 2), 6.12, 6.13, 6.13 (testo 2), 6.15, 6.16, 6.17, 6.18, 6.19, 6.20, 6.22, 6.0.1, 6.0.3 e 6.0.4. Occorre inoltre valutare gli eventuali effetti finanziari derivanti dagli emendamenti 6.23 e 6.24. Non vi sono osservazioni sui restanti emendamenti riferiti all'articolo 6.

Per quanto riguarda gli emendamenti riferiti all'articolo 7, sembrano comportare maggiori oneri gli emendamenti 7.1, 7.18, 7.19, 7.101, 7.103, 7.123, 7.136, 7.138, 7.0.10, 7.0.11, 7.0.12, 7.0.23, 7.0.24 e 7.0.33. Richiede elementi sulla portata finanziaria della proposta 7.101 (testo 2). Occorre acquisire una relazione tecnica sugli emendamenti 7.8, 7.9, 7.11, 7.27, 7.28, 7.29, 7.80, 7.81, 7.82, 7.87, 7.88, 7.89, 7.93, 7.94, 7.95, 7.96, 7.97, 7.99, 7.100, 7.105, 7.108, 7.110, 7.111, 7.112, 7.113, 7.117, 7.118, 7.119, 7.128, 7.129, 7.130, 7.131, 7.132, 7.133, 7.134, 7.135, 7.137, 7.0.1, 7.0.2, 7.0.5, 7.0.6, 7.0.7, 7.0.8, 7.0.9, 7.0.14, 7.0.15, 7.0.16, 7.0.17, 7.0.18, 7.0.20, 7.0.21, 7.0.25, 7.0.26, 7.0.27, 7.0.30, 7.0.32, 7.0.34 e 7.0.35. Occorre valutare la portata finanziaria delle proposte 7.14 (testo 2), 7.16 (testo 2) e 7.17 (testo 2). Risulta inoltre necessario valutare gli eventuali effetti finanziari derivanti dagli emendamenti 7.26 e 7.36. Sulla proposta 7.0.19 (testo 3), occorre valutare i profili finanziari relativi al comma 6, in tema di termini relativi agli incentivi per l'acquisto di veicoli. Chiede conferma dell'assenza di oneri della proposta dei relatori 7.2000. Non vi sono osservazioni sui restanti emendamenti riferiti all'articolo 7, ivi incluse la proposta dei relatori 7.1000, nonché gli emendamenti 7.50 (testo 2), 7.51 (testo 2), 7.73 (testo 2), 7.91 (testo 2) e 7.98 (testo 2).

Per quanto riguarda gli emendamenti riferiti all'articolo 8, occorre valutare la portata finanziaria della proposta 8.3. Richiede la relazione tecnica sulla proposta 8.4. Occorre valutare la portata finanziaria degli emendamenti 8.6 (analogo all'8.54 e 8.0.25) e 8.7 (analogo all'8.51 e 8.0.26). Occorre verificare la disponibilità delle risorse poste a copertura delle proposte 8.8 e 8.10. Richiede la relazione tecnica sulle proposte 8.12, 8.13 e 8.15. Occorre valutare la portata finanziaria della proposta 8.17, attraverso l'acquisizione della relazione tecnica. Richiede la relazione tecnica sulla proposta 8.18 (analogo

all'8.53, 8.0.23 e 8.0.24). Occorre valutare la portata finanziaria dell'emendamento 8.25. Si valutino poi gli analoghi emendamenti 8.26, 8.27, 8.28 e 8.29. Occorre verificare la disponibilità delle risorse poste a copertura della proposta 8.31 (analoga all'8.32, 8.33 e 8.34). Occorre verificare la disponibilità delle risorse poste a copertura degli analoghi emendamenti 8.35, 8.36, 8.37 e 8.52. Richiede la relazione tecnica sulla proposta 8.36 (testo 2). Chiede conferma del carattere ordinamentale della proposta 8.38 (analoga a 8.39, 8.40, 8.41 e 8.42). Occorre valutare la portata finanziaria della proposta 8.43 (su cui cfr. *infra* 12.0.14 e 12.0.15). Occorre poi valutare la portata finanziaria dell'emendamento 8.49. Chiede elementi per verificare la compatibilità con la normativa europea delle analoghe proposte 8.55 e 8.56. Occorre poi verificare la disponibilità delle risorse poste a copertura delle proposte 8.59, 8.60 (analoga all'8.61 e 8.62), 8.63 e 8.64. Risulta necessario acquisire la relazione tecnica sulle proposte 8.0.1 (analoga a 8.0.2), 8.0.3 e 8.0.4 (analoga a 8.0.5, 8.0.6, 8.0.7 e 8.0.8). Occorre valutare la portata finanziaria delle analoghe proposte 8.0.9 e 8.0.10. Richiede la relazione tecnica sulle analoghe proposte 8.0.11, 8.0.12, 8.0.13, 8.0.14, 8.0.15 e 8.0.16. Richiede, altresì, la relazione tecnica sulle analoghe proposte 8.0.17, 8.0.18, 8.0.19, 8.0.20 e 8.0.21. Occorre acquisire la relazione tecnica per le analoghe proposte 8.0.27 e 8.0.28. Richiede la relazione tecnica sulle proposte 8.0.29, 8.0.30 (analoga a 8.0.31 e 8.0.32 e su cui cfr. *infra* 12.0.10), 8.0.33 (analoga a 8.0.34 e 8.0.35). Occorre verificare la disponibilità delle risorse poste a copertura della proposta 8.0.36. Non vi sono osservazioni sui restanti emendamenti riferiti all'articolo 8 (incluse le proposte 8.2 (testo 2), 8.5 (testo 2), 8.11 (testo 2), 8.19 (testo 2), 8.20 (testo 2) e 8.21 (testo 2)).

Per quanto riguarda gli emendamenti riferiti all'articolo 9, occorre valutare la portata normativa e finanziaria della proposta 9.1, valutando l'inserimento di una clausola di invarianza finanziaria. Si valutino gli effetti finanziari degli analoghi emendamenti 9.3, 9.4 e 9.5, sulle modalità di erogazione degli incentivi al trasporto ferroviario di merci, nonché della proposta 9.4 (testo 2). Comporta maggiori oneri l'emendamento 9.6. Si valutino gli effetti finanziari della proposta 9.8, in materia di aggiornamento dei prezzi regionali dei materiali da costruzione. Richiede la relazione tecnica sugli emendamenti 9.9 e 9.9 (testo 2). Chiede conferma del carattere ordinamentale delle proposte 9.11 e 9.14. Comporta maggiori oneri l'emendamento 9.13. Richiede la relazione tecnica sulla proposta 9.22. Occorre valutare gli effetti finanziari dell'emendamento 9.23, in relazione alla sua compatibilità con le facoltà assunzionali del MIMS. Comportano maggiori oneri gli analoghi emendamenti 9.35, 9.36, 9.37 e 9.38. Occorre valutare la proposta 9.39, sui compiti della Scuola nazionale della pubblica amministrazione. Si valuti l'inserimento di una clausola di invarianza finanziaria nel comma 3 dell'emendamento 9.40, in tema di convenzioni tra il MIMS e l'Ente unico nazionale di accreditamento. Richiede la relazione tecnica sulle proposte 9.42 e 9.42 (testo 2). Chiede conferma della disponibilità delle risorse poste a copertura degli emendamenti 9.43 e 9.44. Occorre valutare l'emendamento 9.45, sul trattamento della fornitura di energia elettrica erogata alle navi ormeggiate in porto. Chiede conferma dell'assenza degli oneri delle proposte 9.48 e 9.48 (testo 2). Comporta maggiori oneri l'emendamento 9.0.1. Richiede la relazione tecnica sull'emendamento 9.0.2. Comporta maggiori oneri l'emendamento 9.0.3. Risulta necessario acquisire la relazione tecnica sulla proposta 9.0.4. Appare suscettibile di determinare maggiori oneri la proposta 9.0.5. Richiede la relazione tecnica sulle proposte 9.0.8, 9.0.10, 9.0.11 e 9.0.12. Occorre valutare la sostenibilità da parte del Ministero della giustizia dei compiti previsti dall'emendamento dei relatori 9.1000. Non vi sono osservazioni sui restanti emendamenti riferiti all'articolo 9 (ivi incluse le proposte 9.6 (testo 2), 9.6 (testo 3), 9.17 (testo 2), 9.21 (testo 2), 9.27 (testo 2) e 9.27 (testo 3)).

Per quanto riguarda gli emendamenti riferiti all'articolo 10, occorre valutare la portata finanziaria delle proposte 10.4, 10.5 (analogo al 10.6) e 10.7. Occorre valutare la portata finanziaria degli emendamenti 10.9 e 10.10. Chiede conferma del carattere ordinamentale della proposta 10.11. Richiede la relazione tecnica sulle proposte 10.12, 10.12 (testo 2), 10.13, 10.14 (analoga al 10.15 e 10.15 (testo 2)). Occorre verificare la disponibilità delle risorse utilizzate a copertura dell'emendamento 10.16. Occorre valutare la portata finanziaria della proposta 10.17. Risulta necessario acquisire la relazione tecnica per l'emendamento 10.0.1. Occorre valutare la portata finanziaria della proposta 10.0.2. Richiede la relazione tecnica per la proposta 10.0.3. Occorre valutare la portata finanziaria della proposta 10.0.4 (si

veda *supra* la proposta 4.8 e analoghe). Richiede la relazione tecnica sull'emendamento 10.0.5. Chiede conferma del carattere ordinamentale dell'emendamento 10.0.6 (analogo al 12.0.7 e 12.0.8). Occorre valutare la portata finanziaria dell'emendamento 10.0.7. Richiede la relazione tecnica sulle proposte 10.0.8, 10.0.9, 10.0.10 e 10.0.11. Occorre verificare la disponibilità delle risorse poste a copertura degli emendamenti 10.0.12 e 10.0.13. Non vi sono osservazioni sui restanti emendamenti riferiti all'articolo 10 (inclusa la proposta 10.17 (testo 2)).

Per quanto riguarda gli emendamenti riferiti all'articolo 11, risulta necessario acquisire la relazione tecnica sulle proposte 11.0.1 e 11.0.2. Non vi sono osservazioni sui restanti emendamenti riferiti all'articolo 11.

Per quanto riguarda gli emendamenti riferiti all'articolo 12, risulta necessario acquisire la relazione tecnica sulle analoghe proposte 12.2, 12.3, 12.4 e 12.5. Richiede la relazione tecnica sulle proposte 12.4 (testo 2) e 12.4 (testo 3). Occorre valutare la portata finanziaria delle proposte 12.9, 12.10, 12.11, 12.12 (analogo al 12.13 e 12.14), 12.15 e 12.0.1 (analogo al 12.0.2, 12.0.3, 12.0.4 e 12.0.5). Richiede la relazione tecnica sulla proposta 12.12 (testo 2). Chiede conferma del carattere ordinamentale delle analoghe proposte 12.0.7 e 12.0.8 (sui cui si veda *supra* la proposta 10.0.6). Occorre valutare la portata finanziaria della proposta 12.0.9. Risulta necessario acquisire la relazione tecnica sulle proposte 12.0.10 (su cui cfr. *supra* 8.0.30) e 12.0.12 (analogo a 12.0.13). Occorre valutare la portata finanziaria delle analoghe proposte 12.0.14 e 12.0.15 (su cui cfr. *supra* 8.43). Occorre verificare la disponibilità delle risorse utilizzate a copertura degli emendamenti 12.0.16 e 12.0.17. Risulta necessario acquisire la relazione tecnica sugli emendamenti 12.0.18 e 12.0.19. Occorre valutare la portata finanziaria della proposta 12.0.20. Chiede conferma del carattere ordinamentale degli emendamenti 12.0.21 e 12.0.22. Occorre valutare la portata finanziaria delle proposte 12.0.23, 12.0.24 e 12.0.25. Occorre avere conferma della disponibilità delle risorse utilizzate per integrare l'autorizzazione di spesa di cui alla proposta dei relatori 12.0.2000. devono valutarsi i profili finanziari del subemendamento 12.0.2000/1. Non vi sono osservazioni sui restanti emendamenti riferiti all'articolo 12 (incluse le proposte 12.6 (testo 2), 12.6 (testo 3) e 12.0.1000).

La sottosegretaria SARTORE si sofferma sui subemendamenti all'emendamento X1.1, indicati dalla relatrice, esprimendo un avviso contrario per oneri non correttamente quantificati né coperti, ovvero per assenza di relazione tecnica su tutte le proposte, fatta eccezione per i subemendamenti X1.20, X1.21, X1.22 e X1.23, per i quali subordina l'avviso non ostativo alla riformulazione nello stesso testo del subemendamento X1.1/19 (testo 2).

Altresi, esprime un avviso non ostativo sul subemendamento X1.1/28 (testo 2). In seguito, si sofferma sugli emendamenti indicati dalla relatrice riferiti agli articoli da 1 a 4, esprimendo un avviso contrario su tutte le proposte, fatta eccezione per gli emendamenti 1.1000, 3.8 (testo 2), 4.1 (testo 2), 4.8, 4.9, 4.0.9 e 4.0.10, su cui formula un avviso di nulla osta. Altresi, chiede l'accantonamento dell'emendamento 4.0.3, per un approfondimento istruttorio.

Il relatore [DELL'OLIO](#) (M5S) si sofferma sulla portata finanziaria delle analoghe proposte 4.8, 4.9, 4.0.9 e 4.0.10, peraltro analoghe all'emendamento 10.0.4, ribadendo le proprie argomentazioni, già espresse in una precedente seduta, a sostegno dell'onerosità delle proposte e della necessità di esprimere un parere contrario, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione.

La relatrice [FAGGI](#) (L-SP-PSd'Az) concorda con le argomentazioni del relatore Dell'Olio.

La rappresentante del GOVERNO, nell'esprimere una valutazione non ostativa sui profili finanziari delle proposte emendative richiamate dal senatore Dell'Olio, dichiara di rimettersi comunque alle valutazioni della Commissione.

Successivamente, esprime un avviso non ostativo sugli emendamenti 5.2, 5.2 (testo 2) e 5.3, limitatamente alla sola lettera *b*) delle tre proposte. Sugli altri emendamenti all'articolo 5 formula una valutazione contraria.

Su richiesta della senatrice [RIVOLTA](#) (*L-SP-PSd'Az*), il PRESIDENTE dispone l'accantonamento degli emendamenti 5.2, 5.2 (testo 2) e 5.3, dal momento che è in corso di predisposizione una proposta di riformulazione.

Circa gli emendamenti riferiti all'articolo 6, la sottosegretaria SARTORE esprime una valutazione contraria su tutte le proposte indicate dalla relatrice, fatta eccezione per gli emendamenti 6.24 e 6.0.3, per i quali l'avviso non ostativo è condizionato a una proposta modificativa di cui dà lettura.

La senatrice [LUPO](#) (*M5S*) interviene sull'emendamento 6.11 (testo 2), facendo presente la congruità della copertura, dal momento che le relative risorse risultano effettivamente sussistenti e certificate dal bilancio consuntivo dell'ENAC.

Il relatore [DELL'OLIO](#) (*M5S*) propone l'accantonamento delle proposte 6.11 e 6.11 (testo 2), al fine di addivenire ad una riformulazione adeguata ad evitare l'insorgere di oneri per le finanze statali.

Il senatore [PEROSINO](#) (*FIBP-UDC*) chiede l'accantonamento anche dell'emendamento 6.0.1, di analogo tenore rispetto agli emendamenti 6.11 e 6.11 (testo 2).

La senatrice [LUPO](#) (*M5S*) chiede, poi, le motivazioni dell'avviso contrario del Governo sull'emendamento 6.0.2.

La rappresentante del GOVERNO fornisce i chiarimenti richiesti, specificando come la proposta in esame determini maggiori oneri.

Successivamente, si sofferma sugli emendamenti relativi all'articolo 7, a partire dagli emendamenti 7.80 e 7.135, sui quali l'avviso non ostativo è condizionato a proposte modificative che vengono illustrate alla Commissione.

Altresì, esprime un avviso non ostativo sugli emendamenti 7.81 e 7.89, nonché sulle proposte 7.0.19 (testo 3), 7.1000, 7.50 (testo 2), 7.51 (testo 2), 7.73 (testo 2), 7.91 (testo 2) e 7.98 (testo 2).

Il senatore [STEGER](#) (*Aut (SVP-PATT, UV)*) chiede i motivi dell'avviso contrario sull'emendamento 7.0.24.

La senatrice [VONO](#) (*FIBP-UDC*) chiede, analogamente, i motivi dell'avviso contrario sull'emendamento 7.101 (testo 2).

La sottosegretaria SARTORE fornisce le motivazioni richieste e, successivamente, formula un avviso non ostativo sull'emendamento 7.0.25.

Sulla portata normativa e finanziaria dell'emendamento 7.0.25 si svolge un dibattito in cui prendono la parola il relatore [DELL'OLIO](#) (*M5S*), il presidente [PESCO](#) e il senatore [PEROSINO](#) (*FIBP-UDC*).

All'esito del dibattito, la Commissione conviene di esprimere un avviso non ostativo sull'emendamento 7.0.25.

La sottosegretaria SARTORE esprime poi un avviso di nulla osta anche sulle proposte 7.14 (testo 2), 7.16 (testo 2) e 7.17 (testo 2). Conseguentemente, a rettifica del parere reso precedentemente, prospetta alla Commissione l'espressione di un parere non ostativo anche sugli emendamenti 7.13, 7.14, 7.15, 7.16 e 7.17.

Sui restanti emendamenti all'articolo 7 indicati dalla Commissione si esprime in senso contrario. Passando all'esame degli emendamenti riferiti agli articoli da 8 a 10, esprime un avviso non ostativo

sulle proposte 8.4, 8.17, 8.38, 8.39, 8.40, 8.41, 8.42, 8.55, 8.56, 8.2 (testo 2), 8.5 (testo 2), 8.11 (testo 2), 8.19 (testo 2), 8.20 (testo 2), 8.21 (testo 2), 9.42, 8.42 (testo 2), 9.48, 9.48 (testo 2), 9.6 (testo 3), 9.17 (testo 2), 9.21 (testo 2), 9.27 (testo 2), 9.27 (testo 3) e 10.12 (testo 2).

Prospetta poi l'accantonamento degli emendamenti 8.0.27 e 8.0.28, mentre subordina l'avviso non ostativo sugli emendamenti 9.14, 9.39, 10.17 (testo 2) e 10.13 al recepimento di apposite correzioni di cui dà lettura.

Sui restanti emendamenti agli articoli da 8 a 10 indicati dalla Commissione si esprime in senso contrario.

Il relatore [DELL'OLIO](#) (*M5S*) chiede i motivi dell'avviso contrario sull'emendamento 9.0.8.

La sottosegretaria SARTORE fornisce le motivazioni richieste.

Il senatore [TOSATO](#) (*L-SP-PSd'Az*) chiede i motivi dell'avviso contrario sull'emendamento 10.7.

La rappresentante del GOVERNO evidenzia come tale proposta rischi di comportare un ritardo nella realizzazione di investimenti da parte di enti locali.

Il senatore [PEROSINO](#) (*FIBP-UDC*) interviene sulla portata normativa dell'emendamento 10.7.

A seguito di un approfondimento, la Commissione conviene di esprimere un parere non ostativo sulla proposta emendativa 10.7.

Successivamente il presidente [PESCO](#) prospetta l'espressione di un parere di semplice contrarietà sugli analoghi emendamenti 10.0.6, 12.0.7 e 12.0.8, in materia di comunità energetiche, per possibili oneri indiretti.

La senatrice [FERRERO](#) (*L-SP-PSd'Az*) chiede un chiarimento circa l'avviso contrario espresso sugli emendamenti 10.14, 10.15 e 10.15 (testo 2).

La sottosegretaria SARTORE fornisce i chiarimenti richiesti, rappresentando l'assenza della necessaria relazione tecnica.

Il senatore [PRESUTTO](#) (*Ipf-CD*) chiede le ragioni dell'avviso contrario espresso dalla Commissione sull'emendamento 10.0.4, analogo alle proposte 4.8, 4.9, 4.0.9 e 4.0.10.

Il relatore [DELL'OLIO](#) (*M5S*) ricorda come il parere contrario, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, sulle proposte testé richiamate dal senatore Presutto derivi da una scelta della Commissione bilancio.

Successivamente, la sottosegretaria SARTORE esprime un avviso non ostativo sugli emendamenti 12.4 (testo 3), 12.0.21, 12.0.25, 12.0.2000/1, 12.6 (testo 3) e 12.0.1000.

Sull'emendamento 12.0.2000 subordina l'avviso non ostativo ad una proposta di riformulazione di cui dà lettura.

Formula, invece, un avviso contrario su tutti i restanti emendamenti agli articoli 11 e 12 indicati dalla Commissione.

All'esito del dibattito svoltosi, il relatore [DELL'OLIO](#) (*M5S*) propone quindi l'espressione del seguente parere: "La Commissione programmazione economica, bilancio, esaminati gli emendamenti e subemendamenti accantonati, nonché gli ulteriori emendamenti riferiti al disegno di legge in titolo, esprime, per quanto di competenza, parere contrario, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, sulle

proposte X1.1/1, X1.1/7, X1.1/8, X1.1/14, X1.1/15, X1.1/16, X1.1/17, X1.1/18, X1.1/24, X1.1/25, X1.1/26, X1.1/27, X1.1/28, X1.1/29, X1.1/34, X1.1/35, X1.1/36, X1.1/37, X1.1/38, X1.1/39, X1.1/41, X1.1/42, X1.1/43, X1.1/44, X1.1/45, X1.1/46, X1.1/47, X1.1/48, X1.1/49, X1.1/51, X1.1/56, X1.1/63, X1.1/64, 1.0.1, 1.0.2, 1.0.3, 1.0.4, 1.0.5, 2.6, 2.7, 2.8, 2.9, 2.10, 2.0.1, 2.0.2, 2.0.6, 2.0.7, 2.0.8, 3.3, 3.4, 3.5, 3.6, 3.7, 3.9, 3.10, 3.0.1, 3.0.2, 3.0.3, 3.0.5, 3.0.6, 3.0.7, 3.0.8, 4.2, 4.8, 4.9, 4.10, 4.11, 4.12, 4.13, 4.0.1, 4.0.2, 4.0.2 (testo 2), 4.0.4, 4.0.5, 4.0.6, 4.0.7, 4.0.8, 4.0.9, 4.0.10, 4.0.11, 4.0.12, 5.1, 5.0.1, 5.0.2, 5.0.3, 5.0.4, 5.0.5, 5.0.6, 5.0.7, 5.0.7 (testo 2), 6.8, 6.9, 6.10, 6.12, 6.13, 6.13 (testo 2), 6.15, 6.16, 6.17, 6.18, 6.19, 6.20, 6.22, 6.23, 6.0.2, 6.0.4, 7.1, 7.8, 7.9, 7.11, 7.18, 7.19, 7.26, 7.27, 7.28, 7.29, 7.36, 7.82, 7.87, 7.88, 7.93, 7.94, 7.95, 7.96, 7.97, 7.99, 7.100, 7.105, 7.108, 7.110, 7.111, 7.112, 7.113, 7.117, 7.118, 7.119, 7.128, 7.129, 7.130, 7.131, 7.132, 7.133, 7.134, 7.101, 7.101 (testo 2), 7.103, 7.123, 7.136, 7.137, 7.138, 7.2000, 7.0.1, 7.0.2, 7.0.5, 7.0.6, 7.0.7, 7.0.8, 7.0.9, 7.0.10, 7.0.11, 7.0.12, 7.0.14, 7.0.15, 7.0.16, 7.0.17, 7.0.18, 7.0.20, 7.0.21, 7.0.23, 7.0.24, 7.0.26, 7.0.27, 7.0.30, 7.0.32, 7.0.33, 7.0.34, 7.0.35, 8.3, 8.6, 8.7, 8.8, 8.10, 8.12, 8.13, 8.15, 8.18, 8.25, 8.26, 8.27, 8.28, 8.29, 8.31, 8.32, 8.33, 8.34, 8.35, 8.36, 8.36 (testo 2), 8.37, 8.43, 8.49, 8.51, 8.52, 8.53, 8.54, 8.59, 8.60, 8.61, 8.62, 8.63, 8.64, 8.0.1, 8.0.2, 8.0.3, 8.0.4, 8.0.5, 8.0.6, 8.0.7, 8.0.8, 8.0.9, 8.0.10, 8.0.11, 8.0.12, 8.0.13, 8.0.14, 8.0.15, 8.0.16, 8.0.17, 8.0.18, 8.0.19, 8.0.20, 8.0.21, 8.0.23, 8.0.24, 8.0.25, 8.0.26, 8.0.29, 8.0.30, 8.0.31, 8.0.32, 8.0.33, 8.0.34, 8.0.35, 8.0.36, 9.1, 9.3, 9.4, 9.4 (testo 2), 9.5, 9.6, 9.6 (testo 2), 9.8, 9.9, 9.9 (testo 2), 9.11, 9.13, 9.22, 9.23, 9.35, 9.36, 9.37, 9.38, 9.40, 9.43, 9.44, 9.45, 9.1000, 9.0.1, 9.0.2, 9.0.3, 9.0.4, 9.0.5, 9.0.8, 9.0.10, 9.0.11, 9.0.12, 10.4, 10.5, 10.6, 10.9, 10.10, 10.11, 10.12, 10.14, 10.15, 10.15 (testo 2), 10.16, 10.17, 10.0.1, 10.0.2, 10.0.3, 10.0.4, 10.0.5, 10.0.7, 10.0.8, 10.0.9, 10.0.10, 10.0.11, 10.0.12, 10.0.13, 11.0.1, 11.0.2, 12.2, 12.3, 12.4, 12.4 (testo 2), 12.5, 12.6 (testo 2), 12.9, 12.10, 12.11, 12.12, 12.12 (testo 2), 12.13, 12.14, 12.15, 12.0.1, 12.0.2, 12.0.3, 12.0.4, 12.0.5, 12.0.9, 12.0.10, 12.0.12, 12.0.13, 12.0.14, 12.0.15, 12.0.16, 12.0.17, 12.0.18, 12.0.19, 12.0.20, 12.0.22, 12.0.23 e 12.0.24.

Il parere è di semplice contrarietà sulle proposte 2.0.4, 2.0.4 (testo 2), 10.0.6, 12.0.7 e 12.0.8.

Sugli emendamenti X1.1/20, X1.1/21, X1.1/22 e X1.1/23, il parere non ostativo è condizionato, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, alla loro riformulazione come la proposta X1.1/19 (testo 2).

Sull'emendamento 6.24, il parere non ostativo è condizionato, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, alla sostituzione delle parole: "31 dicembre 2023" con le seguenti: "31 marzo 2023".

Sull'emendamento 6.0.3, il parere non ostativo è condizionato, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, alla sostituzione, alla lettera *a*), delle parole: "fermi restando i principi posti dalle" con le seguenti: "ferme restando le norme che costituiscono attuazione delle disposizioni delle".

Sull'emendamento 7.80, il parere non ostativo è condizionato, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, alla soppressione delle lettere *h-ter*) e *h-quater*).

Sull'emendamento 7.135, il parere non ostativo è condizionato, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, alla sostituzione del capoverso 4-*bis* con il seguente: «4-*bis*. Al fine di accelerare l'effettuazione degli interventi di manutenzione necessari a garantire la viabilità funzionale al superamento del valico del Verghereto ai confini tra la Regione Toscana e la Regione Emilia Romagna e di assicurare una alternativa alla E 45 in caso di emergenza e, in particolare, in via prioritaria, della risoluzione della situazione emergenziale di tratti della ex strada stradale 3 *bis* "Tiberina" sottesi al Viadotto Puleto ricadente nelle Regioni Emilia Romagna e Toscana, è assegnata ai soggetti gestori, che assumono le funzioni di soggetti attuatori degli interventi, l'importo di 5 milioni per l'anno 2022, per lavori di manutenzione straordinaria, rifunzionalizzazione e messa in sicurezza della strada. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, si provvede, previa presentazione di un Piano degli interventi, identificati dal CUP, da parte dei soggetti attuatori, alla ripartizione ed assegnazione delle risorse tra gli stessi. Con il medesimo decreto sono individuate le modalità di revoca in caso di mancata alimentazione dei sistemi di monitoraggio o di mancato rispetto dei termini previsti dal cronoprogramma procedurale Agli oneri derivanti dal presente comma, pari a 5 milioni per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 6, del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16

novembre 2018, n. 130.».

Sull'emendamento 9.14, il parere non ostativo è condizionato, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, all'aggiunta, in fine, delle seguenti parole: "con oneri a carico degli stessi".

Sull'emendamento 9.39, il parere non ostativo è condizionato, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, all'aggiunta, alla fine sia del comma 3-*bis* che del comma 3-*ter*, delle seguenti parole: "nei limiti delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente".

Sull'emendamento 10.13, il parere non ostativo è condizionato, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, alle seguenti modifiche da apportare al capoverso 5-*quinqües*: alla lettera *b*), dopo le parole: "al 2026", siano inserite le seguenti: "e quanto a 20 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2027 al 2029"; sia soppressa la lettera *c*).

All'emendamento 10.17 (testo 2), il parere non ostativo è condizionato, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, alla sostituzione delle parole: "entro 12 mesi dalla pubblicazione del decreto" con le seguenti: "entro il 30 settembre 2022".

Sull'emendamento 12.0.2000, il parere non ostativo è condizionato, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, alla sostituzione dell'articolo 12-*bis*, con il seguente: "Art. 12-*bis* (Misure urgenti per le infrastrutture culturali) "1. Una quota, pari a 15 milioni di euro per l'anno 2022, del fondo di cui all'articolo 183, comma 2, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, istituito nello stato di previsione del Ministero della cultura, è destinata a incrementare l'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 183, comma 3, del medesimo decreto legge, al fine di assicurare il funzionamento dei musei e dei luoghi della cultura statali di cui all'articolo 101 del decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, afferenti al settore museale".

A rettifica del parere reso lo scorso 26 luglio, sugli emendamenti 7.13, 7.14, 7.15, 7.16 e 7.17 il parere è non ostativo.

Il parere è non ostativo su tutti i restanti emendamenti, fatta eccezione per le proposte 4.0.3, 4.0.3 (testo 2), 4.0.10 (testo 2), 5.2, 5.2 (testo 2), 5.2 (testo 3), 5.3, 6.11, 6.11 (testo 2), 6.0.1, 8.0.27, 8.0.28 e 9.28 (testo 2), il cui esame resta sospeso.".

Posta ai voti, la proposta di parere avanzata dal relatore viene approvata.

Il seguito dell'esame è quindi rinviato.

CONVOCAZIONE DI UNA ULTERIORE SEDUTA

Il PRESIDENTE avverte che la Commissione è ulteriormente convocata oggi, mercoledì 27 luglio 2022, alle ore 23.

La Commissione prende atto.

La seduta termina alle ore 21,10.

1.4.2.4.5. 5ª Commissione permanente (Bilancio) - Seduta n. 589 (nott.) del 27/07/2022

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

BILANCIO (5ª)
MERCOLEDÌ 27 LUGLIO 2022
589ª Seduta (notturna)

Presidenza del Presidente
PESCO

Interviene il sottosegretario di Stato per l'economia e le finanze Alessandra Sartore.

La seduta inizia alle ore 23,05.

IN SEDE CONSULTIVA

(2646) Conversione in legge del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili

(Parere all'8ª Commissione sugli emendamenti. Seguito e conclusione 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)

Prosegue l'esame sospeso nella seconda seduta pomeridiana di oggi.

La correlatrice **FAGGI** (L-SP-PSd'Az) illustra gli emendamenti accantonati e le ulteriori riformulazioni riferite al disegno di legge in titolo, segnalando, per quanto di competenza, che sembra comportare maggiori oneri la proposta 4.0.3. Richiede la relazione tecnica sulla proposta 4.0.3 (testo 2). Occorre valutare la portata finanziaria dell'emendamento 4.0.10 (testo 2). Sembrano comportare maggiori oneri gli emendamenti 5.2 e 5.3. Occorre acquisire la relazione tecnica sulla proposta 5.2 (testo 2). Occorre valutare la proposta 5.2 (testo 3). Richiede la relazione tecnica sugli emendamenti 6.11, 6.11 (testo 2) e 6.0.1. Occorre acquisire la relazione tecnica sulle analoghe proposte 8.0.27 e 8.0.28. Non vi sono osservazioni sulla proposta 9.28 (testo 2).

La sottosegretaria SARTORE esprime un avviso contrario, per oneri non quantificati e non coperti o in assenza di relazione tecnica, sulle proposte 4.0.3, 5.2, 5.2 (testo 2), 5.3, 6.11, 6.11 (testo 2), 6.0.1, 8.0.27 e 8.0.28.

Non ha osservazioni da formulare, per quanto di competenza, sugli emendamenti 4.0.3 (testo 2), 4.0.10 (testo 2), 5.2 (testo 3) e 9.28 (testo 2).

In relazione alla proposta 3.0.4, in tema di *bonus* sull'alimentazione del motore elettrico, su cui la Commissione ha già espresso un parere non ostativo, chiede di valutare la riformulazione dell'emendamento, che illustra ai senatori.

Il correlatore [DELL'OLIO](#) (*M5S*), in relazione all'emendamento 4.0.10 (testo 2), segnala che la misura appare suscettibile di determinare una perdita di gettito per la finanza pubblica, connessa alla riduzione delle attività economiche condotte dai proprietari di abitazioni e all'incremento dei costi di vigilanza da parte degli enti locali.

La senatrice [FERRERO](#) (*L-SP-PSd'Az*) osserva che le preoccupazioni espresse dal relatore sulla perdita di gettito fiscale appaiono fondate.

Il senatore [STEGER](#) (*Aut (SVP-PATT, UV)*) fa presente che la perdita di gettito prefigurata dal relatore risulta del tutto ipotetica, non potendosi prevedere in alcun modo la condotta dei proprietari a seguito dell'adozione della misura ivi prevista. Pertanto, l'argomento non appare, a suo avviso, sufficiente a inficiare la valutazione non ostativa espressa dal Governo.

La relatrice [FAGGI](#) (*L-SP-PSd'Az*) si dichiara d'accordo con le considerazioni espresse dal relatore Dell'Olio, in relazione all'impatto che l'emendamento 4.0.10 (testo 2) avrebbe sulle attività economiche e, quindi, sulle entrate dello Stato.

I RELATORI prospettano pertanto l'espressione di un parere contrario, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, sulla proposta in discussione.

La rappresentante del GOVERNO si rimette alla Commissione.

La Commissione conviene con la proposta dei relatori.

Il senatore [STEGER](#) (*Aut (SVP-PATT, UV)*) si dichiara in disaccordo con la valutazione espressa.

Il relatore [DELL'OLIO](#) (*M5S*), con riguardo all'emendamento 4.0.3 (testo 3), rileva come la proposta configuri un vero e proprio disegno di legge, che richiederebbe la presentazione di una relazione tecnica debitamente verificata dalla Ragioneria generale dello Stato, al fine di determinarne tutti gli effetti finanziari.

Dopo un breve dibattito, al quale prendono parte il senatore [FERRARI](#) (*PD*), la sottosegretaria SARTORE e il PRESIDENTE, il relatore [DELL'OLIO](#) (*M5S*) prospetta, sull'emendamento 4.0.3 (testo 3), l'espressione di un parere non ostativo limitato solo ai primi due commi del capoverso "Art. 4-bis", che risultano in effetti volti a superare una procedura di infrazione europea, formulando sulla parte restante una valutazione contraria per assenza di relazione tecnica.

La Commissione conviene.

Il PRESIDENTE comunica che dalla Commissione di merito è stata trasmessa la riformulazione 7.133 (testo 2).

Il relatore [DELL'OLIO](#) (*M5S*) chiede l'avviso del Governo al riguardo.

La sottosegretaria SARTORE non ha osservazioni da formulare, per quanto di competenza, sull'ulteriore corso della proposta.

Non essendovi ulteriori richieste di intervento, il relatore [DELL'OLIO](#) (M5S) illustra la seguente proposta di parere: "La Commissione programmazione economica, bilancio, esaminati gli emendamenti accantonati, nonché gli ulteriori emendamenti riferiti al disegno di legge in titolo, esprime, per quanto di competenza, parere contrario, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, sulle proposte 4.0.3, 4.0.10 (testo 2), 5.2, 5.2 (testo 2), 5.3, 6.11, 6.11 (testo 2), 6.0.1, 8.0.27 e 8.0.28. Sull'emendamento 4.0.3 (testo 2) il parere è non ostativo limitatamente ai commi 1 e 2 del capoverso "Art. 4-bis", mentre è contrario, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, sulla parte restante dell'emendamento.

Il parere è non ostativo sugli emendamenti 5.2 (testo 3), 7.133 (testo 2) e 9.28 (testo 2).

A rettifica del parere precedentemente reso, sull'emendamento 3.0.4 il parere è non ostativo condizionato, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, alla riformulazione della proposta emendativa nella seguente versione:

"Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 3-bis.

(Fondo per l'incentivo alla nautica da diporto sostenibile)

1. Al fine di favorire la transizione ecologica del settore della nautica da diporto, è istituito, nello stato di previsione del Ministero della transizione ecologica, un Fondo, con una dotazione di 1,5 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022 e 2023, per l'erogazione di contributi finalizzati alla sostituzione di motori endotermici alimentati da carburanti fossili con motori ad alimentazione elettrica.

2. I contributi sono riconosciuti, nei limiti delle risorse del fondo di cui al comma 1, che costituisce limite di spesa massima, sotto forma di rimborso pari al 40 per cento delle spese sostenute e documentate, e fino a un massimo di 3.000 euro, per l'acquisto di un motore ad alimentazione elettrica, ed eventuale pacco batterie, con contestuale rottamazione di un motore endotermico alimentato da carburanti fossili.

3. I contributi sono riconosciuti nei limiti previsti dal regolamento (UE) n. 1407/2013, relativo all'applicazione degli articoli 107 e 108 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea agli aiuti «*de minimis*».

4. Con decreto del Ministro dello sviluppo economico, di concerto con il Ministro della transizione ecologica, il Ministro delle infrastrutture e delle mobilità sostenibili e 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, sono stabiliti i criteri, le modalità e le procedure per l'erogazione dei contributi di cui al comma 1, anche ai fini del rispetto del limite di spesa autorizzato ai sensi del comma 1.

5. Agli oneri derivanti dal presente articolo, pari a 1,5 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022 e 2023, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2022-2024, 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 2022, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero della transizione ecologica.».

Posta ai voti, la proposta di parere risulta approvata.

(2646) Conversione in legge del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili

(Parere all'Assemblea sugli emendamenti. Esame. Parere in parte non ostativo, in parte contrario, in parte contrario, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione e in parte condizionato, ai sensi della medesima norma costituzionale)

Prosegue l'esame sospeso nella seduta del 26 luglio.

La relatrice [FAGGI](#) (*L-SP-PSd'Az*), atteso che gli emendamenti trasmessi dall'Assemblea risultano corrispondenti a proposte già presentate in Commissione, illustra la seguente proposta di parere sugli emendamenti: "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 1.0.1, 1.0.2, 1.0.3, 1.0.4, 1.0.5, 2.6, 2.7, 2.8, 2.9, 2.10, 2.0.1, 2.0.2, 2.0.6, 2.0.7, 2.0.8, 3.3, 3.4, 3.5, 3.6, 3.7, 3.9, 3.10, 3.0.1, 3.0.2, 3.0.3, 3.0.5, 3.0.6, 3.0.7, 3.0.8, 4.2, 4.8, 4.9, 4.10, 4.11, 4.12, 4.13, 4.0.1, 4.0.2, 4.0.3, 4.0.4, 4.0.5, 4.0.6, 4.0.7, 4.0.8, 4.0.9, 4.0.10, 4.0.11, 4.0.12, 5.1, 5.2, 5.3, 5.0.1, 5.0.2, 5.0.3, 5.0.4, 5.0.5, 5.0.6, 5.0.7, 6.8, 6.9, 6.10, 6.11, 6.12, 6.13, 6.13 (testo 2), 6.15, 6.16, 6.17, 6.18, 6.19, 6.20, 6.22, 6.23, 6.0.1, 6.0.2, 6.0.4, 7.1, 7.8, 7.9, 7.11, 7.18, 7.19, 7.26, 7.27, 7.28, 7.29, 7.36, 7.82, 7.87, 7.88, 7.93, 7.94, 7.95, 7.96, 7.97, 7.99, 7.100, 7.105, 7.108, 7.110, 7.111, 7.112, 7.113, 7.117, 7.118, 7.119, 7.128, 7.129, 7.130, 7.131, 7.132, 7.133, 7.134, 7.101, 7.103, 7.123, 7.136, 7.137, 7.138, 7.2000, 7.0.1, 7.0.2, 7.0.5, 7.0.6, 7.0.7, 7.0.8, 7.0.9, 7.0.10, 7.0.11, 7.0.12, 7.0.14, 7.0.15, 7.0.16, 7.0.17, 7.0.18, 7.0.20, 7.0.21, 7.0.23, 7.0.24, 7.0.26, 7.0.27, 7.0.30, 7.0.32, 7.0.33, 7.0.34, 7.0.35, 8.3, 8.6, 8.7, 8.8, 8.10, 8.12, 8.13, 8.15, 8.18, 8.25, 8.26, 8.27, 8.28, 8.29, 8.31, 8.32, 8.33, 8.34, 8.35, 8.36, 8.37, 8.43, 8.49, 8.51, 8.52, 8.53, 8.54, 8.59, 8.60, 8.61, 8.62, 8.63, 8.64, 8.0.1, 8.0.2, 8.0.3, 8.0.4, 8.0.5, 8.0.6, 8.0.7, 8.0.8, 8.0.9, 8.0.10, 8.0.11, 8.0.12, 8.0.13, 8.0.14, 8.0.15, 8.0.16, 8.0.17, 8.0.18, 8.0.19, 8.0.20, 8.0.21, 8.0.23, 8.0.24, 8.0.25, 8.0.26, 8.0.27, 8.0.28, 8.0.29, 8.0.30, 8.0.31, 8.0.32, 8.0.33, 8.0.34, 8.0.35, 8.0.36, 9.1, 9.3, 9.4, 9.4 (testo 2), 9.5, 9.6, 9.8, 9.9, 9.11, 9.13, 9.22, 9.23, 9.35, 9.36, 9.37, 9.38, 9.40, 9.43, 9.44, 9.45, 9.1000, 9.0.1, 9.0.2, 9.0.3, 9.0.4, 9.0.5, 9.0.8, 9.0.10, 9.0.11, 9.0.12, 10.4, 10.5, 10.6, 10.9, 10.10, 10.11, 10.12, 10.14, 10.15, 10.16, 10.17, 10.0.1, 10.0.2, 10.0.3, 10.0.4, 10.0.5, 10.0.7, 10.0.8, 10.0.9, 10.0.10, 10.0.11, 10.0.12, 10.0.13, 11.0.1, 11.0.2, 12.2, 12.3, 12.4, 12.5, 12.6 (testo 2), 12.9, 12.10, 12.11, 12.12, 12.12 (testo 2), 12.13, 12.14, 12.15, 12.0.1, 12.0.2, 12.0.3, 12.0.4, 12.0.5, 12.0.9, 12.0.10, 12.0.12, 12.0.13, 12.0.14, 12.0.15, 12.0.16, 12.0.17, 12.0.18, 12.0.19, 12.0.20, 12.0.22, 12.0.23 e 12.0.24.

Sull'emendamento 3.0.4 il parere è non ostativo condizionato, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, alla riformulazione della proposta emendativa nella seguente versione:

"Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 3-bis.

(Fondo per l'incentivo alla nautica da diporto sostenibile)

1. Al fine di favorire la transizione ecologica del settore della nautica da diporto, è istituito, nello stato di previsione del Ministero della transizione ecologica, un Fondo, con una dotazione di 1,5 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022 e 2023, per l'erogazione di contributi finalizzati alla sostituzione di motori endotermici alimentati da carburanti fossili con motori ad alimentazione elettrica.
2. I contributi sono riconosciuti, nei limiti delle risorse del fondo di cui al comma 1, che costituisce limite di spesa massima, sotto forma di rimborso pari al 40 per cento delle spese sostenute e documentate, e fino a un massimo di 3.000 euro, per l'acquisto di un motore ad alimentazione elettrica, ed eventuale pacco batterie, con contestuale rottamazione di un motore endotermico alimentato da carburanti fossili.
3. I contributi sono riconosciuti nei limiti previsti dal regolamento (UE) n. 1407/2013, relativo all'applicazione degli articoli 107 e 108 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea agli aiuti «*de minimis*».
4. Con decreto del Ministro dello sviluppo economico, di concerto con il Ministro della transizione ecologica, il Ministro delle infrastrutture e delle mobilità sostenibili e 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, sono stabiliti i criteri, le modalità e le procedure per l'erogazione dei contributi di cui al comma 1, anche ai fini del rispetto del limite di spesa autorizzato ai sensi del comma 1.
5. Agli oneri derivanti dal presente articolo, pari a 1,5 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022 e 2023, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2022-2024, 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 2022, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero della transizione ecologica.»".

Sull'emendamento 6.24, il parere non ostativo è condizionato, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, alla sostituzione delle parole: "31 dicembre 2023" con le seguenti: "31 marzo 2023".

Sull'emendamento 6.0.3, il parere non ostativo è condizionato, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, alla sostituzione, alla lettera *a*), delle parole: "fermi restando i principi posti dalle" con le seguenti: "ferme restando le norme che costituiscono attuazione delle disposizioni delle".

Sull'emendamento 7.80, il parere non ostativo è condizionato, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, alla soppressione delle lettere *h-ter*) e *h-quater*).

Sull'emendamento 7.91, il parere non ostativo è condizionato, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, alla sostituzione, al comma 7 del capoverso "Art. 186-*ter*" delle parole: "destinata ad alimentare il" con le seguenti: "versata all'entrata del bilancio dello Stato per essere successivamente riassegnata al".

Sull'emendamento 7.121, il parere non ostativo è condizionato, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, alla soppressione del comma 4-*bis*.

Sull'emendamento 7.135, il parere non ostativo è condizionato, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, alla sostituzione del capoverso 4-*bis* con il seguente: «4-*bis*. Al fine di accelerare l'effettuazione degli interventi di manutenzione necessari a garantire la viabilità funzionale al superamento del valico del Verghereto ai confini tra la Regione Toscana e la Regione Emilia Romagna e di assicurare una alternativa alla E 45 in caso di emergenza e, in particolare, in via prioritaria, della risoluzione della situazione emergenziale di tratti della ex strada stradale 3 *bis* "Tiberina" sottesi al Viadotto Puleto ricadente nelle Regioni Emilia Romagna e Toscana, è assegnata ai soggetti gestori, che assumono le funzioni di soggetti attuatori degli interventi, l'importo di 5 milioni per l'anno 2022, per lavori di manutenzione straordinaria, rifunzionalizzazione e messa in sicurezza della strada. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, si provvede, previa presentazione di un Piano degli interventi, identificati dal CUP, da parte dei soggetti attuatori, alla ripartizione ed assegnazione delle risorse tra gli stessi. Con il medesimo decreto sono individuate le modalità di revoca in caso di mancata alimentazione dei sistemi di monitoraggio o di mancato rispetto dei termini previsti dal cronoprogramma procedurale Agli oneri derivanti dal presente comma, pari a 5 milioni per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 6, del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130.».

Sull'emendamento 8.58, il parere non ostativo è condizionato, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, all'inserimento, alla lettera *b*), dopo la parola: "riduzione" delle seguenti: "delle proiezioni".

Sull'emendamento 9.7, il parere non ostativo è condizionato, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, all'aggiunta, in fine, del seguente comma: "7-*ter*. All'articolo 16-*sexies* del decreto legge 21 ottobre 2021, n. 146, dopo il comma 1 è aggiunto il seguente: «1-*bis*. Resta ferma la possibilità per le amministrazioni, le agenzie, la commissione e gli enti indicati al comma 1, per motivate esigenze, previo accordo con la proprietà, di entrare nel possesso anticipato anche di porzioni di immobili, corrispondendo, nei limiti delle risorse disponibili, una somma a titolo di anticipata occupazione, commisurata ai metri quadri delle porzioni occupate e alla durata della predetta anticipata occupazione e comunque non superiore ai tre/dodicesimi del canone annuo congruito; il possesso anticipato non ha effetti sulla durata del contratto di locazione come prevista dalle vigenti disposizioni e dagli specifici accordi contrattuali tra le parti.»".

Sugli emendamenti 9.12, 9.15, 9.16, 9.17, 9.18, 9.19, 9.20 e 9.21, il parere non ostativo è condizionato, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, alla loro riformulazione nella seguente versione: "Dopo il comma 8, inserire il seguente:

«8-*bis*. Per le finalità di cui all'articolo 121, comma 3, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificato dal comma 8 del presente articolo, si considerano validi ad ogni effetto di legge le

qualifiche, le abilitazioni e gli attestati di formazione periodica, previsti dal medesimo comma 3 del citato articolo 121, conseguiti dal personale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili anteriormente alla data del 16 giugno 2022.»".

Sull'emendamento 9.14, il parere non ostativo è condizionato, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, all'aggiunta, in fine, delle seguenti parole: "con oneri a carico degli stessi".

Sull'emendamento 9.39, il parere non ostativo è condizionato, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, all'aggiunta, alla fine sia del comma 3-*bis* che del comma 3-*ter*, delle seguenti parole: "nei limiti delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente".

Sull'emendamento 10.8, il parere non ostativo è condizionato, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, alla soppressione del capoverso 4-*bis*.

Sull'emendamento 10.13, il parere non ostativo è condizionato, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, alle seguenti modifiche da apportare al capoverso 5-*quinquies*:

- alla lettera *b*), dopo le parole: "al 2026", siano inserite le seguenti: "e quanto a 20 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2027 al 2029";
- sia soppressa la lettera *c*).

Il parere è di semplice contrarietà sulle proposte 2.0.4, 10.0.6, 12.0.7 e 12.0.8.

Il parere è non ostativo su tutti i restanti emendamenti."

Non essendovi richieste di intervento, con l'avviso conforme della rappresentante del GOVERNO, la proposta di parere è messa in votazione e approvata.

La seduta termina alle ore 23,35.

1.4.2.4.6. 5ª Commissione permanente (Bilancio) - Seduta n. 590 (pom.) del 28/07/2022

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

BILANCIO (5ª)
GIOVEDÌ 28 LUGLIO 2022
590ª Seduta

Presidenza del Presidente
[PESCO](#)

Interviene il sottosegretario di Stato per l'economia e le finanze Alessandra Sartore.

La seduta inizia alle ore 13,40.

IN SEDE CONSULTIVA

[\(2646\)](#) Conversione in legge del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili

(Parere all'Assemblea sugli emendamenti. 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)

La relatrice [FAGGI](#) (L-SP-PSd'Az) illustra gli ulteriori emendamenti e subemendamenti trasmessi dall'Assemblea riferiti al disegno di legge in titolo segnalando, per quanto di competenza, che, in merito all'emendamento 12.0.2000 (testo 2), è necessario riformulare la proposta emendativa secondo la seguente versione: "Art. 12-bis (Misure urgenti per le infrastrutture culturali) 1. L'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 183, comma 3 del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, è incrementata, per l'anno 2022, di 15 milioni di euro. Alla copertura degli oneri si provvede mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di cui all'articolo 183, comma 2, del medesimo decreto legge."

In merito all'emendamento 7.98 (testo 2), evidenzia che la lettera *i-ter*) reca il riferimento all'archivio di cui all'articolo 201, comma 2-*quater*, del codice della strada. Tuttavia, fa presente che il predetto comma 2-*quater* risulta inesistente, con conseguenti implicazioni finanziarie connesse alla costituzione dell'archivio.

Sui restanti emendamenti rileva che non vi sono osservazioni da formulare.

In relazione ai subemendamenti riferiti agli emendamenti approvati, reputa opportuno ribadire il parere non ostativo sulle proposte X1.100/2, X1.100/9 e X1.100/30, corrispondenti a subemendamenti già presentati in Commissione. Segnala poi la necessità di confermare il parere

contrario, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, sui subemendamenti X1.100/16, X1.100/35 e X1.100/37, anch'essi corrispondenti a proposte già presentate in Commissione. Sulla proposta X1.100/20, corrispondente a un subemendamento di Commissione condizionato, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, a una riformulazione poi recepita nell'emendamento X1.100, reputa opportuno valutare l'espressione di un parere contrario per i profili finanziari. Sul subemendamento X1.100/100, fa presente che non vi sono osservazioni da formulare.

La sottosegretaria SARTORE conviene con la proposta di riformulazione prospettata dai relatori sull'emendamento 12.0.2000 (testo 2).

In relazione all'emendamento 9.14 (testo 2), rappresenta l'esigenza di riformulare il testo inserendo la previsione del concerto con il Ministero dell'istruzione.

Esprime quindi un avviso contrario su tutti i subemendamenti presentati in quanto, sulla base degli elementi attualmente a disposizione del Ministero dell'economia e delle finanze, non si possono escludere effetti finanziari negativi per i conti pubblici.

Il relatore [DELL'OLIO](#) (M5S) chiede delucidazioni sulla valutazione espressa in merito al subemendamento X1.100/100, in tema di responsabilità erariale, di cui non appare chiara la portata normativa.

Previo intervento del PRESIDENTE, la rappresentante del GOVERNO ribadisce l'avviso contrario già espresso, in mancanza di elementi sufficienti a suffragarne la neutralità finanziaria.

Con riferimento alla proposta 7.98 (testo 2), conviene sull'esigenza segnalata dalla Commissione di correggere la formulazione della lettera *i-ter*, al fine di assicurarne la piena efficacia normativa e finanziaria.

Il PRESIDENTE prospetta, pertanto, una riformulazione della proposta 7.98 (testo 2) che prevede l'espunzione delle seguenti parole: "le risultanze dell'accertamento compiuto e della somma da pagare sono inserite nell'archivio di cui al comma 2-*quater* dell'articolo 201 e".

Dopo una breve verifica, la rappresentante del GOVERNO e la Commissione convengono.

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, formula la seguente proposta di parere: "La Commissione programmazione economica, bilancio, esaminati gli ulteriori emendamenti e subemendamenti tramessi 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 X1.100/2, X1.100/9, X1.100/16, X1.100/20, X1.100/30, X1.100/35, X1.100/37 e X1.100/100.

Sull'emendamento 7.98 (testo 2), il parere non ostativo è condizionato, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, alla soppressione, alla lettera *i-ter*, delle seguenti parole: "le risultanze dell'accertamento compiuto e della somma da pagare sono inserite nell'archivio di cui al comma 2-*quater* dell'articolo 201 e".

Sull'emendamento 9.14 (testo 2), il parere non ostativo è condizionato, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, all'inserimento, dopo le parole: "il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili," delle seguenti: "di concerto con il Ministero dell'istruzione,".

Sull'emendamento 12.0.2000 (testo 2), il parere non ostativo è condizionato, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, alla sostituzione dell'articolo 12-*bis* con il seguente: "Art. 12-*bis* (*Misure urgenti per le infrastrutture culturali*) 1. L'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 183, comma 3, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, è incrementata, per l'anno 2022, di 15 milioni di euro. Alla copertura degli oneri si provvede mediante

corrispondente riduzione dell'autorizzazione di cui all'articolo 183, comma 2, del medesimo decreto legge.".

Su tutti i restanti emendamenti, il parere è non ostativo.".

La sottosegretaria SARTORE esprime un avviso conforme alla proposta dei relatori.

La proposta di parere è messa ai voti e approvata.

La seduta termina alle ore 14,05.

1.4.2.5. 7[^] Commissione permanente (Istruzione pubblica, beni culturali)

1.4.2.5.1. 7^aCommissione permanente (Istruzione pubblica, beni culturali) - Seduta n. 320 (pom.) del 28/06/2022

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

ISTRUZIONE PUBBLICA, BENI CULTURALI (7^a)
MARTEDÌ 28 GIUGNO 2022
320^a Seduta

Presidenza del Presidente
[NENCINI](#)

La seduta inizia alle ore 15,05.

SUI LAVORI DELLA COMMISSIONE

Il [PRESIDENTE](#) sottopone alla valutazione della Commissione l'elenco delle audizioni informali proposte in merito all'affare assegnato sulla scrittura a mano e la lettura su carta che la Commissione ha deciso di svolgere, su proposta del senatore Cangini.

Su tale programma di audizioni informali conviene la Commissione.

Il [PRESIDENTE](#) propone di svolgere un'audizione informale del prof. Franco Vaccari, presidente dell'Associazione Rondine - Cittadella della pace, ricordando il sostegno della senatrice a vita Segre a tale associazione e alle sue attività.

Propone inoltre di chiedere il deferimento di un affare assegnato, ai sensi dell'articolo 34, comma 1, e per gli effetti di cui all'articolo 50, comma 2, del Regolamento, in merito alle celebrazioni per il cinquantesimo anniversario, che ricorre nel 2024, della creazione della Scuola di musica di Fiesole.

Concorda la Commissione.

La senatrice [DE LUCIA](#) (M5S) chiede di riprendere il ciclo di audizioni informali in merito al disegno di legge n. 2147, recante "Norme per il riconoscimento e il sostegno delle imprese cinematografiche e audiovisive indipendenti", già avviato e prossimo alla conclusione.

Si unisce il senatore [VERDUCCI](#) (PD).

Il senatore [MARILOTTI](#) (PD) chiede di riprendere l'esame dell'affare assegnato sul rilancio del comparto archivistico (n. 873), completando il ciclo di audizioni previste.

La senatrice [SAPONARA](#) (L-SP-PSd'Az) ricorda l'importanza del ciclo di audizioni in merito alla candidatura della Cucina di casa italiana a patrimonio immateriale dell'umanità Unesco (affare

assegnato n. 1209), che sarà avviato domani.

Il [PRESIDENTE](#) alla luce degli interventi, propone alla Commissione di svolgere prioritariamente le audizioni in merito al disegno di legge n. 2147 e all'affare assegnato n. 873, di svolgere quelle in merito all'affare assegnato sulla scrittura a mano e sulla lettura su carta nonché quelle in merito all'affare assegnato n. 1209, con l'obiettivo di concluderle entro il mese di luglio.

Concorda la Commissione.

Ha quindi la parola il senatore [CANGINI](#) (*FIBP-UDC*), che desidera esprimere, in una sede formale come la seduta della Commissione, un convinto ringraziamento e un sincero apprezzamento per il ruolo svolto dal presidente Nencini nel corso dell'esame, particolarmente travagliato, del disegno di legge n. 2598, di conversione in legge del decreto-legge n. 36: un ruolo di difesa del lavoro svolto dalle Commissioni riunite, della funzione del Senato e in generale del Parlamento.

Si associa unanime la Commissione.

Il presidente [NENCINI](#) ringrazia di cuore: considera un privilegio raro aver potuto lavorare, in quella sede, con una corralità e convergenza di posizioni davvero significative.

Il senatore [CANGINI](#) (*FIBP-UDC*), a integrazione del suo intervento, esprime a nome di tutta la Commissione un ringraziamento particolare, per il lavoro svolto in occasione dell'esame del disegno di legge n. 2598, al consigliere Capo ufficio della segreteria della Commissione, dottoressa Giammusso, al consigliere del Servizio studi dottor Fucito e a tutto il personale della segreteria della Commissione.

Si associa unanime la Commissione.

La senatrice [CORRADO](#) (*CAL-Alt-PC-IdV*) preannuncia che chiederà di poter avviare la discussione del disegno di legge a sua firma n. [2254](#), recante "Disciplina del concorso per il conferimento dell'incarico di direttore di istituti e luoghi di cultura".

IN SEDE CONSULTIVA

[\(2646\)](#) Conversione in legge del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili

(Parere alla 8ª Commissione. Esame. Parere non ostativo)

Il relatore [MARILOTTI](#) (*PD*) illustra, per le parti di competenza, il provvedimento d'urgenza in titolo. Si sofferma, in primo luogo sull'articolo 3, che, ai commi da 1 a 4, istituisce un fondo per il finanziamento di opere di adeguamento infrastrutturale delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera e disciplina alcuni aspetti procedurali relativi all'individuazione, all'approvazione ed alla realizzazione di interventi di adeguamento infrastrutturale - da realizzarsi in un arco temporale superiore ai dieci anni. Si tratta di interventi aventi ad oggetto, tra l'altro, la costruzione di nuove sedi e infrastrutture, ristrutturazione e ampliamento, l'esecuzione di interventi straordinari, l'efficientamento energetico, l'acquisto degli arredi, il miglioramento antisismico delle sedi e infrastrutture già esistenti, oltre che delle annesse pertinenze, comprese quelle confiscate alla criminalità organizzata. Quanto alle modalità di utilizzo delle risorse, vengono richiamate diverse disposizioni, tra cui l'articolo 33, comma 1, della legge n. 166 del 2002, che equipara le opere di edilizia relative a fabbricati, pertinenze e opere accessorie destinate o da destinare a comandi e reparti delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera alle opere destinate alla difesa militare. Segnala che l'articolo 33 in questione conferma, che, qualora

tali opere, costruzioni e impianti tecnologici ricadano su immobili o aree vincolate, restano ferme le autorizzazioni di competenza del Ministero della cultura (MiC) ai sensi del Codice dei beni culturali e del paesaggio.

Passa quindi a illustrare l'articolo 8, che reca previsioni volte a migliorare la programmazione dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale. A tal fine, sono introdotte delle modifiche alla denominazione, alla struttura e ai compiti dell'Osservatorio nazionale per il supporto alla programmazione e per il monitoraggio della mobilità pubblica locale sostenibile; sono precisate le modalità di destinazione e ripartizione di risorse di Fondi statali; infine, è autorizzata la spesa per la realizzazione degli interventi immediatamente cantierabili per l'ammodernamento delle ferrovie regionali. Per lo svolgimento delle suddette attività, il comma 3 consente all'Osservatorio di stipulare apposite convenzioni con le pubbliche amministrazioni: il riferimento è a tutte le amministrazioni dello Stato, ivi compresi - per quanto di competenza della Commissione - gli istituti e scuole di ogni ordine e grado, le istituzioni educative, le istituzioni universitarie e il CONI (articolo 1, comma 2, del decreto legislativo n. 165 del 2001).

L'articolo 9, comma 7, stabilisce che l'esecuzione degli interventi di manutenzione ordinaria o straordinaria su immobili in uso per finalità istituzionali alle Amministrazioni dello Stato, possono essere curati dalle medesime Amministrazioni utilizzatrici quando l'importo dei lavori risulti inferiore a 100.000 euro. La disposizione in esame modifica l'articolo 12, comma 5, del decreto-legge n. 98 del 2011. Ricorda che il richiamato articolo 12 include espressamente tra le Amministrazioni dello Stato utilizzatrici la Presidenza del Consiglio dei Ministri e le Agenzie, ivi comprese le Agenzie fiscali. Sono comunque fatte salve le specifiche previsioni di legge riguardanti il Ministero della cultura. Il medesimo articolo 12 prevede l'obbligo, per le amministrazioni dello Stato, incluso il Ministero della cultura, di comunicare semestralmente gli interventi manutentivi effettuati direttamente (ossia non per il tramite dell'Agenzia del demanio quale «manutentore unico») sia sugli immobili di proprietà dello Stato in uso governativo, sia su quelli di proprietà di terzi utilizzati a qualsiasi titolo.

L'articolo 11, comma 1, reca alcune disposizioni relative all'utilizzo di dispositivi di protezione delle vie respiratorie per quanto concerne gli utenti dei mezzi di trasporto, compresi i mezzi di trasporto scolastico dedicato agli studenti di scuola primaria, secondaria di primo grado e di secondo grado. Il medesimo articolo 11, al comma 2, infine, prevede che, per lo svolgimento degli esami di Stato conclusivi del primo e del secondo ciclo di istruzione, nonché degli esami conclusivi dei percorsi degli istituti tecnici superiori, per l'anno scolastico 2021-2022, non si applica la misura di sicurezza che prevedeva, fino alla conclusione del medesimo anno scolastico, l'obbligo di utilizzo dei dispositivi di protezione delle vie respiratorie di tipo chirurgico, o di maggiore efficacia protettiva; è raccomandato il rispetto di una distanza di sicurezza interpersonale di almeno un metro salvo che le condizioni strutturali-logistiche degli edifici non lo consentano; resta fermo il divieto di accedere o permanere nei locali scolastici se positivi all'infezione da SARS-CoV-2 o se si presenta una sintomatologia respiratoria e temperatura corporea superiore a 37,5°. La soppressione di tale obbligo è stata rappresentata anche nell'ordinanza del Ministro della salute 15 giugno 2022, recante "Misure urgenti in materia di contenimento e gestione dell'epidemia da COVID-19 concernenti l'utilizzo dei dispositivi di protezione delle vie respiratorie" (all'art. 1, comma 7). Il Ministero dell'istruzione ha quindi diramato, in data 16 giugno 2022, un'apposita nota sulle misure precauzionali da adottare durante gli esami di Stato.

Il [PRESIDENTE](#), poiché nessuno chiede di intervenire, dà nuovamente la parola al relatore.

Il relatore [MARILOTTI](#) (PD) propone di esprimersi, per quanto di competenza, in senso non ostativo.

Nessuno chiedendo di intervenire, accertata la presenza del prescritto numero di senatori, la proposta del relatore è quindi posta ai voti e approvata.

IN SEDE CONSULTIVA SU ATTI DEL GOVERNO

Schema di decreto ministeriale concernente il riparto dello stanziamento iscritto nel capitolo 1261 dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'istruzione per l'anno 2022, relativo a contributi ad enti, istituti, associazioni, fondazioni ed altri organismi (n. 396)

(Parere al Ministro dell'istruzione a 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. Esame e rinvio)

Il [PRESIDENTE](#) avverte che il relatore sul provvedimento in titolo, senatore Lanièce non può essere presente nella seduta in corso e che la senatrice Saponara è incaricata di svolgere la relazione introduttiva in sua vece; si riserva di conferire nuovamente l'incarico di relatore al senatore Lanièce per completare l'esame.

Prende atto la Commissione.

La senatrice [SAPONARA](#) (*L-SP-PSd'Az*) illustra lo schema di decreto ministeriale in titolo; richiama in primo luogo i presupposti normativi in forza dei quali è adottato, che individuano un elenco di contributi (con indicazione della specifica fonte normativa di spesa) dello Stato a favore di enti, istituti, associazioni, fondazioni e altri organismi. Lo stanziamento complessivo, iscritto nello stato di previsione di ciascuno dei Ministeri interessati, è ripartito con decreto ministeriale, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, previo parere delle Commissioni parlamentari competenti, alle quali devono essere trasmessi, entro 30 giorni dalla data di entrata in vigore della legge di bilancio, anche i rendiconti annuali dell'attività svolta dagli enti; al riguardo, segnala che al momento tale documentazione, non risulta essere disponibile. Specifica poi che lo schema in esame riguarda esclusivamente il riparto dello stanziamento iscritto sul cap. 1261 nello stato di previsione del Ministro dell'istruzione per il 2022. Lo schema di decreto è stato trasmesso alle Camere unitamente ad una relazione, nella quale si dà conto dell'avvenuta verifica "sulla efficienza, efficacia e rispondenza alle finalità della legge dell'impiego delle risorse" da parte degli enti beneficiari, attraverso la verifica dei bilanci consuntivi relativi all'esercizio finanziario corrente trasmessi dai beneficiari congiuntamente a relazioni dettagliate riguardanti le attività poste in essere nel corso dell'anno.

Lo stanziamento complessivo per il 2022, pari a 1.006.160 euro, risulta invariato rispetto a quello relativo agli anni dal 2019 al 2021; rispetto al riparto per l'anno 2018, si registra un incremento complessivo pari all'1,62 per cento. Rileva peraltro che nel corso degli anni precedenti il contributo complessivo si è andato a lungo riducendo, prima dell'inversione di tendenza degli ultimi anni, sicché l'entità degli importi spettanti a beneficiari è minore rispetto a quanto originariamente previsto dalle disposizioni normative con cui era stato a suo tempo autorizzato il contributo statale.

Quanto al riparto in esame, il Governo fa presente che in considerazione della invarianza della somma complessiva rispetto all'anno finanziario 2021 e alla mancanza di rilievi da parte delle Commissioni parlamentari sulla ripartizione del 2021, si è provveduto a mantenere la stessa ripartizione. Al riguardo, segnala che su quello schema di riparto, esaminato il 12 maggio 2021, la Commissione espresse un parere favorevole, invitando l'Esecutivo "a trasmettere, unitamente allo schema annuale di riparto, copia dei rendiconti annuali degli enti, come prescritto dall'articolo 1, comma 40, della legge n. 549 del 1995, e ogni altro elemento utile per valutare l'utilizzo delle risorse assegnate" e che a tale sollecito non risulta che il Governo abbia dato riscontro.

Illustra poi nel dettaglio il riparto dello stanziamento complessivo nei confronti degli enti interessati.

Si apre il dibattito

Il senatore [CANGINI](#) (*FIBP-UDC*) ritiene utile un approfondimento in merito all'Unione nazionale per la lotta all'analfabetismo, rilevando l'esiguità dello stanziamento previsto.

Si unisce il senatore [AIROLA](#) (*M5S*), che condivide l'esigenza di disporre dei rendiconti annuali degli enti, come segnalato nella relazione introduttiva.

La senatrice [DE LUCIA](#) (M5S) ribadisce l'esigenza, manifestata anche in occasione dell'esame del precedente decreto di riparto, di valutare l'entità del contributo previsto a favore del Museo internazionale della ceramica di Faenza, che considera del tutto incongrua vista la sua importanza, e in particolare di sapere se il Museo riceva contributi pubblici in applicazione di altre norme.

Il [PRESIDENTE](#) si unisce alla senatrice De Lucia; auspica che gli approfondimenti richiesti possano essere svolti prima della conclusione dell'esame, previsto in altra seduta.

Il seguito dell'esame è quindi rinviato.

Schema di decreto ministeriale di approvazione del programma per l'utilizzazione delle risorse del Fondo per la tutela del patrimonio culturale, per gli anni 2022, 2023 e 2024 (n. 394)

(Parere al Ministro della cultura, ai sensi dell'articolo 1, commi 9 e 10, della legge 23 dicembre 2014, n. 190. Esame e rinvio)

La relatrice [SAPONARA](#) (L-SP-PSd'Az) illustra lo schema di decreto ministeriale in titolo, recante l'approvazione del programma per l'utilizzazione delle risorse del Fondo per la tutela del patrimonio culturale, per gli anni 2022, 2023 e 2024. Richiama i presupposti normativi in forza dei quali l'atto è adottato, segnalando che la disponibilità finanziaria complessiva per il triennio in esame è pari a 390 milioni di euro (di cui 50 milioni per il 2022, 100 per il 2023 e 240 per il 2024), e rammenta che le risorse del Fondo sono utilizzate nell'ambito di un programma triennale che il Ministero della cultura (MiC) trasmette al Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile (CIPESS), previo parere delle competenti Commissioni parlamentari. Il programma individua gli interventi prioritari da realizzare, le risorse agli stessi destinate, il relativo cronoprogramma e le modalità di definanziamento in caso di mancata attuazione degli interventi programmati.

I singoli interventi ammessi al finanziamento sono allegati allo schema di decreto ministeriale. L'articolo 2 dispone in ordine al monitoraggio sul programma, sulla base del cronoprogramma degli interventi che beneficiano del finanziamento. Quanto all'articolo 3, esso dispone in merito alle modalità di definanziamento degli interventi programmati, in caso di mancata attuazione degli stessi. L'articolo stabilisce che saranno oggetto di definanziamento gli interventi per i quali, entro 24 mesi dall'assegnazione del relativo stanziamento, non sia stato individuato il contraente da parte della stazione appaltante. La Relazione illustrativa consente di ricostruire l'*iter* seguito per la definizione del programma in esame. Le richieste totali pervenute da tutti gli uffici periferici e le direzioni generali - in particolare - sono state superiori agli stanziamenti in bilancio. Rispetto alle risorse disponibili per il triennio 2022-2024, pari come detto a 390 milioni di euro, l'ammontare complessivo delle proposte è stato pari a quasi 463 milioni per il medesimo triennio. La Direzione generale per il Bilancio ha predisposto un'ipotesi di programmazione (con le risorse disponibili) che ha comunque rispettato l'ordine di priorità degli interventi rappresentato dagli uffici periferici e delle modifiche proposte dalle Direzioni generali.

Illustra quindi nel dettaglio a proposta di riparto del finanziamento complessivo fra settori, soffermandosi anche sulla distribuzione, a livello regionale, degli importi destinati alla programmazione degli interventi sul patrimonio culturale per il complesso del triennio 2022-2024. Dopo aver richiamato i contenuti del parere formulato dalla Commissione sul precedente schema di riparto (atto del Governo n. 324), esprime apprezzamento per la scelta del Governo di dar seguito alla prima osservazione ivi formulata, anticipando al mese di giugno la presentazione dello schema di riparto che, lo scorso anno, era avvenuta a novembre, quindi in prossimità del termine dell'esercizio finanziario. Quanto alle restanti sollecitazioni della Commissione, osserva che di esse non si trova riscontro nello schema in esame.

Il seguito dell'esame è quindi rinviato.

AFFARI ASSEGNATI

Affare sul valore culturale della moneta nei contesti archeologici (n. 1118)

(Esame, ai sensi dell'articolo 34, comma 1, primo periodo, e per gli effetti di cui all'articolo 50, comma 2, del Regolamento e rinvio)

La relatrice [CORRADO](#) (*CAL-Alt-PC-IdV*) ricorda che la Commissione ha già svolto alcune audizioni informali e ha acquisito contributi scritti sul valore culturale della moneta nei contesti archeologici, disponibili alla pubblica consultazione sulla pagina *web* della Commissione. L'affare assegnato è stato da lei proposto alla luce degli interventi di rappresentanti di collezionisti e dei loro legali, di commercianti di monete antiche e di docenti universitari, nell'ambito di un convegno dal titolo "Stati generali della numismatica" svolto nel mese di febbraio presso il Senato, nei quali - senza contraddittorio - è stata messa in discussione la proprietà statale del patrimonio numismatico, una tesi a suo avviso anticulturale. Taluni dei partecipanti a quel convegno hanno successivamente sostenuto che vi fosse un favore per quella tesi, con possibili esiti normativi in tal senso. Ricorda i meriti del commercio e del collezionismo delle monete antiche, da cui trae origine la numismatica in senso moderno e rammenta che il commercio delle monete antiche, a legislazione vigente, può avere legittimamente ad oggetto solo quelle in commercio prima del 1909. Finalità dei portatori di interesse prima ricordati è quella di liberalizzare tale commercio, anche in base a un'interpretazione di una novella normativa del 2008 al Codice dei beni culturali, operata dal decreto legislativo n. 62 del 2008, in merito ai beni oggetto di tutela, con la quale è stata integrata la dicitura di "cose di interesse numismatico" con la specificazione "che, in rapporto all'epoca, alle tecniche e ai materiali di produzione, nonché al contesto di riferimento, abbiano carattere di rarità o di pregio". Il carattere seriale dei reperti di carattere numismatico non giustifica tale previsione, se si considera l'importanza che può rivestire il ritrovamento anche di una sola moneta per fornire elementi di conoscenza di un contesto archeologico; parimenti non ha pregio il tema della decontestualizzazione delle monete, che mira a intervenire sul patrimonio numismatico presente nei musei favorendo la dismissione di monete considerate "doppioni". Sono posizioni che contraddicono l'approccio dell'archeologia moderna secondo cui tutti i reperti hanno un valore culturale e sono patrimonio dello Stato. Occorre dunque, a suo giudizio, ribadire le ragioni etiche della difesa del patrimonio culturale. Si sofferma poi su una recente modifica al Codice penale introdotta dalla legge n. 22 del 2022, con la quale si è a suo giudizio - e si augura inavvertitamente - aperta una falla nel sistema, a causa della mancata previsione di sanzioni per chi faccia uscire dal territorio nazionale monete di interesse archeologico o numismatico dal valore inferiore ai 13.500 euro.

Nell'evidenziare come occorra intervenire al riguardo, conclude presentando sin d'ora una proposta di risoluzione, pubblicata in allegato.

Il seguito dell'esame è quindi rinviato.

SULLA PUBBLICAZIONE DI DOCUMENTI ACQUISITI NEL CORSO DELLE AUDIZIONI

Il [PRESIDENTE](#) comunica che nella riunione dell'Ufficio di Presidenza integrato dai rappresentanti dei Gruppi parlamentari di oggi è iniziato il ciclo di audizioni informali in relazione ai disegni di legge nn. [2527](#) (Fondo per il sostegno e lo sviluppo della comunità educante) e [2611](#) (Istituzione dei patti educativi di comunità per contrastare la povertà educativa e l'abbandono scolastico, nonché ridurre i fattori di disagio sociale e di devianza dei minori).

Le documentazioni acquisite nel corso di tali audizioni saranno pubblicate sulla pagina *web* della Commissione, al pari di quelle che dovessero essere comunque trasmesse.

Prende atto la Commissione.

La seduta termina alle ore 15,55.

SCHEMA DI RISOLUZIONE PROPOSTA DALLA RELATRICE SULL'AFFARE ASSEGNATO N. 1118

La 7a Commissione permanente del Senato,
premessi che:

– la Commissione ha svolto una rapida ma esauriente attività istruttoria, avviata con audizioni svolte in data 12 aprile 2022, finalizzata ad approfondire il valore culturale della moneta nei contesti archeologici e le criticità che riguardano la tutela del patrimonio numismatico di natura archeologica;

– è stata acquisita ulteriore documentazione scritta sull'importanza che, nell'ambito delle scienze storiche, lo studio delle monete all'interno del loro contesto archeologico ha assunto sin dai decenni centrali del '900 per la ricostruzione della circolazione monetale, della società e dell'economia nell'antichità, nel Medioevo e nella prima età moderna;

preso atto che:

– dopo profonde riflessioni teoriche sull'interpretazione dei rinvenimenti monetali, avviate in ambito anglosassone a partire dal 1965, anche in Italia si sono avuti importanti sviluppi nello studio del significato della moneta in rapporto al luogo e al contesto archeologico di rinvenimento, concretizzatisi in particolare nei convegni di Roma nel 1986 (*La moneta nei contesti archeologici. Esempi dagli scavi di Roma*, Istituto Italiano di Numismatica), nel 2011 (*Numismatica e Archeologia. Monete, stratigrafie e contesti. Dati a confronto. I Workshop Internazionale di Numismatica - WIN*, Università degli Studi "La Sapienza") e nel 2018 (*Protocollo di studio e analisi della moneta proveniente da contesti archeologici pluristratificati* - PRAMCAP, Scuola Spagnola di Storia e Archeologia), nonché in quello di Trieste nel 2022 (*Fundmünzen & Co. - 30 years of ancient coin finds, VI cent. BC - VIII cent. AD*, Università degli Studi);

- l'archeologia come disciplina dotata di autonomia scientifica si è sviluppata, nel corso del '900, individuando un proprio metodo d'indagine - lo scavo stratigrafico -, e un proprio oggetto: lo studio delle testimonianze materiali dell'attività umana in rapporto con l'ambiente, di qualunque natura esse siano;

- l'Italia ha riconosciuto l'importanza culturale delle "cose di interesse numismatico" sin dalla prima normativa nazionale di tutela (legge n. 364 del 1909, art. 1);

- la medesima normativa ha riconosciuto l'interesse pubblico prevalente della conservazione e della trasmissione del patrimonio archeologico rinvenuto nel sottosuolo alle generazioni future, attraverso l'attribuzione della proprietà allo Stato di tutto ciò che fosse oggetto di rinvenimento (casuale o in seguito a ricerche) e possedesse interesse "storico, archeologico, paleontologico, paleontologico o artistico" (artt. 15 e 18);

- tale previsione venne integralmente recepita nell'evoluzione normativa successiva (legge n. 1089 del 1939, artt. 44 e 49) e nel Codice civile (del 1942 - art. 826), sino all'attuale Codice dei beni culturali e del paesaggio (decreto legislativo n. 42 del 2004, art. 91);

- l'Italia ha inoltre sottoscritto la *Convenzione europea sulla protezione del patrimonio archeologico* a Londra il 6 maggio 1969 (ETS n. 66) e la sua revisione alla Valletta (Malta) il 16 gennaio 1992 (ETS n. 143), ratificando quest'ultima con L. 57/2015, per la sua "piena ed intera esecuzione" (art. 2);

- la Convenzione europea della Valletta (art. 1) recita:

"1. L'obiettivo della presente Convenzione (riveduta) è di proteggere il patrimonio archeologico in quanto fonte della memoria collettiva europea e strumento di studio storico e scientifico.

2. A tale scopo sono considerati come costituenti il patrimonio archeologico tutti i reperti, beni e altre tracce dell'esistenza dell'uomo nel passato:

- i) la cui salvaguardia e studio permettono di descrivere l'evoluzione della storia dell'uomo e del suo rapporto con la natura;
- ii) i cui principali mezzi di informazione sono costituiti da scavi e scoperte, nonché da altri mezzi di ricerca concernenti l'uomo e l'ambiente che lo circonda;
- iii) che si trovano su territori soggetti alla giurisdizione delle Parti contraenti.

3. Il patrimonio archeologico comprende le strutture, costruzioni, complessi architettonici, siti esplorati, beni mobili, monumenti di altro tipo e il loro contesto, [che si trovino nel suolo o sott'acqua](#);

- con il decreto legislativo n. 62 del 2008 è stata apportata una modifica all'articolo 10, comma 4, lettera b) del Codice dei beni culturali, relativo ai beni oggetto di tutela, integrando la dicitura "le cose di interesse numismatico" con la specificazione "che, in rapporto all'epoca, alle tecniche e ai materiali di produzione, nonché al contesto di riferimento, abbiano carattere di rarità o di pregio";

- tale novella, che impone di attribuire valore culturale unicamente alle monete dotate di caratteristiche di "rarità o pregio", costituisce un'eccezione nel sistema normativo del Codice dei beni culturali, dal momento che, nel caso degli altri beni (storici, artistici, archeologici, etnoantropologici, paleontologici), per essere considerati "beni culturali" è sufficiente un generico "interesse" nel caso di appartenenza pubblica (art. 10, c. 1), o un interesse riconosciuto quale "particolarmente importante" nel caso di appartenenza privata (art. 10, c. 3);

- sulla base di tale eccezione, in un recente congresso di giuristi, riunitisi presso l'Università "Tor Vergata" di Roma (18 maggio 2018) per discutere della "Tutela dei beni di interesse numismatico", diversi interventi hanno voluto rimarcare l'esclusione dalla categoria dei beni culturali dei beni numismatici privi di caratteristiche di "rarità o pregio" rinvenuti nel sottosuolo, allo scopo di svincolarli dal principio della proprietà statale *ope legis*, con particolare riguardo ai "beni seriali, decontestualizzati", così come ai "cocci di nessun valore o anche pezzi integri di cui sono pieni i musei";

- nella stessa sede, si è rimarcato come l'articolo 12 del Codice dei beni culturali preveda una necessaria "verifica dell'interesse culturale" dei beni di appartenenza pubblica, allo scopo di includerli o meno nel patrimonio tutelato;

- con le recenti modifiche al Codice penale introdotte dalla legge n. 22 del 2022 - cosiddetta legge "Orlando-Franceschini" - si sono incrementate le misure a protezione del nostro patrimonio culturale e, in particolare, si sono rafforzate quelle volte a contrastare il fenomeno dell'uscita senza controllo dai confini nazionali delle "cose di interesse artistico, storico, archeologico, etnoantropologico, bibliografico, documentale o archivistico o altre cose oggetto di specifiche disposizioni di tutela ai sensi della normativa sui beni culturali senza attestato di libera circolazione o licenza di esportazione" (art. 518-*undecies*), ma non si è prevista alcuna misura nel caso questo avvenga per cose di valore inferiore ai 13.500 euro, per le quali è sufficiente la presentazione agli uffici competenti per la vidimazione di una dichiarazione di valore economico; va notato che molte monete poste in vendita in Italia hanno prezzo di vendita inferiore ai 13.500 euro;

valutato che:

- appare indiscutibile che le monete "che si trovino nel suolo o sott'acqua" facciano pienamente parte del patrimonio archeologico e che quest'ultimo vada difeso in ogni modo dalla dispersione prodotta dalle ricerche non autorizzate e dal commercio clandestino di reperti, in quanto "fonte della memoria collettiva europea e strumento di studio storico e scientifico", come l'Italia si è più volte impegnata a fare con i suoi *partner* del Consiglio d'Europa;

- con la novella recata dal decreto legislativo n. 62 del 2008 si è volutamente creata un'anomalia nella normativa di tutela per quanto riguarda i beni numismatici, isolandoli rispetto a tutti gli altri beni potenzialmente oggetto di rinvenimento "nel sottosuolo o sui fondali marini" (art. 91 Codice), dal 1909 appartenenti allo Stato in forza di legge;

- le recenti valutazioni giuridiche intorno al dettato del *Codice dei beni culturali e del paesaggio* per quanto riguarda, in particolare, i beni numismatici, ignorano volutamente lo sviluppo delle scienze

archeologiche negli ultimi cento anni e l'importanza di ogni minuto reperto, seriale o non seriale, per la ricostruzione del quadro della cultura materiale, delle produzioni e dei commerci, dell'economia e della società di un certo luogo in una data epoca, a esclusivo beneficio del privato collezionismo;

- non solo, svilendo il valore culturale del reperto archeologico "povero", includendo tra questi le monete prive di caratteristiche di "rarietà o pregio", ed escludendone l'interesse nel momento in cui sia stato "decontestualizzato", ovvero strappato al luogo di secolare giacitura in un deposito di natura archeologica, si incentiva l'attività di ricerca e scavo clandestino, in particolare quella, foriera di enormi danni al patrimonio archeologico, effettuata per mezzo del *metal-detector*, estremamente diffusa in Italia e recentemente inclusa tra i reati contro il patrimonio culturale (legge n. 22 del 2022 - "Orlando-Franceschini") compresi nel codice penale (all'art. 707-bis), almeno per quanto riguarda le aree di riconosciuto interesse archeologico;

- un'ampia casistica di ricerche pubblicate o in corso di pubblicazione dimostra come l'analisi integrale dei rinvenimenti numismatici da una specifica area - siano essi casuali o da scavo archeologico - fornisca elementi di straordinario valore scientifico per la ricostruzione storica del periodo interessato, che può essere, ad esempio, l'antichità della Magna Grecia (progetto di censimento integrale "*La moneta a Elea/Velia. Restauro, studio e valorizzazione*" in convenzione tra la Soprintendenza di Salerno e Avellino, il Dipartimento di Scienze del Patrimonio Culturale dell'Università degli Studi di Salerno e la Fondazione Nazionale delle Comunicazioni), l'epoca romana, come nel caso di Pompei (si vedano i volumi della serie *Pompei. Rinvenimenti monetali* in corso di pubblicazione da parte dell'Istituto Italiano di Numismatica, Roma, e numerosi studi di ricercatori delle Università di Napoli e Salerno) o di Aquileia (si vedano i volumi della serie *Ritrovamenti monetali di età romana nel Friuli Venezia Giulia*, 2020), o il Medioevo (*La moneta nel Lazio tardoantico. Circolazione, economia e società tra IV e VII secolo* di F. Marani, 2020);

- la mancata previsione di sanzioni per chi faccia uscire dall'Italia monete di interesse archeologico o numismatico dal valore inferiore ai 13.500 euro facilita il mercato clandestino di beni già interessati da un traffico illegale molto intenso, facilitato dalle loro piccole dimensioni; impegna il Governo:

- a) a valutare la possibilità di specificare nella normativa di settore (Codice dei beni culturali e del paesaggio, all'art. 91) che "le cose da chiunque e in qualunque modo ritrovate nel sottosuolo o sui fondali marini appartengono allo Stato" a prescindere da qualunque valutazione, nel caso di beni mobili, delle loro caratteristiche di rarità o pregio e senza che sia necessario, una volta riconosciuta la loro natura archeologica, avviare un procedimento di verifica ai sensi dell'art. 12 del Codice dei beni culturali e del paesaggio;

- b) a valutare la possibilità di introdurre, per quanto riguarda nello specifico i beni numismatici di epoca antica e medievale, a prescindere dalle loro caratteristiche di rarità o pregio, un obbligo da parte dei commercianti di settore di fornire agli acquirenti documentazione sulla loro autenticità e sulla legittima provenienza ai sensi dell'art. 64 del Codice dei beni culturali, e, da parte dei collezionisti, di conservare tale documentazione a riprova della fonte di acquisizione del bene.

1.4.2.6. 10[^] Commissione permanente (Industria, commercio, turismo)

1.4.2.6.1. 10ª Commissione permanente (Industria, commercio, turismo) - Seduta n. 245 (pom.) del 28/06/2022

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

INDUSTRIA, COMMERCIO, TURISMO (10ª)
MARTEDÌ 28 GIUGNO 2022
245ª Seduta

Presidenza del Vice Presidente
[RIPAMONTI](#)

Interviene il vice ministro dello sviluppo economico Pichetto Fratin.

La seduta inizia alle ore 15,05.

IN SEDE CONSULTIVA

(2646) Conversione in legge del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili

(Parere alla 8ª Commissione. Esame e rinvio)

Riferisce alla Commissione il presidente relatore [RIPAMONTI](#) (L-SP-PSd'Az), il quale rileva che l'articolo 1 reca misure di accelerazione per la realizzazione delle opere per la viabilità della città di Roma e il Giubileo della Chiesa cattolica del 2025, che ha evidentemente risvolti anche per il comparto turistico. In particolare: il comma 1 estende agli interventi inseriti nel Programma dettagliato degli interventi connessi alle celebrazioni del Giubileo le misure di accelerazione delle procedure per la valutazione di impatto ambientale (VIA) già previste per gli interventi inseriti nel Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR); il comma 2 riduce il termine entro il quale il soprintendente può richiedere che gli interventi suddetti siano sottoposti a verifica preventiva dell'interesse archeologico; il comma 3 autorizza la società Giubileo 2025 a sottoscrivere apposite convenzioni con ANAS per l'affidamento degli interventi per la messa in sicurezza e la manutenzione straordinaria delle strade previsti dal Programma dettagliato; i commi 4 e 5 autorizzano Roma Capitale e la Città metropolitana di Roma Capitale a sottoscrivere apposite convenzioni con ANAS per l'affidamento degli interventi per la messa in sicurezza e la manutenzione delle strade comunali di Roma Capitale, nonché per lo sviluppo e la riqualificazione funzionale delle strade di penetrazione e di grande collegamento di Roma Capitale e della Città metropolitana, rimuovendo le situazioni di emergenza connesse al traffico e alla mobilità derivanti dalle condizioni delle strade in vista dei flussi di pellegrinaggio e turistici previsti in occasione del Giubileo.

Dà indi conto dell'articolo 2, che reca misure urgenti in materia di costruzione, manutenzione e messa in sicurezza delle dighe, nonché di controllo sul loro esercizio, mentre l'articolo 3 riguarda

l'adeguamento infrastrutturale delle Capitanerie di porto, dell'Arma dei carabinieri e della Guardia di finanza.

Illustra quindi l'articolo 4, che introduce disposizioni sul trasporto marittimo di passeggeri, sugli adeguamenti infrastrutturali portuali e sulla laguna di Venezia. Il comma 1, per garantire lo svolgimento dell'attività crocieristica 2022 nella laguna di Venezia, autorizza il Commissario straordinario a realizzare un ulteriore punto di attracco temporaneo, da realizzare nell'area di Chioggia. Il comma 4 modifica la disciplina dell'Autorità per la Laguna di Venezia, che viene ridenominata Autorità per la Laguna di Venezia - Nuovo Magistrato alle Acque. Dopo essersi soffermato sulle ulteriori previsioni dell'articolo 4, menziona anche l'articolo 5 relativo alla funzionalità dell'impianto funiviario di Savona. Al riguardo, fa presente che, secondo il comma 1, in caso di cessazione dell'attuale concessione entro il 31 dicembre 2022 e nelle more dell'individuazione di un nuovo concessionario, il Presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale provvede ad eseguire gli interventi necessari per il recupero della piena funzionalità tecnica della funivia nonché all'individuazione di un nuovo concessionario. Il comma 2 estende dal 31 agosto al 31 dicembre 2022 la corresponsione dell'indennità pari al trattamento straordinario di integrazione salariale prevista dall'articolo 16 del decreto-legge n. 121 del 2021 a favore dei lavoratori dipendenti da imprese del territorio di Savona impossibilitati a prestare attività lavorativa, in tutto o in parte, a seguito della frana verificatasi lungo l'impianto funiviario in conseguenza degli eccezionali eventi atmosferici del mese di novembre 2019.

Evidenzia poi che l'articolo 6 interviene sul settore del trasporto aereo, con disposizioni volte ad accelerare lo sviluppo del Sistema nazionale integrato dei trasporti (SNIT), ad aumentare l'accesso ferroviario agli aeroporti nonché a incrementare la rilevanza strategica e lo sviluppo degli aeroporti intercontinentali.

Quanto all'articolo 7, rileva che esso introduce, al comma 1, una serie di modifiche al codice della strada, complessivamente volte a ridurre gli oneri amministrativi a carico degli utenti, a favorire lo sviluppo della mobilità sostenibile e ad incrementare la sicurezza della circolazione stradale.

Passando all'articolo 8, in materia di trasporto pubblico locale e regionale, segnala che il comma 1, al fine di migliorare la programmazione dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale nonché della mobilità locale nelle sue diverse modalità, trasforma l'Osservatorio nazionale del trasporto pubblico locale in "Osservatorio nazionale per il supporto alla programmazione e per il monitoraggio della mobilità locale sostenibile". I commi da 2 a 5 definiscono nel dettaglio i nuovi compiti affidati all'Osservatorio, anche in relazione all'attività dei *mobility manager* d'area, aziendali e scolastici, nonché gli strumenti e le risorse dei quali esso si può avvalere.

Accenna altresì all'articolo 10, recante disposizioni in materia di opere pubbliche di particolare complessità o di rilevante impatto, nonché per la funzionalità del Consiglio superiore dei lavori pubblici. In proposito, sottolinea che il comma 1 integra l'articolo 44 del "decreto-legge semplificazioni" del 2021, con il quale è stata definita una procedura speciale in relazione ad alcune opere pubbliche di particolare complessità o di rilevante impatto, specificamente indicate nell'Allegato IV al citato provvedimento. Le disposizioni ora introdotte precisano che le procedure di VIA semplificate, previste per le opere inserite nel PNRR, si applicano a tutti gli interventi dell'Allegato IV e stabiliscono che, in relazione agli interventi dell'Allegato IV per la cui realizzazione è nominato un Commissario straordinario, viene applicata, compatibilmente con i vincoli inderogabili derivanti dall'appartenenza all'Unione europea, anche la riduzione dei termini.

Tenuto conto degli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonché dei carburanti e dei prodotti energetici, fa notare inoltre che, in base al comma 2, in relazione ai progetti di fattibilità tecnica ed economica di lavori pubblici di competenza statale, o comunque finanziati per almeno il 50 per cento dallo Stato, di importo pari o superiore ai 100 milioni di euro da sottoporre obbligatoriamente al parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, non si applica, per gli anni 2022 e 2023, il versamento a carico del soggetto committente della somma pari allo 0,5 per mille del valore delle opere da realizzare, che dovrebbe essere destinato al finanziamento delle esigenze connesse allo svolgimento della procedura di valutazione e consulenza. Al contempo, per assicurare la

funzionalità del medesimo Consiglio superiore dei lavori pubblici, è autorizzata la spesa di 1,6 milioni di euro il 2022 e di 3,2 milioni per il 2023. Il comma 3 precisa che l'esonero dal versamento del contributo si applica esclusivamente ai progetti sottoposti al parere obbligatorio del Consiglio superiore successivamente all'entrata in vigore del decreto-legge in esame e che non si procede al rimborso delle somme già versate.

Riepiloga brevemente i contenuti dell'articolo 11 sull'utilizzo di dispositivi di protezione delle vie respiratorie, segnalando che: il comma 1 proroga al 30 settembre 2022 l'obbligo dell'uso delle mascherine FFP2 su tutti i mezzi di trasporto elencati all'articolo 10-*quater*, comma 1, del decreto-legge n. 52 del 2021- fatta eccezione per gli aeromobili adibiti a servizi commerciali di trasporto di persone di trasporto - nonché per l'accesso alle strutture sanitarie, socio-sanitarie e socio-assistenziali; il comma 2 sopprime l'uso delle mascherine per lo svolgimento degli esami di Stato conclusivi del primo e del secondo ciclo di istruzione, nonché degli esami conclusivi dei percorsi degli istituti tecnici superiori, per l'anno scolastico 2021-2022.

L'articolo 12, al fine di consentire il corretto funzionamento della Commissione tecnica VIA e della Commissione PNRR-PNIEC, autorizza la spesa di 1,5 milioni di euro annui a decorrere dal 2022. Ricorda infine che la Commissione di merito ha fissato a martedì 5 luglio il termine per la presentazione degli emendamenti e che dunque sarebbe preferibile rendere il parere entro tale data.

Il seguito dell'esame è quindi rinviato.

IN SEDE REDIGENTE

(2117) COLLINA ed altri. - Misure per la tutela e lo sviluppo dell'artigianato nella sua espressione territoriale, artistica e tradizionale

(Seguito della discussione e rinvio)

Prosegue la discussione, sospesa nella seduta del 2 marzo.

Il [PRESIDENTE](#) rende noto che non è ancora pervenuto il parere della Commissione bilancio. Invita pertanto il Viceministro a farsi carico di sollecitare, nelle opportune sedi, il Governo affinché si possa proseguire fattivamente nella discussione.

Il seguito della discussione è rinviato.

(1921) RIPAMONTI ed altri. - Disciplina della professione di guida turistica

(2087) CROATTI. - Disciplina della professione di guida turistica

(Seguito della discussione congiunta e rinvio)

Prosegue la discussione congiunta, sospesa nella seduta del 17 maggio.

Il [PRESIDENTE](#) comunica che la Commissione bilancio ha formalmente chiesto al Governo la relazione tecnica sul testo unificato, adottato a base della discussione congiunta nella seduta del 24 marzo scorso, e che la Commissione politiche dell'Unione europea ha espresso un parere non ostativo con osservazioni. Ricorda peraltro che domattina è prevista una riunione di maggioranza, alla presenza del ministro Garavaglia, in relazione alle ulteriori modifiche al citato testo unificato.

Il seguito della discussione congiunta è rinviato.

(1217) ANASTASI ed altri. - Modifica del capo VI del titolo X del codice delle assicurazioni private, di cui al decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, per l'istituzione dell'albo professionale

degli esperti danni e valutazioni

(1666) Tiziana Carmela Rosaria DRAGO ed altri. - Disciplina dell'inquadramento ai fini previdenziali e assistenziali degli esercenti attività di perito assicurativo

(Seguito della discussione congiunta e rinvio)

Prosegue la discussione congiunta, sospesa nella seduta del 15 giugno.

Il senatore [ANASTASI](#) (M5S), in qualità di primo firmatario del disegno di legge n. 1217, preannuncia l'esigenza di apportare ulteriori correzioni al testo unificato, adottato a base della discussione congiunta nella seduta del 2 marzo scorso.

Il seguito della discussione congiunta è rinviato.

La seduta termina alle ore 15,20.

1.4.2.6.2. 10ª Commissione permanente (Industria, commercio, turismo) - Seduta n. 246 (pom.) del 29/06/2022

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

INDUSTRIA, COMMERCIO, TURISMO (10ª)
MERCLEDÌ 29 GIUGNO 2022
246ª Seduta

Presidenza del Presidente
[GIROTTO](#)

La seduta inizia alle ore 15,05.

IN SEDE REFERENTE

(2434) Deputato BENAMATI e altri. - Delega al Governo per la riforma della disciplina dell'amministrazione straordinaria delle grandi imprese in stato di insolvenza, approvato dalla Camera dei deputati
(Seguito dell'esame e rinvio)

Prosegue l'esame, sospeso nella seduta del 20 giugno.

Il presidente [GIROTTO](#) fa presente che l'omologa Commissione della Camera dei deputati ha svolto, sul provvedimento in titolo, poche audizioni e ha acquisito alcuni documenti scritti. Chiede quindi quale sia l'orientamento dei Gruppi in merito all'eventualità di svolgere, anche in questa sede, un ciclo di audizioni.

Il relatore [COLLINA](#) (PD) propone di non svolgere audizioni, acquisendo la documentazione in possesso della X Commissione della Camera dei deputati, e di fissare sin d'ora un termine per la presentazione degli ordini del giorno e degli emendamenti, a partire da metà luglio.

Concorda il senatore [RIPAMONTI](#) (L-SP-PSd'Az).

Il senatore [MARTELLI](#) (Misto-IpI-PVU) rileva alcune criticità sottese alla scelta dello strumento della delega legislativa per la disciplina della materia in esame.

La Commissione conviene di fissare il termine per la presentazione di ordini del giorno ed emendamenti al disegno di legge in titolo alle ore 18 di martedì 12 luglio.

Il seguito dell'esame è rinviato.

IN SEDE CONSULTIVA

(2646) Conversione in legge del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili

(Parere alla 8ª Commissione. Seguito dell'esame e rinvio)

Prosegue l'esame, sospeso nella seduta di ieri, nel corso della quale - ricorda il [PRESIDENTE](#) - è stata svolta la relazione introduttiva.

Il relatore [RIPAMONTI](#) (L-SP-PSd'Az) comunica che è in corso la redazione di uno schema di parere e invita i Commissari a far pervenire, anche per le vie brevi, eventuali osservazioni.

Il seguito dell'esame è quindi rinviato.

La seduta termina alle ore 15,15.

1.4.2.6.3. 10ª Commissione permanente (Industria, commercio, turismo) - Seduta n. 247 (pom.) del 05/07/2022

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

INDUSTRIA, COMMERCIO, TURISMO (10ª)
MARTEDÌ 5 LUGLIO 2022
247ª Seduta

Presidenza del Presidente
GIROTTO

Interviene il vice ministro dello sviluppo economico Alessandra Todde.

La seduta inizia alle ore 15,50.

SINDACATO ISPETTIVO

Interrogazioni

Il vice ministro Alessandra TODDE risponde all'interrogazione n. 3-03410, a firma del senatore Romano e relativa al rincaro dei prezzi dei carburanti, osservando preliminarmente che la tematica era già stata discussa - in tempi recenti - dal Ministro dello sviluppo economico presso l'altro ramo del Parlamento.

Entrando nel merito dell'atto di sindacato ispettivo, osserva quindi che il mercato dei carburanti è attualmente liberalizzato. A ciò si aggiungono i profili fiscali rappresentati, per i beni in questione, dalle accise e dall'IVA. Tuttavia, in considerazione dell'importanza che l'incremento del prezzo dei carburanti è andato rivestendo nel contesto economico nazionale e al fine di contrastare eventuali fenomeni speculativi, è stato emanato il decreto-legge n. 21 del 2022, con l'obiettivo di potenziare il monitoraggio dell'andamento dei prezzi e verificare che i recenti tagli delle accise (disposti tramite lo stesso decreto-legge e volti a calmierare i prezzi in vertiginosa ascesa), si traducano in un effettivo e reale vantaggio per i consumatori.

In particolare, il decreto-legge sopra citato, dopo aver rideterminato in ribasso le accise, ha altresì affidato al Garante per la sorveglianza dei prezzi, istituito presso il Dicastero dello sviluppo economico, lo specifico compito di monitorare l'andamento dei prezzi di benzina e gasolio, anche relativi alla vendita al pubblico, praticati nell'ambito dell'intera filiera di distribuzione. La sinergia e la collaborazione con il Garante delle Amministrazioni competenti e il supporto operativo della Guardia di finanza garantiscono poi gli strumenti operativi per un controllo effettivo, anche in ragione dell'apparato sanzionatorio che più in generale il menzionato decreto-legge ha previsto.

L'importanza dell'analisi dell'andamento dei prezzi è d'altronde testimoniata dal potenziamento della struttura a supporto del Garante e dei poteri di quest'ultimo, che ora può convocare le imprese e le

associazioni di categoria interessate, al fine di verificare i livelli di prezzo dei beni e dei servizi di largo consumo corrispondenti al corretto e normale andamento del mercato, può richiedere alle imprese dati, notizie ed elementi sulle motivazioni delle variazioni di prezzo riscontrate ed irrogare sanzioni in caso di inottemperanza agli obblighi informativi. Il menzionato potenziamento della struttura è stato poi realizzato tramite l'istituzione, presso il Ministero, di un'apposita Unità di missione per le attività istruttorie, di analisi, valutazione e di elaborazione dei dati, nonché di supporto al Garante.

Sempre dal punto di vista sanzionatorio occorre poi considerare che, a seguito delle attività di monitoraggio del Garante nonché di indagine e verifica della Guardia di finanza, è possibile procedere alla segnalazione all'Antitrust di elementi sintomatici di condotte che possano ledere la concorrenza o costituire pratiche commerciali scorrette, con attivazione dei rilevanti poteri sanzionatori di cui è dotata l'Autorità.

Risulta tuttavia che, se inizialmente il Garante prezzi aveva rilevato l'efficacia deflattiva dell'intervento di riduzione delle accise sui prezzi dei carburanti, oggi si assiste ad una nuova impennata dei prezzi di benzina e *diesel*, e - malgrado lo sconto, compreso di IVA, di circa 30 centesimi al litro - il costo per il consumatore è risalito ad oltre i 2 euro al litro.

È pertanto in corso, attualmente, un'indagine conoscitiva finalizzata a verificare le anomalie sull'andamento dei prezzi dei carburanti praticati nell'ambito dell'intera filiera di distribuzione commerciale. In particolare, l'incremento che si sta verificando da qualche settimana sarebbe imputabile principalmente all'aumento della quotazione internazionale del prodotto raffinato e, di conseguenza, al margine di raffinazione, che è più che raddoppiato rispetto alla metà del mese di aprile e più che quadruplicato rispetto all'inizio dell'anno. Relativamente all'andamento del prezzo del gasolio, che è aumentato di circa 20 centesimi nell'ultimo mese, si sono poi rilevate tensioni coincidenti con lo scoppio del conflitto russo-ucraino, che hanno portato il margine di raffinazione su valori cinque volte superiori a quelli di inizio anno. Mentre nei primi giorni del conflitto si sono rilevati anche aumenti del margine di distribuzione dei carburanti in ambito nazionale, nell'ultimo mese tale margine è rientrato sui valori inferiori a quelli di inizio anno.

Il Vice Ministro prosegue osservando che la congiuntura dei mercati internazionali dei prodotti raffinati, invero, è condizionata da numerosi fattori, tra cui l'importazione di petrolio dalla Russia. Infatti, lo scoppio del conflitto ha causato un'incertezza sulla continuità degli approvvigionamenti, accresciuta anche dal dibattito sulle sanzioni. Tali fattori, contrastati nell'immediato dalla politica di calmierare i prezzi riducendo le accise, continuano tuttavia ad incidere sull'aumento del prezzo, incrementando in particolare il differenziale tra il costo della materia prima, ossia il petrolio, e il prezzo internazionale del prodotto raffinato, ossia il margine di raffinazione.

Questi elementi rappresentano la base del dibattito che si è aperto per individuare ulteriori e più incisivi strumenti per mitigare il prezzo dei carburanti: misure che sono, però, di principale competenza del Ministero dell'economia e delle finanze e del Ministero della transizione ecologica, ma su cui evidentemente tutto il Governo è coinvolto.

Conclude assicurando che già nella seduta del Consiglio dei Ministri dello scorso 22 giugno la tematica del caro prezzi è stata discussa, per individuare interventi idonei a mitigare l'acuirsi di una situazione di estrema gravità per imprese e famiglie e contrastare con fermezza ogni ipotesi di fenomeni speculativi.

Replica il senatore [ROMANO](#) (M5S), ponendo positivamente l'accento sulla particolare attenzione prestata dal Governo alle questioni sottese alla sua interrogazione ed auspicando che l'indagine conoscitiva avviata possa fornire ulteriori elementi di chiarezza sull'aumento dei prezzi dei carburanti, che, ad oggi, non appare in linea con l'attuale prezzo del petrolio greggio. Ciò al fine di apprestare quanto prima le dovute tutele alle famiglie ed ai consumatori.

Conclude dichiarandosi parzialmente soddisfatto delle delucidazioni ricevute.

Il vice ministro Alessandra TODDE risponde poi all'interrogazione 3-03393 (già 4-07073), del

senatore Lorefice, sulla situazione dell'area di crisi industriale complessa di Gela-Caltanissetta, ricordando che con decreto ministeriale del 20 maggio 2015 era stata riconosciuta come area di crisi industriale complessa la zona di Gela, con i sistemi locali del lavoro (SLL) di Gela, Mazzarino, Vittoria, Caltagirone, Riesi, Caltanissetta e Piazza Armerina.

Il 23 ottobre 2018 era stato quindi sottoscritto un apposito accordo di programma per rilanciare le attività imprenditoriali, salvaguardare i livelli occupazionali e sostenere programmi di investimento e sviluppo imprenditoriale nel territorio dei Comuni appartenenti alla citata area di crisi industriale complessa.

Relativamente al rinnovo del predetto accordo di programma, rileva quindi che i tempi di predisposizione dell'atto integrativo di proroga si sono allungati in attesa della riforma della disciplina degli aiuti in questione (facente capo alla legge n.181 del 1989), riforma poi intervenuta con decreto del 24 marzo 2022. Il citato decreto ha infatti introdotto nuove disposizioni che stabiliscono i termini, le modalità e le procedure per la presentazione delle domande di accesso, nonché i criteri di selezione e valutazione per la concessione ed erogazione delle agevolazioni in favore di programmi di investimento finalizzati alla riqualificazione delle aree di crisi industriali, ai sensi dell'articolo 27, commi 8 e 8-bis, del decreto-legge n. 83 del 2012, mediante il ricorso al regime di aiuto della legge n.181 del 1989, in sostituzione della disciplina attuativa recata da un precedente decreto ministeriale risalente al 30 agosto 2019.

Riferisce quindi che lo scorso 16 giugno è stata emanata la circolare n. 237343, attuativa dell'articolo 5, comma 14, del citato decreto 24 marzo 2022, la quale fornisce le indicazioni di dettaglio per l'applicazione della nuova disciplina e per la presentazione delle domande di agevolazione. La circolare in parola indica altresì le caratteristiche del contratto di finanziamento, le modalità, i tempi e le condizioni per l'erogazione delle agevolazioni, nonché l'elenco degli oneri informativi per le imprese. Nel frattempo, lo schema di atto integrativo è stato condiviso con i soggetti sottoscrittori e sono state acquisite le rispettive delibere di approvazione.

Per ciò che concerne i contenuti, precisa che lo schema di atto integrativo tiene conto delle proposte avanzate dal territorio e da diversi *stakeholder* nonché delle novità intervenute successivamente alla sottoscrizione dell'accordo di programma del 2018. In particolare, parte del territorio dell'area di crisi industriale complessa potrà beneficiare dei vantaggi fiscali delle zone economiche speciali (ZES), le quali costituiscono un'opportunità nell'ottica di attrazione di nuovi investitori. Infatti, sono interessati dalla ZES Sicilia Orientale unità territoriali di quattro Comuni dell'area di crisi industriale complessa (Caltagirone, Gela, Niscemi, Vittoria). Inoltre, il 20 marzo 2020 è stato sottoscritto l'accordo di programma tra Ministero dello sviluppo economico, Regione Siciliana e Invitalia, con il quale si intende stimolare sull'intero territorio regionale l'attrazione di investimenti per l'innovazione produttiva e la competitività delle imprese siciliane e generare occupazione, attraverso strumenti quali progetti di interesse comune europeo (IPCEI), contratti di sviluppo, accordi di innovazione, ricorso al regime di aiuto di cui alla legge n.181 del 1989 per le aree di crisi industriale complessa e non complessa. Infine, non vanno trascurati gli impegni contenuti nella risoluzione approvata dalla Commissione lo scorso 8 giugno 2021, in esito all'istruttoria condotta sulle principali aree di crisi industriali complesse in Italia, con particolare riferimento all'area di crisi industriale di Gela e agli ambiti oggetto dell'atto integrativo all'accordo di programma del 23 ottobre 2018.

Per quanto riguarda il finanziamento dell'accordo, precisa quindi che il Ministero dello sviluppo economico mette a disposizione le risorse residue, pari a euro 11.924.101,07, a valere sul Fondo crescita sostenibile, ai sensi di quanto disposto nel decreto ministeriale 23 aprile 2021. La Regione Siciliana provvede invece a cofinanziare lo strumento agevolativo con risorse pari a 10 milioni di euro, a valere sul Programma operativo complementare 2014-2020.

Appena sarà firmato l'atto integrativo, si procederà pertanto con la pubblicazione dell'avviso pubblico per l'utilizzo delle risorse residue non utilizzate alla scadenza dell'accordo di programma del 2018, il quale potrà beneficiare di tutte le novità normative di recente introduzione.

In particolare, in esito alla riforma, gli incentivi vengono estesi anche a progetti per la ricerca industriale e per lo sviluppo sperimentale, qualora il programma di investimento sia di importo

superiore a 5 milioni di euro, e a progetti di innovazione di processo. Non sono più richieste le garanzie a tutela del finanziamento per le iniziative che comportano spese complessivamente ammissibili di importo inferiore a 10 milioni di euro.

Infine, sono state snellite le procedure di valutazione delle domande, riducendo i tempi per le istruttorie, per le delibere e per l'erogazione dei contributi, sia a fondo perduto sia sotto forma di finanziamento agevolato.

Conclude ribadendo che il Ministero dello sviluppo economico porrà in essere ogni iniziativa idonea per risollevare il territorio gelese dalle enormi difficoltà che lo hanno colpito.

Replica il senatore [LOREFICE](#) (M5S), compiacendosi del buon livello di dettaglio fornito dalla Rappresentante del Governo circa le novità che hanno determinato la dilatazione dei tempi per il rinnovo dell'accordo di programma ed apprezzando le iniziative predisposte per il rilancio dell'area di Gela, che aumenteranno significativamente l'attrattività del territorio e faranno sì che anche la predetta porzione di territorio possa contribuire fattivamente al rilancio dell'economia nazionale. Conclude dichiarandosi soddisfatto delle delucidazioni ricevute.

Il [PRESIDENTE](#) ringrazia il vice ministro Alessandra Todde e dichiara quindi concluso lo svolgimento degli atti di sindacato ispettivo all'ordine del giorno.

IN SEDE REDIGENTE

[\(1921\)](#) RIPAMONTI e altri. - *Disciplina della professione di guida turistica*

[\(2087\)](#) CROATTI. - *Disciplina della professione di guida turistica*

(Seguito della discussione congiunta e rinvio)

Prosegue la discussione congiunta, sospesa nella seduta del 28 giugno.

Il presidente [GIROTTO](#) comunica che il senatore Marti ha riformulato gli emendamenti 2.12, 2.20 e 6.7, in testi 2, pubblicati in allegato. Informa altresì che il relatore ha presentato gli emendamenti 2.100, 3.100, 5.100, 6.100, 7.100, 8.100 e 12.100, pubblicati in allegato.

Comunica inoltre che la senatrice Gallone ha aggiunto la propria firma all'emendamento 2.2.

Avverte infine che l'ulteriore documentazione eventualmente pervenuta sul testo unificato, adottato a base della discussione per i disegni di legge in titolo (e pubblicato in allegato al resoconto della seduta del 24 marzo), sarà resa disponibile, al pari di tutta la documentazione depositata nel corso delle audizioni sui testi originari, sulla pagina *web* della Commissione.

Prende atto la Commissione.

Il seguito della discussione congiunta è quindi rinviato.

IN SEDE CONSULTIVA

[\(2646\)](#) *Conversione in legge del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili*

(Parere alla 8ª Commissione. Seguito e conclusione dell'esame. Parere favorevole con osservazioni)

Prosegue l'esame, sospeso nella seduta del 29 giugno.

Non essendoci richieste di intervento in discussione generale, il relatore [RIPAMONTI](#) (*L-SP-PSd'Az*) dà conto di una proposta di parere favorevole con osservazioni, pubblicata in allegato, che recepisce i suggerimenti a lui pervenuti per le vie brevi da parte dei Gruppi.

Il presidente GIROTTO constata che non vi sono iscritti a parlare per dichiarazione di voto. Previa verifica del numero legale, pone quindi in votazione la proposta di parere favorevole con osservazioni del relatore, che risulta approvata.

IN SEDE REFERENTE

(2631) Modifiche al codice della proprietà industriale, di cui al decreto legislativo 10 febbraio 2005, n. 30

(Esame e rinvio)

Riferisce alla Commissione il presidente relatore [GIROTTO](#) (*M5S*), premettendo che il disegno di legge - collegato alla manovra di finanza pubblica - apporta modifiche al codice della proprietà industriale (CPI), di cui al decreto legislativo 10 febbraio 2005, n. 30, finalizzate ad un accrescimento della protezione dei titoli della proprietà industriale in chiave *pro* competitiva (Capo I, articoli 1-6), ad una semplificazione e digitalizzazione delle relative procedure (Capo II, articoli 6-16), nonché ad un coordinamento della normativa nazionale, al suo interno e con la disciplina delle domande internazionali di brevetto. Il disegno di legge dispone, conseguentemente alle modifiche apportate al codice, che si proceda ad un aggiornamento del regolamento attuativo di cui al decreto ministeriale n. 33 del 13 gennaio 2010, nonché un adeguamento degli importi dovuti a titolo di imposta di bollo di cui al decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 642, per consentire il pagamento in modo digitale delle domande di registrazione dei titoli e delle istanze varie (Capo III, articoli 17-31). Precisa peraltro che, come evidenziato anche nell'Analisi tecnico-normativa e l'Analisi di impatto della regolazione, allegate al provvedimento, il disegno di legge si inquadra all'interno della riforma del sistema della proprietà industriale prevista dalla Missione 1, Componente 2, del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR), approvato dalle Istituzioni europee il 13 luglio 2021, e, al tempo stesso, intende porsi in coerenza con il "Piano di azione sulla proprietà intellettuale per sostenere la ripresa e la resilienza dell'UE", adottato dalla Commissione europea il 25 novembre 2020.

Passando al contenuto, dà conto dell'articolo 1, che introduce il divieto di registrazione come marchi di segni evocativi, usurpativi o imitativi di indicazioni geografiche (IG) e di denominazioni di origine protette (DOP), ai sensi della normativa statale o dell'Unione.

Dopo aver accennato all'articolo 2, che inserisce nel codice la protezione temporanea dei disegni e dei modelli che figurano in una esposizione, ufficiale o ufficialmente riconosciuta, tenuta nel territorio dello Stato o di uno Stato estero con il quale si abbiano accordi reciprocità, illustra l'articolo 3, che ribalta l'approccio previsto nel codice relativamente alla titolarità delle invenzioni dei ricercatori delle università e degli enti pubblici di ricerca. Contestualmente, e nella stessa ottica sopra illustrata, il disegno di legge, all'articolo 4, introduce nel codice (attraverso un nuovo articolo *65-bis*) la disciplina degli Uffici di Trasferimento Tecnologico (UTT), aventi la funzione di promuovere la valorizzazione dei titoli di proprietà industriale, anche attraverso la promozione di collaborazioni con le imprese.

L'articolo 5 - prosegue il Presidente relatore - modifica e integra la disciplina sulle condizioni di ricevibilità della domanda di brevetto, disponendo che: il pagamento dei diritti di deposito per la domanda di brevetto per invenzione o modello di utilità deve essere effettuato improrogabilmente entro un mese dalla data di presentazione della domanda stessa; in assenza di pagamento entro il termine suddetto, la domanda non è ricevibile; l'irricevibilità è dichiarata dall'Ufficio italiano brevetti e marchi (UIBM), salvo che il richiedente non abbia, entro due mesi, ottemperato all'invito di integrazione o abbia spontaneamente integrato il pagamento dei diritti, ivi inclusa la mora.

Sottolinea poi che l'articolo 6 reca norme finalizzate al rafforzamento del controllo preventivo sulle domande di brevetto utili per la difesa dello Stato e, a tal fine, apporta modifiche alla relativa disciplina, contenuta nel codice, prevedendo tanto una riduzione dei termini per l'esercizio del controllo preventivo ministeriale su tali domande, quanto una estensione delle casistiche da sottoporre a controllo preventivo.

Accenna indi all'articolo 7, che estende da due a quattro anni la durata in carica della Commissione dei ricorsi avverso i provvedimenti dell'Ufficio italiano brevetti e marchi (UIBM), all'articolo 8, che riduce da quaranta a trenta il numero dei giorni minimi tra udienza di trattazione presso la Commissione ricorsi e relativa convocazione delle parti, e all'articolo 9, che modifica la previsione secondo la quale sono opponibili ai terzi gli atti che trasferiscono, in tutto o in parte, o che modificano i diritti inerenti ad una domanda o ad un brevetto europeo, a condizione che siano stati iscritti nel registro dei brevetti europei o trascritti nel Registro italiano dei brevetti europei.

L'articolo 10 interviene sulla disciplina del deposito delle domande e delle istanze presentate a norma del codice della proprietà industriale, disponendo - secondo quanto recita la rubrica - la "soppressione dell'obbligo di trasmissione di documentazione cartacea e semplificazione delle modalità di accesso e di utilizzo del deposito telematico presso l'UIBM".

Evidenzia altresì che l'articolo 11 interviene sulle modalità procedurali attraverso le quali è rivendicata la priorità di un deposito di una domanda volta ad ottenere un titolo di proprietà industriale, l'articolo 12 apporta semplificazioni della procedura di concessione di privativa di nuova varietà vegetale, e l'articolo 13 include esplicitamente, tra i soggetti legittimati a proporre opposizione avverso una domanda o registrazione di marchio, il Ministero delle politiche agricole alimentari e forestali (MiPAAF), quale autorità nazionale competente per le DOP e per le IGP agricole, alimentari, dei vini, dei vini aromatizzati e delle bevande spiritose, in assenza di un consorzio di tutela riconosciuto. Dopo essersi soffermato sull'articolo 14, che modifica l'articolo 191 del codice della proprietà industriale, in materia di proroga dei termini dei procedimenti presso l'Ufficio italiano brevetti e marchi, sottolinea che l'articolo 15 interviene sul termine di presentazione dell'istanza di reintegrazione, presentata da coloro i quali, pur avendo usato la diligenza richiesta dalle circostanze, non hanno potuto rispettare un termine.

Quanto all'articolo 16, fa presente che esso dispone uno snellimento della composizione della commissione d'esame di abilitazione per l'esercizio della professione di consulente in proprietà industriale - i cui membri sono ridotti da otto a cinque - e una riduzione del periodo obbligatorio di tirocinio.

Passando all'articolo 17, rileva che esso include anche le domande internazionali designanti e aventi effetto per l'Italia tra i riferimenti che devono essere valutati da parte dell'Ufficio che valuta la novità del brevetto, mentre l'articolo 18 precisa il termine finale di durata del brevetto per invenzione industriale e del brevetto per modello di utilità.

Illustra inoltre l'articolo 19, che novella l'articolo 61, comma 1, e abroga l'articolo 81 del CPI al fine di tener conto della circostanza per cui, a seguito dell'evoluzione normativa, non esistono più i certificati complementari di protezione, l'articolo 20, che abroga il comma 3 dell'articolo 129 del CPI per consentire il sequestro delle merci contraffatte esposte in fiera, rispetto alle quali attualmente si può procedere soltanto ad un verbale di mera descrizione delle caratteristiche dei prodotti sospetti, nonché l'articolo 21, che amplia le fattispecie degli atti da rendere pubblici mediante trascrizione presso l'Ufficio italiano brevetti e marchi.

L'articolo 22 - precisa il Presidente relatore - interviene sulla disciplina relativa all'oggetto della domanda per le invenzioni e i modelli di utilità, includendo espressamente in esso, rispetto alla legislazione vigente, la verifica dei requisiti di validità. La verifica di sussistenza degli stessi, per le invenzioni in ogni caso e per i modelli di utilità nei soli casi di brevettazione alternativa, è da condurre all'esito della ricerca di anteriorità. Con riguardo a quest'ultima, si sopprime l'attuale previsione che rinviava a un decreto ministeriale la disciplina della ricerca delle anteriorità ai fini della verifica di sussistenza dei requisiti di validità. Si esplicita quindi che, in ogni caso, l'Ufficio verifica che l'assenza di tali requisiti non risulti assolutamente evidente sulla base delle stesse dichiarazioni e allegazioni del

richiedente oppure sia certa alla stregua del notorio.

L'articolo 23 sostituisce il comma 1 dell'articolo 178 del CPI, stabilendo le ipotesi nelle quali non opera il termine di due mesi dalla scadenza del termine di presentazione dell'opposizione alla domanda di registrazione di un marchio, entro il quale l'Ufficio italiano brevetti e marchi deve comunicare alle parti l'opposizione stessa. Le ipotesi individuate sono le seguenti: se ricorre uno dei casi di sospensione previsti dall'articolo 180, comma 1, lettere da *b*) a *e-ter*) del CPI; se è stata depositata un'istanza di limitazione della domanda di marchio sulla quale si renda necessario chiedere il parere dell'opponente per la prosecuzione della procedura.

L'articolo 24 introduce un nuovo motivo per il quale può essere chiesta la nullità del marchio, consistente nella registrazione di parole, figure o segni lesivi dell'immagine o della reputazione dell'Italia. Si stabilisce anche il divieto di parcellizzazione delle domande di nullità e decadenza, precludendosi al titolare di uno o più diritti anteriori, che abbia preliminarmente domandato la decadenza o la nullità del marchio, il diritto di presentare, a pena d'inammissibilità, un'altra domanda di decadenza o di nullità fondata su un altro dei diritti che avrebbe potuto far valere a sostegno della domanda.

Il Presidente relatore riferisce altresì che, in base all'articolo 25: l'atto con il quale si chiede l'accertamento della decadenza o la dichiarazione di nullità del marchio viene ora qualificato come "istanza" e non più come "domanda", nonostante la rubrica dell'articolo novellato continui a fare riferimento a quest'ultima; si conferma l'esame preliminare, da parte dell'Ufficio italiano brevetti e marchi, della ricevibilità e ammissibilità dell'istanza di decadenza o di nullità; l'oggetto della comunicazione dell'istanza alle parti deve ora contenere l'avviso della facoltà di raggiungere un accordo di conciliazione entro due mesi dalla data della comunicazione, prorogabili, su istanza comune delle parti, fino al termine massimo di un anno. Al contrario, nella formulazione vigente, detta comunicazione deve contenere l'informativa dell'inizio della fase in contraddittorio del procedimento di decadenza o nullità e l'invito al titolare del marchio a depositare osservazioni entro un termine stabilito. Le osservazioni depositate dalle parti sono comunicate all'altra parte dall'Ufficio italiano brevetti e marchi. Il medesimo articolo elimina la specificazione per cui la comunicazione deve essere "indirizzata al titolare del marchio", conferma l'obbligo di allegare alla stessa copia dell'istanza di decadenza o di nullità, elimina la previsione per cui alla comunicazione deve essere allegato "qualsiasi documento presentato dal richiedente".

A ciò si aggiunge la disciplina dell'ipotesi del mancato raggiungimento di un accordo ai sensi del comma 1, nel qual caso il titolare del marchio di cui è chiesta la decadenza o la nullità può presentare per iscritto le proprie deduzioni entro il termine di sessanta giorni dalla data di ricezione della comunicazione. L'attuale formulazione attribuisce invece all'Ufficio italiano brevetti e marchi il potere, "nel corso del procedimento di decadenza o nullità", di assegnare in ogni momento alle parti un termine per produrre ulteriori documenti o svolgere deduzioni od osservazioni in funzione delle allegazioni, deduzioni ed osservazioni delle altre parti.

Dà indi conto dell'articolo 26 che introduce, tra le cause di estinzione della procedura di decadenza o nullità, anche l'ipotesi in cui la domanda o la registrazione, oggetto dell'istanza di decadenza o nullità, è "rinunciata". Attualmente, si fa riferimento alle ipotesi di ritiro o di rigetto della domanda o della registrazione, oggetto dell'istanza di decadenza o nullità, con provvedimento inoppugnabile per i prodotti e servizi controversi.

Ulteriori modifiche sono apportate dall'articolo 27, che sostituisce interamente l'articolo 229 del CPI, attualmente composto di tre commi, intervenendo sulla disciplina relativa alla rimborsabilità delle tasse e dei diritti e sulla rubrica dell'articolo con la nuova dizione "Tasse e diritti rimborsabili". Con la novella al comma 1: si specifica che la rimborsabilità ivi prevista si riferisce alla sola ipotesi di rigetto della domanda di marchio o di rinuncia alla stessa prima che la registrazione sia stata effettuata (si elimina quindi l'attuale richiamo anche alla concessione del brevetto); si precisa che l'oggetto del rimborso comprende le tasse di concessione governativa, ad eccezione delle tasse per la domanda di primo deposito e, ove presentata, delle tasse dovute per la lettera d'incarico; si conferma la disciplina già in vigore per quanto riguarda il rimborso del diritto previsto per il deposito di opposizione in caso

di estinzione dell'opposizione. Segnala poi che i rimborsi (senza riferimento ai "diritti") sono autorizzati dal Ministero dello sviluppo economico (la formulazione attuale richiama ancora il Ministero delle attività produttive). La disciplina relativa all'autorizzazione è quindi riallocata dal comma 2 al nuovo comma 3 ed è modificata nei termini seguenti: si fa riferimento alle "tasse" da rimborsare e non più ai "diritti"; le tasse da rimborsare devono riferirsi a una domanda di registrazione "di marchio respinta" (è quindi eliminato l'attuale riferimento alla "domanda di brevetto"); solo in tale caso l'autorizzazione al rimborso è disposta d'ufficio; si stabilisce espressamente che, "in ogni altro caso", il rimborso viene disposto su richiesta dell'avente diritto, con istanza diretta inviata all'Ufficio italiano brevetti e marchi entro il termine di decadenza di tre anni dalla data della rinuncia alla domanda di marchio o dell'estinzione dell'opposizione. Con il nuovo comma 4, che corrisponde al vigente comma 3, s'introduce l'obbligo di annotazione dei rimborsi "nella banca dati dell'Ufficio italiano brevetti e marchi", mentre il vigente comma 3 ne prevede l'annotazione "nel registro dei brevetti" e, ove si riferiscano a domande ritirate o respinte, "nel registro delle domande".

Avviandosi alla conclusione, fa presente che, in base all'articolo 28, la regolarizzazione dei diritti annuali per il mantenimento in vita dei titoli di proprietà industriale è subordinata al pagamento del diritto di mora per ogni annualità incompleta o irregolare, e che l'articolo 29 demanda ad un regolamento del Ministro dello sviluppo economico - per la cui adozione non è previsto un termine - il compito di procedere all'aggiornamento e all'ulteriore digitalizzazione, semplificazione ed efficientamento delle procedure di competenza dell'Ufficio italiano brevetti e marchi. Riferisce infine che l'articolo 30 modifica la misura degli importi dovuti a titolo di imposta di bollo per le domande di concessione o di registrazione dei titoli di proprietà industriale ed atti allegati, nonché per le successive formalità ed istanze varie, presentate alle camere di commercio e all'Ufficio italiano brevetti e marchi ed inviate per via telematica ovvero consegnate su supporto informatico, mentre l'articolo 31 reca la clausola d'invarianza finanziaria.

Conclude sottolineando la necessità di approfondire la tematica della proprietà delle scoperte effettuate dai ricercatori operanti presso gli enti pubblici.

Con riferimento all'ultima osservazione formulata dal Presidente, il senatore [COLLINA](#) (PD) osserva trattarsi di questione particolarmente importante. Qualora, infatti, la proprietà della scoperta del ricercatore fosse effettivamente attribuita all'ente pubblico per cui lavora, ciò potrebbe indurre il ricercatore stesso ad abbandonare l'Italia in favore di quei Paesi dove la proprietà intellettuale del singolo è meglio tutelata.

Domanda inoltre, stante la natura del provvedimento, legata all'implementazione del PNRR, se vi siano particolari tempistiche relativamente alla conclusione dell'*iter*.

Il presidente [GIROTTO](#) osserva che il provvedimento dovrebbe essere approvato entro il terzo trimestre del 2023.

Il senatore [RIPAMONTI](#) (L-SP-PSd'Az) invita la Presidenza a valutare la possibilità di esaminare il provvedimento congiuntamente ad altri disegni di legge già presentati in Senato e vertenti sulla stessa materia.

Il [PRESIDENTE](#) osserva che sarebbe comunque opportuno, in caso di esame congiunto con altri provvedimenti, adottare il disegno di legge iscritto all'ordine del giorno quale testo base per il prosieguo dei lavori, considerato che esso ha natura di collegato.

Dopo aver rammentato che il Ministero per lo sviluppo economico ha già effettuato una consultazione pubblica sul tema, che potrebbe già di per sé costituire un importante fonte informativa, propone alla Commissione di effettuare un ciclo di audizioni, che dovrebbe essere comunque il più possibile circoscritto alle autorità e ai soggetti di particolare importanza. Ciò non impedirà, peraltro, di acquisire anche dei contributi scritti da parte di ulteriori soggetti.

Propone infine di fissare per mercoledì 13 luglio, alle ore 18, il termine per far pervenire alla

Presidenza, da parte dei Gruppi, eventuali proposte di audizione.

La Commissione conviene sulle proposte del Presidente.

Il [PRESIDENTE](#) avverte quindi sin d'ora che l'eventuale documentazione depositata nel corso delle audizioni, nonché l'ulteriore documentazione che sarà acquisita sul disegno di legge in titolo, sarà resa disponibile sulla pagina *web* della Commissione.

La Commissione prende atto.

Il seguito dell'esame è quindi rinviato.

SUI LAVORI DELLA COMMISSIONE

Il [PRESIDENTE](#) informa la Commissione che mercoledì 20 luglio, alle ore 14, potrebbe aver luogo l'audizione del Ministro della transizione ecologica sui prezzi dell'energia, anche in relazione alla comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni - Sicurezza dell'approvvigionamento e prezzi dell'energia accessibili: opzioni per misure immediate e in vista del prossimo inverno (COM(2022) 138 definitivo).

Prende atto la Commissione.

La seduta termina alle ore 16,20.

PARERE APPROVATO DALLA COMMISSIONE SUL DISEGNO DI LEGGE N. 2646

La 10ª Commissione, esaminato, per le parti di competenza, il disegno di legge in titolo,

preso atto che:

l'articolo 1 reca misure di accelerazione per la realizzazione delle opere per la viabilità della città di Roma e il Giubileo della Chiesa cattolica del 2025, che ha evidentemente risvolti anche per il comparto turistico;

l'articolo 2 interviene in materia di costruzione, manutenzione e messa in sicurezza delle dighe, nonché di controllo sul loro esercizio, l'articolo 3 reca misure di adeguamento infrastrutturale delle Capitanerie di porto, dell'Arma dei carabinieri e della Guardia di finanza, e l'articolo 4 introduce disposizioni sul trasporto marittimo di passeggeri, sugli adeguamenti infrastrutturali portuali e sulla laguna di Venezia;

considerato in particolare che:

l'articolo 5 introduce disposizioni urgenti per la funzionalità dell'impianto funiviario di Savona;

l'articolo 6 interviene sul settore del trasporto aereo, con disposizioni volte ad accelerare lo sviluppo del Sistema nazionale integrato dei trasporti (SNIT), aumentare l'accesso ferroviario agli aeroporti nonché incrementare la rilevanza strategica e lo sviluppo degli aeroporti intercontinentali;

l'articolo 7 introduce, al comma 1, una serie di modifiche al codice della strada, complessivamente volte a ridurre gli oneri amministrativi a carico degli utenti, a favorire lo sviluppo della mobilità sostenibile e ad incrementare la sicurezza della circolazione stradale;

l'articolo 8 reca interventi in materia di trasporto pubblico locale e regionale e in particolare, il comma 1, trasforma l'Osservatorio nazionale del trasporto pubblico locale in "Osservatorio nazionale per il supporto alla programmazione e per il monitoraggio della mobilità locale sostenibile";

l'articolo 12, al fine di consentire il corretto funzionamento della Commissione tecnica VIA e della Commissione PNRR-PNIEC, autorizza la spesa di 1,5 milioni di euro annui a decorrere dal 2022;

esprime parere favorevole con le seguenti osservazioni:

1. in ordine all'articolo 4, comma 4, lettera e), concernente il comitato consultivo dell'Autorità per la Laguna di Venezia, si prende atto dell'ampliamento delle competenze richieste ai componenti, purché si mantenga la preferenza per l'esperienza in materia idraulica e di morfodinamica lagunare e di gestione e conservazione dell'ambiente;
2. con riferimento all'articolo 5, valuti la Commissione di merito di:
 - 2.1 specificare che la gestione commissariale debba essere prevista anche laddove, in astratto, la cessazione della concessione della linea funiviaria venisse a cessare dopo il 31 dicembre 2022; chiarire che, tra le competenze del presidente, vi sono l'esecuzione degli interventi necessari per il recupero della piena funzionalità tecnica di detta funivia, la garanzia della continuità dell'esercizio dei servizi di trasporto portuale a basso impatto ambientale e di traffico e il mantenimento degli attuali livelli occupazionali, nonché l'individuazione di un nuovo concessionario;
 - 2.2 prevedere che il commissario, nell'esercizio della gestione diretta, ai fini dell'affidamento delle attività di esecuzione di lavori, anche di manutenzione ordinaria e straordinaria, e di acquisizione di servizi e forniture, di servizi di ingegneria e architettura, inclusa l'attività di progettazione, di supporto tecnico e *project management*, nonché per l'affidamento del servizio ad un nuovo concessionario di cui al comma 7-bis, per l'esecuzione dei relativi contratti, opera in deroga ad ogni disposizione di legge diversa da quella penale, fatto salvo il rispetto delle disposizioni del codice delle leggi antimafia e delle misure di prevenzione di cui al decreto legislativo n. 159 del 2011 nonché dei vincoli inderogabili derivanti dall'appartenenza all'Unione europea, ivi inclusi quelli derivanti dalle direttive 2014/23/UE, 2014/24/UE e 2014/25/UE;
 - 2.3 prevedere che il concessionario individuato potrà attivarsi presso RFI per avere l'autorizzazione all'impiego dei raccordi ferroviari in modo da avviare, anche nelle more della conclusione dei lavori di ripristino, il trasporto ferroviario che a regime integrerà il trasporto funiviario, riducendo sensibilmente il trasporto a mezzo camion;
 - 2.4 prevedere l'obbligo, anziché la facoltà, per il Presidente-commissario di avvalersi di strutture dell'amministrazione centrale o territoriale interessata, nonché di società controllate direttamente o indirettamente dalle Pubbliche amministrazioni;
 - 2.5 rendere disponibili sul fondo di parte corrente di cui al citato articolo 34-ter, comma 5, della legge 31 dicembre 2009, n. 196 ulteriori 3.000.000 di euro per il 2022 per assicurare il recupero e la piena funzionalità tecnica di detta funivia;
3. si invita la Commissione di merito a fare in modo che il SNIT comprenda tutti i mezzi di collegamento di breve e medio raggio integrabili con il trasporto aereo, coniugando il medesimo non solo con il trasporto ferroviario, ma anche con quello degli autobus, per garantire la migliore accessibilità alle aree interne, difficilmente raggiungibili in tempi ragionevoli dalla rete ferroviaria, e promuovere dunque lo sviluppo del sistema produttivo e turistico;
4. con riferimento alle modifiche apportate dall'articolo 7, comma 1, lettera b), valuti la Commissione di merito di chiarire quali categorie di veicoli a motore risultano escluse rispetto alla definizione della categoria L3e, nonché di prevedere l'introduzione di un termine specifico per

l'attuazione dell'articolo 17-*terdecies* del decreto-legge 22 giugno 2012, n. 83, nella parte in cui prevede che il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili adotti decreti contenenti norme specifiche per il retrofit di veicoli di categoria L, ovvero veicoli a due e tre ruote, tenuto conto che l'adozione dei citati provvedimenti potrebbe garantire lo sviluppo di una nuova filiera produttiva, in linea con gli obiettivi di transizione ecologica, in un settore storicamente rilevante per il nostro Paese, come quelle dei motocicli;

5. con riguardo ai compiti assegnati dall'articolo 8 all'Osservatorio nazionale per il supporto alla programmazione e per il monitoraggio della mobilità pubblica locale sostenibile, valuti la Commissione di merito di:

5.1 introdurre uno specifico riferimento alle strategie di transizione ecologica, sia relative alle filiere produttive che all'utilizzo finale dei mezzi pubblici, incluso il Piano urbano della mobilità sostenibile (PUMS), con particolare riferimento al comma 2, lettera d), in materia di acquisizione periodica e predisposizione di modelli di elaborazione di dati utili a valutare le proposte di investimento nel settore della mobilità locale, coordinandole con gli indirizzi di politica industriale che riguardano le filiere produttive interessate;

5.2 adoperarsi affinché l'Osservatorio nazionale supporti la programmazione della mobilità locale sostenibile e interregionale, già interessata dai collegamenti che attraverso l'alta velocità non superino i 75 minuti;

5.3 stimolare l'Osservatorio a svolgere un ruolo di coordinamento tra i *mobility manager* d'area (pubblici e privati) affinché la mobilità sostenibile si orienti sempre più, anche grazie alle tecnologie, a un miglior servizio per il cittadino/cliente in termini di efficacia e efficienza;

6. con riferimento all'articolo 12, valuti la Commissione di merito di sollecitare il Governo al fine di individuare un'idonea quantificazione delle risorse necessarie al corretto funzionamento della Commissione VIA e Commissione PNRR-PNIEC, in particolare per garantire l'accelerazione delle procedure in materia di realizzazione di impianti di produzione di energia da fonti rinnovabili, fondamentali ai fini del raggiungimento degli obiettivi di transizione ecologica e della riduzione delle importazioni di gas da approvvigionamenti energetici fossili.

EMENDAMENTI AL DISEGNO DI LEGGE

N. [1921](#), [2087 NT](#)

Art. 2

2.12 (testo 2)

[Marti](#), [Pianasso](#), [Pietro Pisani](#)

Al comma 1, sostituire le parole: «titolo idoneo» con le seguenti: «l'abilitazione professionale».

Conseguentemente, all'articolo 3, comma 1, sostituire la parola: «idoneità» con la seguente: «abilitazione».

2.20 (testo 2)

[Marti](#), [Pianasso](#), [Pietro Pisani](#)

Al comma 1, dopo le parole: «nel corso di visite sul luogo», inserire le seguenti: «e da remoto, anche con finalità turistiche, culturali e didattiche.».

2.100

Il Relatore

Al comma 1, sostituire le parole da: «il professionista che abbia conseguito» fino a: «illustrare e interpretare» con le seguenti: «il professionista che abbia conseguito il titolo ai sensi dell'articolo 3 o il riconoscimento del titolo professionale ai sensi dell'articolo 4, nonché il soggetto già abilitato ai sensi dell'articolo 12, comma 2. Tali titoli sono idonei a illustrare e interpretare, in modo non occasionale.».

Art. 3

3.100

Il Relatore

Al comma 1, aggiungere, in fine, le seguenti parole: «, nonché, previo riconoscimento del titolo professionale ai sensi dell'articolo 4, ovvero, iscrizione all'elenco nazionale ai sensi dell'articolo 12, comma 2».

Art. 5

5.100

Il Relatore

Apportare le seguenti modificazioni:

- al comma 2, sostituire le parole: «ai sensi dell'articolo 7, comma 2,» con le seguenti: «ai sensi degli articoli 4, comma 4, e 7, comma 2»;

- al comma 4, dopo le parole: «nazionale è», aggiungere le seguenti: «consentito l'esercizio della professione in tutto il territorio nazionale ed è».

Art. 6

6.7 (testo 2)

[Marti](#), [Pianasso](#), [Pietro Pisani](#)

Al comma 1, sostituire le parole: «di idoneità», con le seguenti: «di abilitazione professionale» e sostituire la parola: «annuale» con la seguente: «biennale».

Conseguentemente, all'articolo 6, sostituire, ovunque ricorra, la parola: «idoneità» con la seguente: «abilitazione».

6.100

Il Relatore

Al comma 2, dopo la lettera f), aggiungere la seguente:

*«f-bis) possesso di due certificazioni di conoscenza delle lingue straniere, fra le quali la lingua inglese, pari o superiori al livello B2 del *Common European Framework of Reference for Languages* (CEFR) rilasciata da enti certificatori riconosciuti, di cui al decreto del Ministero dell'istruzione, dell'università e della ricerca 7 marzo 2012 e, per gli stranieri, certificazione di conoscenza della lingua italiana di livello B2 del *Common European Framework of Reference for Languages* (CEFR), rilasciata da enti certificatori riconosciuti».*

Art. 7

7.100

Il Relatore

Al comma 1, sostituire le parole: «ai sensi dell'articolo 3» con le seguenti: «iscritte all'elenco nazionale di cui all'articolo 5».

Art. 8

8.100

Il Relatore

Sostituire il comma 1 con il seguente:

«1. L'Istituto nazionale di statistica, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, definisce una specifica classificazione delle attività inerenti alla professione di guida turistica disciplinate dalla presente legge e provvede all'attribuzione del relativo codice ATECO.»

Art. 12

12.100

Il Relatore

Al comma 2, dopo le parole: «sono iscritte», aggiungere le seguenti: «, a domanda,».

1.4.2.7. 11^ Commissione permanente (Lavoro pubblico e privato, previdenza sociale)

1.4.2.7.1. 11ª Commissione permanente (Lavoro pubblico e privato, previdenza sociale) - Seduta n. 330 (pom.) del 28/06/2022

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

LAVORO PUBBLICO E PRIVATO, PREVIDENZA SOCIALE (11ª)
MARTEDÌ 28 GIUGNO 2022
330ª Seduta

Presidenza della Presidente
MATRISCIANO

Interviene il sottosegretario di Stato per il lavoro e le politiche sociali Tiziana Nisini.

La seduta inizia alle ore 15,10.

IN SEDE CONSULTIVA SU ATTI DEL GOVERNO

Schema di decreto legislativo recante attuazione del regolamento (UE) 2019/1238 sul prodotto pensionistico individuale paneuropeo (PEPP) (n. 389)

(Parere al Ministro per i rapporti con il Parlamento, ai sensi degli articoli 1 e 20 della legge 22 aprile 2021, n. 53. Seguito dell'esame e rinvio)

Prosegue l'esame, sospeso nella seduta del 14 giugno.

La presidente **MATRISCIANO** fa presente che non è ancora pervenuta la comunicazione relativa allo scioglimento della riserva a seguito dell'espressione del parere della Conferenza Stato-Regioni sul provvedimento in titolo. Specifica quindi che in seguito all'ufficialità dello scioglimento della riserva la Commissione potrà concludere speditamente l'esame.

Il seguito dell'esame è quindi rinviato.

IN SEDE CONSULTIVA

(2434) Deputato BENAMATI e altri. - Delega al Governo per la riforma della disciplina dell'amministrazione straordinaria delle grandi imprese in stato di insolvenza, approvato dalla

Camera dei deputati

(Parere alla 10ª Commissione. Esame e rinvio)

Il relatore **LAUS** (PD) specifica che il disegno di legge in esame è volto a delegare il Governo per la

riforma organica della disciplina dell'amministrazione straordinaria delle grandi imprese in stato di insolvenza e, in relazione ai criteri e principi direttivi di cui all'articolo 2, comma 1, rileva, per quanto di competenza, che la lettera *a*) contempla il requisito del rilievo economico-sociale delle imprese, anche sotto il profilo della tutela occupazionale.

Per quanto riguarda i criteri per l'individuazione dei presupposti di accesso alla procedura, dà conto delle previsioni concernenti il numero dei dipendenti di cui alla successiva lettera *b*), che contiene altresì il richiamo al principio della salvaguardia della continuità produttiva e dell'occupazione diretta e indiretta.

Dopo aver fatto presente che ai sensi della lettera *f*) l'iscrizione all'albo dei consulenti del lavoro è compresa fra i requisiti per l'ammissione all'albo dei commissari straordinari per l'amministrazione delle grandi imprese in stato di insolvenza, rileva che la lettera *n*) reca la previsione secondo la quale per le imprese con almeno 1.000 dipendenti e un determinato volume di affari l'ammissione alla procedura di amministrazione straordinaria possa essere, in via provvisoria, disposta direttamente dal Ministro dello sviluppo economico.

La senatrice [DRAGO](#) (*FdI*) giudica eccessivamente elevato il requisito della presenza di almeno mille dipendenti di cui all'articolo 2, comma 1, lettera *n*), tale da limitare fortemente la portata effettiva della disposizione.

La senatrice [ALESSANDRINI](#) (*L-SP-PSd'Az*) esprime la valutazione positiva della propria parte politica sul disegno di legge, che, comportando un intervento organico teso alla semplificazione dell'ordinamento in materia di crisi delle grandi imprese, è funzionale rispetto agli obiettivi di conservazione delle capacità produttive e dell'occupazione.

Il relatore [LAUS](#) (*PD*) considera accettabile il criterio numerico oggetto dell'intervento della senatrice Drago, rispondente a necessità tecniche, pur se sempre suscettibile di legittime valutazioni critiche.

Si riserva quindi di proporre successivamente un termine per la trasmissione di eventuali contributi finalizzati alla predisposizione del parere.

Il seguito dell'esame è quindi rinviato.

(2646) Conversione in legge del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili

(Parere alla 8a Commissione. Esame e rinvio)

La presidente relatrice [MATRISCIANO](#) (*M5S*) introduce l'esame dei profili di competenza del decreto-legge n. 68, segnalando in primo luogo il comma 2 dell'articolo 2, teso al riconoscimento di incentivi a favore dei dipendenti di livello non dirigenziale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, in relazione allo svolgimento di specifiche funzioni concernenti le dighe e le opere di derivazione, mentre il successivo comma 3 destina parte delle risorse previste alle spese di missione del personale.

Segnala quindi l'articolo 3, comma 1, che prevede l'istituzione di un fondo destinato ad assicurare la funzionalità delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera anche mediante la realizzazione di interventi di adeguamento infrastrutturale, rinviando, per quanto riguarda le procedure di affidamento, alle specifiche norme recate dal [decreto-legge n. 77 del 2021](#), comprendenti le misure in materia di pari opportunità e inclusione lavorativa nei contratti pubblici finanziati con le risorse del PNRR.

Rileva che l'articolo 5, comma 2, estende le misure di cassa integrazione in favore dei lavoratori

impossibilitati a svolgere la loro attività a causa della frana verificatasi lungo l'impianto funiviario di Savona, prevedendo inoltre la possibilità di riconoscimento da parte dell'INPS di un'ulteriore indennità, in continuità con le previsioni di cui al comma 1 dell'articolo 94-*bis* del decreto-legge n. 18 del 2020.

Richiama poi l'attenzione sul comma 1, lettera *b*), dell'articolo 11, volto all'estensione del termine entro il quale viene mantenuto l'obbligo di indossare i dispositivi di protezione delle vie respiratorie per i lavoratori delle strutture sanitarie, socio-sanitarie e socio-assistenziali.

Valutata l'entità dei profili di competenza, la senatrice [ALESSANDRINI](#) (*L-SP-PSd'Az*) suggerisce di approvare in tempi rapidi il parere destinato alla Commissione di merito.

La senatrice [DRAGO](#) (*FdI*) sostiene l'opportunità di sollecitare una soluzione normativa volta a consentire agli studenti degli istituti di istruzione superiore per il settore ittico di svolgere attività formative di carattere pratico a bordo delle imbarcazioni, accogliendo gli auspici dei dirigenti scolastici.

La presidente relatrice [MATRISCIANO](#) (*M5S*) si riserva una valutazione riguardo il tema oggetto dell'intervento della senatrice Drago. Informa inoltre in merito al proprio orientamento a inserire nella propria proposta di parere riferimenti relativi alla risoluzione approvata all'unanimità dalla Commissione sull'affare assegnato n. 149, in merito alla salute e alla sicurezza del personale del comparto ferroviario, nonché riguardo la questione delle sempre più frequenti aggressioni subite dal personale viaggiante del medesimo comparto.

Il seguito dell'esame è quindi rinviato.

(2651) Delega al Governo per la riforma fiscale, approvato dalla Camera dei deputati
(Parere alla 6a Commissione. Esame e rinvio)

Con riferimento ai principi e criteri direttivi di delega specifici di cui all'articolo 2, il relatore [NANNICINI](#) (*PD*) segnala, per quanto di competenza, la lettera *c*) del comma 1, la quale, al numero 1), prevede, riguardo alla revisione dell'IRPEF, la finalità dell'incentivazione dell'offerta di lavoro e della partecipazione al mercato del lavoro, mentre la successiva lettera *e*) accorda priorità agli oneri di natura socio-sanitaria ai fini della trasformazione delle detrazioni in rimborsi.

Richiama quindi l'attenzione sull'articolo 5, comma 3, in quanto volto a escludere che gli interventi normativi finalizzati al superamento dell'IRAP possano determinare aggravii sui redditi di lavoro dipendente e di pensione.

Puntualizza infine che in base al principio di delega di cui all'articolo 6, comma 2, lettera *a*), l'integrazione delle informazioni presenti nel catasto dei fabbricati non può comportare effetti circa la determinazione delle agevolazioni e dei benefici sociali.

Preannuncia infine di riservarsi ulteriori approfondimenti ai fini della redazione della proposta di parere, in considerazione della complessità del provvedimento e dell'entità dell'impatto della revisione del sistema fiscale sul mondo del lavoro.

La senatrice [FEDELI](#) (*PD*) richiama l'attenzione sulla questione dell'armonizzazione del sistema di imposizione sul lavoro, nell'ottica di una riduzione del carico tributario.

Il relatore [NANNICINI](#) (*PD*) dichiara quindi la propria disponibilità a valutare eventuali proposte concernenti la predisposizione del parere.

La presidente [MATRISCIANO](#) propone di fissare il termine per la loro trasmissione alle ore 13

di lunedì 4 luglio.

La Commissione conviene.

Il seguito dell'esame è quindi rinviato.

La seduta termina alle ore 15,40.

1.4.2.7.2. 11ª Commissione permanente (Lavoro pubblico e privato, previdenza sociale) - Seduta n. 331 (pom.) del 29/06/2022

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

LAVORO PUBBLICO E PRIVATO, PREVIDENZA SOCIALE (11ª)
MERCLEDÌ 29 GIUGNO 2022
331ª Seduta

Presidenza della Presidente
[MATRISCIANO](#)

Interviene il sottosegretario di Stato per il lavoro e le politiche sociali Tiziana Nisini.

La seduta inizia alle ore 15,40.

IN SEDE CONSULTIVA SU ATTI DEL GOVERNO

Schema di decreto legislativo recante attuazione del regolamento (UE) 2019/1238 sul prodotto pensionistico individuale paneuropeo (PEPP) (n. 389)

(Parere al Ministro per i rapporti con il Parlamento, ai sensi degli articoli 1 e 20 della legge 22 aprile 2021, n. 53. Seguito e conclusione dell'esame. Parere favorevole con osservazioni)

Prosegue l'esame, sospeso nella seduta di ieri.

La presidente [MATRISCIANO](#) rende nota l'ufficialità dello scioglimento della riserva precedentemente posta.

Ha quindi la parola il relatore [ROMANO](#) (M5S), che presenta uno schema di parere favorevole con osservazioni (il cui testo è pubblicato in allegato).

Il senatore [FLORIS](#) (FIBP-UDC) valuta positivamente le osservazioni contenute nello schema di parere e preannuncia il voto favorevole del proprio Gruppo.

Il senatore [DE VECCHIS](#) (Misto-IpI-PVU) dichiara il voto di astensione della propria parte politica.

La senatrice [ALESSANDRINI](#) (L-SP-PSd'Az) interviene per dichiarazione di voto favorevole a nome del Gruppo.

Il senatore [MAFFONI](#) (FdI) dichiara il voto di astensione del proprio Gruppo.

Il senatore [LAUS](#) (PD) interviene per dichiarazione di voto favorevole a nome del Gruppo.

Previa verifica della presenza del prescritto numero legale, lo schema di parere è infine messo in votazione, risultando approvato.

IN SEDE CONSULTIVA

(2434) Deputato BENAMATI e altri. - Delega al Governo per la riforma della disciplina dell'amministrazione straordinaria delle grandi imprese in stato di insolvenza, approvato dalla Camera dei deputati
(Parere alla 10ª Commissione. Seguito dell'esame e rinvio)

Prosegue l'esame, sospeso nella seduta di ieri.

Il relatore [LAUS](#) (PD) propone di porre il termine per la trasmissione di eventuali proposte di osservazione relative al parere sul provvedimento in titolo alle ore 18 di lunedì 4 luglio.

La Commissione conviene.

Il seguito dell'esame è quindi rinviato.

(2646) Conversione in legge del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
(Parere alla 8ª Commissione. Seguito dell'esame e rinvio)

Prosegue l'esame, sospeso nella seduta di ieri.

La presidente [MATRISCIANO](#) (M5S), relatrice sul disegno di legge in esame, in relazione alla predisposizione dello schema di parere suggerisce le ore 19 di lunedì 4 luglio quale termine per la trasmissione di proposte di osservazione.

La Commissione conviene.

Il seguito dell'esame è quindi rinviato.

La seduta termina alle ore 15,50.

PARERE APPROVATO DALLA COMMISSIONE
SULL'ATTO DEL GOVERNO N. 389

L'11ª Commissione permanente,
esaminato lo schema di decreto legislativo in titolo,
esprime parere favorevole, con le seguenti osservazioni.
In riferimento all'articolo 13, comma 4, relativo alla disciplina della Rendita integrativa temporanea

anticipata, si segnala l'opportunità di un'integrazione volta alla maggiore trasparenza riguardo i costi e le commissioni a carico del cliente PEPP, nonché al monitoraggio sul ricorso a incentivi.
In relazione all'articolo 15, si invita a valutare una riformulazione tesa a tutelare la libertà di scelta dei risparmiatori in PEPP attraverso una maggiore neutralità fiscale rispetto alle diverse forme di erogazione.

1.4.2.7.3. 11ª Commissione permanente (Lavoro pubblico e privato, previdenza sociale) - Seduta n. 332 (pom.) del 05/07/2022

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

LAVORO PUBBLICO E PRIVATO, PREVIDENZA SOCIALE (11ª)

MARTEDÌ 5 LUGLIO 2022

332ª Seduta

Presidenza della Presidente

[MATRISCIANO](#)

Interviene il sottosegretario di Stato per il lavoro e le politiche sociali Rossella Accoto.

La seduta inizia alle ore 15,35.

IN SEDE CONSULTIVA

(2434) Deputato BENAMATI e altri. - Delega al Governo per la riforma della disciplina dell'amministrazione straordinaria delle grandi imprese in stato di insolvenza, approvato dalla Camera dei deputati
(Parere alla 10ª Commissione. Seguito e conclusione dell'esame. Parere favorevole)

Prosegue l'esame, sospeso nella seduta del 29 giugno.

Il relatore [LAUS](#) (PD) specifica che non sono pervenute proposte di osservazione, relative al parere sul disegno di legge in titolo, entro il termine convenuto. Formula quindi una proposta di parere favorevole.

Il senatore [FLORIS](#) (FIBP-UDC) preannuncia il voto favorevole del proprio Gruppo, rilevando l'utilità delle disposizioni recate dal provvedimento in riferimento alle esigenze rese evidenti da numerosi casi di imprese in stato di insolvenza. Osserva inoltre la necessità di interventi mirati alle specificità delle imprese di dimensioni medie e piccole.

Verificata la presenza del numero legale per deliberare, la proposta di parere è infine posta in votazione, risultando approvata all'unanimità.

(2646) Conversione in legge del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità

sostenibili

(Parere alla 8a Commissione. Seguito e conclusione dell'esame. Parere favorevole)

Prosegue l'esame, sospeso nella seduta del 29 giugno.

La presidente relatrice [MATRISCIANO](#) (M5S) presenta uno schema di parere favorevole (pubblicato in allegato). Rileva in particolare di aver inteso evidenziare l'interazione tra la salute e la sicurezza nei luoghi di lavoro con il generale buon funzionamento del sistema dei trasporti e delle infrastrutture, nonché l'apporto della Commissione, che ha recentemente approvato all'unanimità la risoluzione sull'affare assegnato n. 149, in materia di salute e sicurezza del personale del comparto ferroviario.

In ordine alla questione sollevata in discussione generale dalla senatrice Drago, concernente la possibilità di una soluzione normativa volta a consentire lo svolgimento di attività didattiche a bordo delle imbarcazioni per gli studenti degli istituti superiori di istruzione iscritti a corsi mirati alla preparazione per il settore ittico, precisa di averla ritenuta non pertinente ai contenuti del parere e dei profili del provvedimento esaminati. Considera peraltro il tema meritevole di attenzione, in particolar modo ai fini della redazione del documento conclusivo dell'indagine conoscitiva sui canali di ingresso nel mondo del lavoro e sulla formazione professionale dei giovani.

Il senatore [FLORIS](#) (FIBP-UDC) suggerisce l'inserimento di un riferimento specifico alla formazione del personale nella parte conclusiva dello schema di parere.

La presidente relatrice [MATRISCIANO](#) (M5S) accetta di modificare lo schema di parere nel senso proposto.

Non essendoci altre richieste di intervento, lo schema di parere, così come modificato (pubblicato in allegato), è infine posto in votazione.

Previa verifica della presenza del prescritto numero legale, la Commissione approva all'unanimità.

(2651) Delega al Governo per la riforma fiscale, approvato dalla Camera dei deputati (Parere alla 6a Commissione. Seguito dell'esame e rinvio)

Prosegue l'esame, sospeso nella seduta del 28 giugno.

Il relatore [NANNICINI](#) (PD) fa presente che non gli risultano trasmesse proposte di osservazione relative al parere sul disegno di legge in titolo entro il termine fissato alle ore 13 di ieri. Si riserva peraltro di predisporre uno schema di parere, intendendo presentarlo nella prossima seduta.

Al fine di agevolare i lavori, la [PRESIDENTE](#) avverte che la seduta antimeridiana di domani, già convocata alle ore 8,45, avrà inizio alle ore 9.

La Commissione prende atto.

Il seguito dell'esame è quindi rinviato.

La seduta termina alle ore 15,45.

**PARERE APPROVATO DALLA COMMISSIONE
SUL DISEGNO DI LEGGE N. 2646**

L'11a Commissione permanente,
esaminato il disegno di legge in titolo, recante una serie di misure urgenti in materia di trasporti e infrastrutture,
considerato che:

l'articolo 2 prevede che, a decorrere dal 2022, le risorse previste dall'articolo 2, comma 172, del decreto-legge n. 262 del 2006 confluiscono, per una quota fino al 15 per cento, e comunque entro il limite di 800.000 euro annui, nel fondo risorse decentrate del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, per il riconoscimento di incentivi a favore dei dipendenti di livello non dirigenziale in relazione allo svolgimento di specifiche funzioni di vigilanza tecnica sui lavori e sull'esercizio delle dighe e delle opere di derivazione, nonché di istruttoria di progetti e di valutazione della sicurezza;

l'articolo 5, comma 2, estende fino al 31 dicembre 2022 le misure di cassa integrazione in favore dei lavoratori dipendenti da imprese del territorio della Provincia di Savona impossibilitati a prestare attività lavorativa, in tutto o in parte, a seguito della frana verificatasi lungo l'impianto funiviario di Savona, in concessione alla società Funivie S.p.a;

l'articolo 11 dispone l'estensione al 30 settembre 2022 del termine, già precedentemente esteso al 15 giugno 2022, entro il quale viene mantenuto l'obbligo di indossare i dispositivi di protezione delle vie respiratorie per i lavoratori, oltre che per utenti e visitatori, delle strutture sanitarie, socio-sanitarie e socio-assistenziali;

evidenziato che:

per il buon funzionamento della "macchina" dei trasporti e delle infrastrutture, la salute e la sicurezza nei luoghi di lavoro non possono prescindere dal buon funzionamento delle infrastrutture e delle attrezzature di lavoro, dall'interazione del lavoratore con esse, oltre che naturalmente, dall'attività di monitoraggio attivo e passivo del lavoratore stesso;

nei limiti delle competenze della presente Commissione, i predetti criteri per gli argomenti trattati sono stati rispettati;

rilevato che:

in data 22 febbraio 2022 questa Commissione ha approvato la risoluzione in ordine all'affare assegnato n. 149 riguardante la salute, la sicurezza e la formazione del personale del comparto ferroviario (Doc. XXIV, n. 63), i cui contenuti auspica che, per quanto possibile, possano essere estesi anche ai settori ed alle materie relativi al presente provvedimento;

esprime, per quanto di competenza, parere favorevole.

**SCHEMA DI PARERE PROPOSTO DALLA RELATRICE
SUL DISEGNO DI LEGGE N. 2646**

L'11a Commissione permanente,
esaminato il disegno di legge in titolo, recante una serie di misure urgenti in materia di trasporti e infrastrutture,
considerato che:

l'articolo 2 prevede che, a decorrere dal 2022, le risorse previste dall'articolo 2, comma 172, del decreto-legge n. 262 del 2006 confluiscono, per una quota fino al 15 per cento, e comunque entro il

limite di 800.000 euro annui, nel fondo risorse decentrate del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, per il riconoscimento di incentivi a favore dei dipendenti di livello non dirigenziale in relazione allo svolgimento di specifiche funzioni di vigilanza tecnica sui lavori e sull'esercizio delle dighe e delle opere di derivazione, nonché di istruttoria di progetti e di valutazione della sicurezza;

l'articolo 5, comma 2, estende fino al 31 dicembre 2022 le misure di cassa integrazione in favore dei lavoratori dipendenti da imprese del territorio della Provincia di Savona impossibilitati a prestare attività lavorativa, in tutto o in parte, a seguito della frana verificatasi lungo l'impianto funiviario di Savona, in concessione alla società Funivie S.p.a;

l'articolo 11 dispone l'estensione al 30 settembre 2022 del termine, già precedentemente esteso al 15 giugno 2022, entro il quale viene mantenuto l'obbligo di indossare i dispositivi di protezione delle vie respiratorie per i lavoratori, oltre che per utenti e visitatori, delle strutture sanitarie, socio-sanitarie e socio-assistenziali;

evidenziato che:

per il buon funzionamento della "macchina" dei trasporti e delle infrastrutture, la salute e la sicurezza nei luoghi di lavoro non possono prescindere dal buon funzionamento delle infrastrutture e delle attrezzature di lavoro, dall'interazione del lavoratore con esse, oltre che naturalmente, dall'attività di monitoraggio attivo e passivo del lavoratore stesso;

nei limiti delle competenze della presente Commissione, i predetti criteri per gli argomenti trattati sono stati rispettati;

rilevato che:

in data 22 febbraio 2022 questa Commissione ha approvato la risoluzione in ordine all'affare assegnato n. 149 riguardante la salute e la sicurezza del personale del comparto ferroviario (Doc. XXIV, n. 63), i cui contenuti auspica che, per quanto possibile, possano essere estesi anche ai settori ed alle materie relativi al presente provvedimento;

esprime, per quanto di competenza, parere favorevole.

1.4.2.8. 12[^] Commissione permanente (Igiene e sanita')

1.4.2.8.1. 12ª Commissione permanente (Igiene e sanità) - Seduta n. 312 (pom.) del 29/06/2022

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

IGIENE E SANITA' (12ª)
MERCLEDÌ 29 GIUGNO 2022
312ª Seduta

Presidenza della Presidente
[PARENTE](#)

Interviene il sottosegretario di Stato per la salute Sileri.

La seduta inizia alle ore 15,10.

SULLA COMPOSIZIONE DELLA COMMISSIONE

La [PRESIDENTE](#) comunica che la senatrice Castellone ha cessato di fare parte della Commissione.

Prende atto la Commissione.

IN SEDE CONSULTIVA SU ATTI DEL GOVERNO

Schema di decreto legislativo recante disposizioni per l'adeguamento della normativa nazionale alle disposizioni del regolamento (UE) 2017/745 relativo ai dispositivi medici, che modifica la direttiva 2001/83/CE, il regolamento (CE) n. 178/2002 e il regolamento (CE) n. 1223/2009 e che abroga le direttive 90/385/CEE e 93/42/CEE, nonché per l'adeguamento alle disposizioni del regolamento (UE) 2020/561, che modifica il regolamento (UE) 2017/745 relativo ai dispositivi medici, per quanto riguarda le date di applicazione di alcune delle sue disposizioni ([n. 384](#))
Schema di decreto legislativo recante disposizioni per l'adeguamento della normativa nazionale alle disposizioni del regolamento (UE) 2017/746, relativo ai dispositivi medico-diagnostici in vitro e che abroga la direttiva 98/79/CE e la decisione 2010/227/UE, nonché per l'adeguamento alle disposizioni del regolamento (UE) 2022/112 che modifica il regolamento (UE) 2017/746 per quanto riguarda le disposizioni transitorie per determinati dispositivi medico-diagnostici in vitro e l'applicazione differita delle condizioni concernenti i dispositivi fabbricati internamente ([n. 385](#))

(Parere al Ministro per i rapporti con il Parlamento, ai sensi degli articoli 1 e 15, della legge 22 aprile 2021, n. 53. Seguito dell'esame congiunto e rinvio)

Prosegue l'esame congiunto, sospeso nella seduta del 22 giugno.

La [PRESIDENTE](#) informa che sono stati appena trasmessi in via ufficiale i testi delle intese in sede di Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e Bolzano: sussistono quindi le condizioni per la conclusione dell'esame.

Comunica che sono inoltre pervenute le osservazioni delle Commissioni 2a e 14a.
Chiede al rappresentante del Governo di manifestare la disponibilità dell'Esecutivo ad attendere il parere della Commissione fino a martedì 5 luglio.

Il sottosegretario SILERI conferma la disponibilità del Governo ad attendere il parere fino alla data indicata dalla Presidente.

La relatrice [RIZZOTTI](#) (*FIBP-UDC*) si riserva di presentare le sue proposte di parere.

Il seguito dell'esame congiunto è, quindi, rinviato.

Schema di decreto legislativo recante attuazione dell'articolo 14, comma 2, lettere a), b), e), f), h), i), l), n), o) e p), della legge 22 aprile 2021, n. 53, per adeguare e raccordare la normativa nazionale in materia di prevenzione e controllo delle malattie animali che sono trasmissibili agli animali o all'uomo, alle disposizioni del regolamento (UE) 2016/429 ([n. 382](#))

(Parere al Ministro per i rapporti con il Parlamento, ai sensi degli articoli 1 e 14, comma 2, della legge 22 aprile 2021, n. 53. Seguito dell'esame e rinvio)

Prosegue l'esame, sospeso nella seduta del 22 giugno.

La [PRESIDENTE](#) comunica che non è ancora stata trasmessa la prevista documentazione della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e Bolzano, mentre sono pervenute le osservazioni delle Commissioni 2a, 9a, 13a e 14a.

Rileva che non vi sono allo stato le condizioni per la conclusione dell'esame.

Chiede al rappresentante del Governo di manifestare la disponibilità dell'Esecutivo ad attendere il parere della Commissione almeno fino a martedì 5 luglio, fermo restando che l'*iter* non potrà concludersi se non previa acquisizione in via formale della documentazione mancante.

Il sottosegretario SILERI conferma la disponibilità del Governo ad attendere il parere almeno fino alla data indicata dalla Presidente.

La relatrice [CANTU'](#) (*L-SP-PSd'Az*) si riserva di presentare la sua proposta di parere.

Il seguito dell'esame è, quindi, rinviato.

IN SEDE CONSULTIVA

[\(2646\)](#) Conversione in legge del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili

(Parere alla 8a Commissione. Esame e rinvio)

Il relatore [RICHETTI](#) (*Misto-+Eu-Az*) riferisce sul decreto-legge in titolo, soffermandosi sull'articolo 11.

Quest'ultimo reca alcune norme transitorie sull'utilizzo di dispositivi di protezione delle vie respiratorie.

In particolare, il comma 1, lettera *a)*, proroga dal 15 giugno 2022 al 30 settembre 2022 il termine finale dell'obbligo di impiego dei suddetti dispositivi in numerosi ambiti relativi al settore dei trasporti.

Dalla proroga sono esclusi gli aeromobili adibiti a servizi commerciali di trasporto di persone; per quest'ultimo ambito, l'obbligo di impiego in oggetto, quindi, non sussiste più dal 16 giugno scorso. Gli ambiti interessati dalla proroga sono invece i seguenti: navi e traghetti adibiti a servizi di trasporto interregionale; treni impiegati nei servizi di trasporto ferroviario passeggeri di tipo interregionale, *Intercity*, *Intercity* Notte e Alta Velocità; autobus adibiti a servizi di trasporto di persone, ad offerta indifferenziata, effettuati su strada in modo continuativo o periodico su un percorso che colleghi più di due regioni ed aventi itinerari, orari, frequenze e prezzi prestabiliti; autobus adibiti a servizi di noleggio con conducente; mezzi impiegati nei servizi di trasporto pubblico locale o regionale; mezzi di trasporto scolastico dedicato agli studenti di scuola primaria, secondaria di primo grado e di secondo grado.

La lettera *b*) dello stesso comma 1 proroga parimenti dal 15 giugno 2022 al 30 settembre 2022 il termine finale dell'obbligo di impiego dei dispositivi in esame nelle strutture sanitarie, socio-sanitarie e socio-assistenziali (l'obbligo concerne sia i lavoratori sia gli utenti sia i visitatori). Il comma 2 dell'articolo 11 in esame esclude, per lo svolgimento degli esami di Stato conclusivi del primo e del secondo ciclo di istruzione, nonché degli esami conclusivi dei percorsi degli istituti tecnici superiori, l'obbligo di impiego dei dispositivi in oggetto.

La [PRESIDENTE](#) dichiara aperta la discussione generale.

In assenza di richieste d'intervento, il seguito dell'esame è rinviato.

IN SEDE REFERENTE

(2633) *Delega al Governo per il riordino della disciplina degli Istituti di ricovero e cura a carattere scientifico, di cui al decreto legislativo 16 ottobre 2003, n. 288*, approvato dalla Camera dei deputati (Seguito dell'esame e rinvio)

Prosegue l'esame, sospeso nella seduta del 22 giugno.

La [PRESIDENTE](#) comunica che sono pervenuti i pareri delle Commissioni 10a, 11a e 14a. Informa che, alla scadenza del termine stabilito, sono stati presentati 16 ordini del giorno e 10 emendamenti (pubblicati in allegato).

Ricorda quindi che, essendo quello in titolo un disegno di legge collegato alla manovra di finanza pubblica, per il relativo esame si applica l'articolo 126-*bis* del Regolamento, di cui richiama le disposizioni salienti.

Si riserva di pronunciarsi sull'ammissibilità degli emendamenti presentati, anche alla luce del parere che sarà espresso dalla 5a Commissione.

Dopo aver rammentato che si è conclusa la discussione generale, avverte che la trattazione riprenderà con l'effettuazione delle repliche.

Dispone quindi il rinvio del seguito dell'esame, per consentire lo svolgimento della programmata riunione dell'Ufficio di Presidenza integrato dai rappresentanti dei Gruppi.

Il seguito dell'esame è, quindi, rinviato.

La seduta termina alle ore 15,20.

ORDINI DEL GIORNO ED EMENDAMENTI AL DISEGNO DI LEGGE

N. [2633](#)

G/2633/1/12

[Boldrini](#)

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge delega al Governo per il riordino della disciplina degli Istituti di ricovero e cura a carattere scientifico, di cui al decreto legislativo 16 ottobre 2003, n. 288, premesso che:

l'articolo 1, comma 1, lettera n), prevede di procedere, in relazione agli IRCCS e agli IZS, alla revisione della disciplina del personale della ricerca sanitaria prevista dalla legge 27 dicembre 2017, n. 205, commi da 422-434 (legge di bilancio 2018) nell'ambito delle risorse di cui al comma 424 e nel rispetto dei vincoli di cui al comma 428 della citata legge di bilancio 2018;

è prevista la facoltà di rimodulare il numero degli anni di servizio del contratto di lavoro a tempo determinato collegandolo alla valutazione positiva di cui al richiamato comma 428;

l'approvazione delle disposizioni di cui all'articolo 1 della legge 27 dicembre 2017, n. 205, commi 422 e seguenti, hanno determinato una complessa situazione nell'ambito degli IRCCS ed IZS; in particolare è stata prevista una procedura di stabilizzazione del personale precario della ricerca biomedica costituito da medici, veterinari, biologi ed altre figure della dirigenza sanitaria e del comparto;

la suddetta procedura ha previsto una impropria collocazione di figure della dirigenza sanitaria nell'area contrattuale del comparto. Ciò ha determinato oggettive problematiche per l'avvio e la conclusione delle procedure previste da tali norme, ma soprattutto ha fortemente demotivato i ricercatori che si sono visti espulsi dall'area professionale e contrattuale di cui sono oggettivamente parte;

le disposizioni di cui al comma 428 dell'articolo 1 della legge n. 205 del 2017 non danno al riguardo se non una indicazione generica e non applicabile. Poiché requisito per l'accesso alla dirigenza sanitaria al termine del percorso è il conseguimento del titolo di specializzazione come previsto dal comma 431 dello stesso articolo, preso atto che le disposizioni di tale comma non sono state oggetto di applicazione per l'indeterminatezza della previsione stessa, se ne propone una riformulazione che dia certezza applicativa;

in tal modo si supererebbe il permanente stato di precarietà dei rapporti, dando applicazione concreta alle disposizioni di cui alla legge n. 205 del 2017, e si restituirebbe alla ricerca biomedica italiana un assetto di stabilità coerente con i livelli qualitativi storici del settore e con il quadro internazionale;

impegna il Governo a:

a valutare l'opportunità di prevedere nel decreto delegato norme relative alle procedure di stabilizzazione del personale precario nella dirigenza e nel comparto, nonché norme che rendano attuabili le procedure di specializzazione *post lauream* in sovrannumero.

G/2633/2/12

[Stabile](#), [Rizzotti](#)

Il Senato,

in sede di discussione del disegno di legge recante "Delega al Governo per il riordino della disciplina degli Istituti di ricovero e cura a carattere scientifico, di cui al decreto legislativo 16 ottobre 2003, n. 288",

premessi che:

il comma 1 dell'articolo 1 stabilisce che il Governo, al fine di rafforzare la qualità della ricerca sanitaria del Servizio sanitario nazionale in un'ottica traslazionale, anche mediante il potenziamento

delle politiche di ricerca del Ministero della salute, è delegato ad adottare, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, uno o più decreti legislativi recanti disposizioni per il riordino della disciplina degli Istituti di ricovero e cura a carattere scientifico di cui al decreto legislativo 16 ottobre 2003, n. 288, nel rispetto di alcuni principi e criteri direttivi, fatta salva l'autonomia giuridico-amministrativa degli istituti di diritto privato di cui all'articolo 12, comma 1, del medesimo decreto legislativo n. 288 del 2003;

in questo quadro, sarebbe opportuno prevedere norme relative alle procedure di stabilizzazione del personale precario rispettivamente nella dirigenza e nel comparto oltre che disposizioni per rendere attuabile la procedura di specializzazione post lauream in sovrannumero,

impegna il Governo:

a prevedere che nel decreto delegato siano previste norme relative alle procedure di stabilizzazione del personale precario rispettivamente nella dirigenza e nel comparto;

a prevedere che nel decreto delegato siano previste norme per rendere attuabile la procedura di specializzazione *post lauream* in sovrannumero

G/2633/3/12

[Fregolent](#), [Cantù](#), [Doria](#), [Marin](#), [Lunesu](#)

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge n. 2633 recante "Delega al Governo per il riordino della disciplina degli Istituti di ricovero e cura a carattere scientifico, di cui al decreto legislativo 16 ottobre 2003, n. 288"

premessi che:

il disegno di legge all'esame dell'Aula conferisce al Governo la delega «per il riordino della disciplina degli Istituti di ricovero e cura a carattere scientifico, di cui al decreto legislativo 16 ottobre 2003, n. 288»;

nell'elencare i principi e i criteri direttivi per l'esercizio della delega, l'articolo unico del disegno di legge prevede, al comma 1, lettera n), la «revisione della disciplina del personale della ricerca sanitaria di cui all'articolo 1, commi da 422 a 434 della legge 27 dicembre 2017, n. 205»;

le disposizioni di cui al sopra citato articolo 1, commi 422 e seguenti, della legge di bilancio 2018 non hanno sortito gli effetti sperati dal punto di vista della valorizzazione del personale della ricerca sanitaria e necessitano, conseguentemente, di essere modificate sotto alcuni aspetti se si vuole veramente dare impulso al settore, in armonia con quanto si prefiggono di fare il Piano nazionale di ripresa e resilienza («Pnrr») e il Programma nazionale della ricerca sanitaria 2020-2022 («Pnrs»);

una prima criticità che affligge la disciplina vigente concerne il percorso in cui si articola la cosiddetta «piramide» dei ricercatori, la cui durata decennale (5+5) ha di fatto regolarizzato, anziché arginare, l'abuso dei contratti a termine, gettando le basi per una sorta di «precariato a vita» - com'è stato definito da più parti - con punte che raggiungono i trent'anni per il personale storico della ricerca sanitaria e una media nazionale che oltrepassa, ampiamente, i dieci anni di contratti atipici;

in secondo luogo, occorre integrare la disciplina vigente nella parte in cui non contempla, accanto alle attuali figure della piramide, uno specifico ruolo dirigenziale della ricerca sanitaria;

a seguito dell'entrata in vigore del comma 14 dell'art. 15 del decreto legge n. 95 del 6 luglio 2012, convertito, con modificazioni dalla legge 7 agosto 2012, n. 135, la spesa complessivamente destinata dalle regioni e province autonome all'acquisto di prestazioni sanitarie da soggetti accreditati per l'assistenza specialistica ambulatoriale e per l'assistenza ospedaliera e territoriale è rimasta invariata, per espressa statuizione normativa benché, nonostante il FSN sia stato nel tempo significativamente aumentato;

considerato che:

la mancata creazione di uno specifico ruolo dirigenziale della ricerca sanitaria e l'impropria

collocazione di tutto il personale nell'area contrattuale del comparto ha fortemente demotivato i ricercatori, ne ha mortificato il lungo percorso di studi e, ancora, ha ostacolato lo sviluppo della sinergia tra assistenza e ricerca, la cui importanza viene ribadita, in più punti, anche nell'ambito del disegno di legge all'esame dell'Aula;

la possibilità di assumere, stabilizzare e inquadrare adeguatamente il personale della ricerca sanitaria risulta indispensabile per la competitività degli IRCCS a livello nazionale e internazionale e per attrarre le menti più brillanti nel circuito di ricerca;

la ricerca clinica, per svilupparsi ed essere competitiva, deve essere caratterizzata da un costante interscambio, facendo convergere discipline diverse (mediche, infermieristiche, economiche, sociali, epidemiologiche, statistiche e informatiche) e, conseguentemente, figure professionali diverse (informatici, ingegneri biomedici, statisti) quali nodi di un'unica rete;

fino ad oggi soltanto le aziende pubbliche hanno beneficiato delle risorse incrementali, con conseguente ed evidente alterazione dei livelli di finanziamento complessivamente assegnati alla sanità accreditata e a quella pubblica;

impegna il Governo

a) a valutare la stabilizzazione del suddetto personale ai sensi dell'articolo 20 del decreto legislativo 25 maggio 2017, n. 75, considerando gli interi periodi coperti da rapporti di lavoro flessibile e borse di studio, anche in deroga ai vigenti limiti di spesa per il personale degli enti del Servizio sanitario nazionale;

b) a valutare l'opportunità di individuare un percorso specifico attraverso il quale il personale della ricerca sanitaria accede alle scuole di specializzazione in soprannumero, fermi restando gli oneri retributivi e previdenziali in capo all'IRCCS per l'intera durata della scuola di specializzazione e lo svolgimento del tirocinio pratico presso l'IRCCS stesso;

c) a valutare l'opportunità di intervenire normativamente per definire adeguate quote di dotazioni organiche di personale della ricerca sanitaria al fine di introdurre un ruolo per la Dirigenza della ricerca sanitaria;

d) a valutare l'opportunità riconoscere le figure professionali che il progresso tecnologico ha reso necessario allo sviluppo della ricerca biomedica di qualità;

e) a valutare l'opportunità di introdurre una rivalutazione automatica, su base annua, del livello di spesa complessivamente assegnato ai soggetti accreditati in considerazione degli eventuali incrementi del FSN, fatta salva la libertà delle regioni e delle province autonome di individuare la destinazione delle risorse così determinate.

G/2633/4/12

[Cantù](#), [Fregolent](#), [Doria](#), [Marin](#), [Lunesu](#)

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge n. 2663 recante "Delega al Governo per il riordino della disciplina degli Istituti di ricovero e cura a carattere scientifico, di cui al decreto legislativo 16 ottobre 2003, n. 288"

premesse che:

il disegno di legge in esame contiene una delega al Governo per il riordino della disciplina degli Istituti di ricovero e cura a carattere scientifico (IRCCS), i quali perseguono finalità di ricerca nel campo biomedico ed in quello dell'organizzazione e gestione dei servizi sanitari, unitamente a prestazioni di ricovero e cura di alta specialità;

tale delega trae origine dalle azioni di riforma previste dal PNRR e, più precisamente, dalla componente 2 concernente "Innovazione, ricerca e digitalizzazione del Servizio sanitario nazionale" della missione 6 in materia di salute, in cui si prevede espressamente la revisione e l'aggiornamento dell'assetto regolamentare e del regime giuridico degli Istituti di ricovero e cura a carattere scientifico (IRCCS) e delle politiche di ricerca del Ministero della salute, con l'obiettivo di rafforzare il rapporto

fra ricerca, innovazione e cure sanitarie;

la riforma degli IRCCS rientra tra le azioni individuate nel PNRR per migliorare la situazione strutturale del Paese e in tal senso costituisce parte integrante della ripresa che si intende attivare anche grazie alle risorse europee nonché come si evince nella Nota di aggiornamento del Documento di economia e finanza 2021, costituisce uno strumento collegato alla manovra di bilancio 2022-2024, ai sensi dell'articolo 7 della legge 31 dicembre 2009, n. 19;

nella relazione illustrativa del disegno di legge, si fa riferimento, inoltre, ai processi di evoluzione, transizione epidemiologica e deospedalizzazione del Servizio sanitario nazionale, dai quali deriva la necessità di apportare cambiamenti anche all'attuale assetto degli Istituti di ricovero e cura a carattere scientifico;

in armonia con i processi sopra menzionati, si ritiene che gli IRCCS debbano diventare non solo il punto di riferimento per la cura e la ricerca che viene in essi svolta, ma anche incubatori di conoscenza e formazione nella rete di offerta del sistema formativo delle specializzazioni mediche e delle strutture qualificate in *Teaching Hospital* fermo l'impianto generale del decreto legislativo 17 agosto 1999, n. 368, e dunque in ogni caso nell'ambito del coordinamento operato dalla scuola di specializzazione così come per la creazione di un sistema di erogazione di prestazioni *Second Opinion Supporting*, in linea con le nuove regole di accreditamento e contrattualizzazione per il rafforzamento dei processi di integrazione Ospedale Territorio, di digitalizzazione, telemedicina e sviluppo dell'assistenza territoriale a Missione 6 del PNRR, secondo la novella di cui all'articolo 16 della legge annuale per la concorrenza e il mercato;

in questa prospettiva, al fine di valorizzare tutti gli istituti di ricovero e cura a carattere scientifico (IRCCS) pubblici e privati, mono e plurispecialistici non solo quali incubatori di ricerca ma di conoscenza e formazione, appare necessario includerli all'interno del processo di formazione dei medici specialisti da formare attraverso i contratti di formazione di *Teaching Hospital* nel solco di quanto già proposto in disegni di legge in discussione presso la competente Commissione 12ª, tra cui l'AS n. 1106 e l'AS n. 2153 in specie all'articolo 5;

Impegna il Governo, in linea con i principi di delega per il riordino della disciplina degli Istituti di ricovero e cura a carattere scientifico (IRCCS) di cui al presente provvedimento:

a) a prevedere nel quadro del più ampio percorso di revisione della professione medica basata sul *Constant Training On The Job*, adeguate disposizioni attuative per l'iscrizione previsionale degli IRCCS di cui all'articolo 1, comma 1, del decreto legislativo 16 ottobre 2003, n. 288, e dei presidi ospedalieri di secondo livello di aziende sanitarie, come definiti dal decreto del Ministro della salute 2 aprile 2015, n.70, quali *Second Opinion Supporting - Teaching Hospital*, accreditati alla formazione delle nuove leve, promuovendo modelli anche sperimentali nel periodo di attuazione del PNRR e in revisione del regolamento di cui al decreto del Ministro della salute 2 aprile 2015 n. 70, volti ad assicurare:

- la valorizzazione dell'approccio multi-disciplinare;
- la gestione operativa della malattia come singolo fenotipo nell'ambito di una visione di processo;
- la diagnostica quale momento di ricomposizione di sintesi tramite la riallocazione dei fenotipi negli ambiti di patologia, tenendo conto del fattore temporale;
- la diffusione della pratica della diagnosi multidisciplinare collegiale (DMC);
- la certezza di ricadute di appropriatezza uniformi sul territorio;
- la traslazione capillare dei risultati della ricerca in un'ottica di gestione complessiva del paziente lungo tutto il percorso clinico;
- il contributo del territorio, degli ospedali e delle università alla traslazione dei risultati nella ricerca (Big Data);
- la riduzione del dualismo nelle cure tra sistema ospedaliero e IRCCS, grazie a strumenti di condivisione delle competenze cliniche degli IRCCS in modo distribuito ed equiaccessibile sul

SSN/SSR, utilizzando meccanismi digitalizzati di supporto diagnostico che rispondano alle richieste sia dell'ospedale che del territorio di una Second Opinion sul modello Virtual Hospital offerta da strutture di terzo livello (IRCCS) sulla diagnosi e sul miglior percorso diagnostico, terapeutico ed assistenziale (PDTA) da processare per la cura del paziente;

- la garanzia della presa in carico dei pazienti all'interno dei rispettivi territori, preconditione per la marginalizzazione delle criticità e delle distorsioni del cosiddetto «turismo sanitario».

b) a prevedere adeguate disposizioni attuative per l'introduzione, quale strumento operativo a supporto della rete formativa dei corsi di formazione specialistica di cui al decreto legislativo n. 368 del 1999 e dei contratti di formazione specialistica attraverso il Teaching Hospital, della procedura di supporto clinico multidisciplinare collegiale di tipo Virtual Hospital (SCMC-VH), da svolgere all'interno del sistema formativo Teaching Hospital e Second Opinion Supporting (TH-SOS) e consistente nell'apprendimento delle tecniche di erogazione di prestazioni di tipo diagnostico terapeutico effettuate da remoto e mediante teleconsulto secondo protocolli standard.

G/2633/5/12

[Pirro](#), [Endrizzi](#), [Marinello](#), [Mautone](#), [Giuseppe Pisani](#)

Il Senato

in sede di esame del disegno di legge di delega al Governo per il riordino della disciplina degli Istituti di ricovero e cura a carattere scientifico, di cui al decreto legislativo 16 ottobre 2003, n. 288;

premessi che:

gli Istituti di Ricovero e Cura a Carattere Scientifico (IRCCS) sono enti ospedalieri nazionali di eccellenza che svolgono all'interno della propria struttura, sia attività diagnostico-terapeutiche, sia attività di ricerca di elevatissimo livello nel campo biomedico e al tempo stesso in quello della organizzazione e gestione dei servizi sanitari attraverso uno scambio continuo di conoscenze scientifiche fra attività di laboratorio e attività clinica;

considerato che

la riforma degli IRCCS, rientra tra le azioni individuate nel Piano nazionale di ripresa e resilienza PNRR, nell'ambito della "Missione 6 - Salute", ove è prevista, entro il 2022, l'entrata in vigore di un decreto legislativo per il riordino della rete degli IRCCS al fine di rafforzare e migliorare il rapporto fra ricerca, innovazione e cure sanitarie; inoltre il provvedimento all'esame, costituisce uno strumento collegato alla manovra di bilancio 2022-2024, ai sensi dell'articolo 7 della legge 31 dicembre 2009, n. 196;

la legge di bilancio 2022, ha previsto la stabilizzazione del personale sanitario a tempo determinato, assunto nel corso della pandemia da Covid-19, con una anzianità di servizio di almeno 18 mesi;

già precedentemente, l'articolo 1 comma 424, della legge 27 dicembre 2017, n. 205, ha previsto uno stanziamento pari ad euro 90 milioni annui (a decorrere dal 2021), per la copertura dei contratti del CCNL Comparto Sanità Sezione Ricerca Sanitaria;

attualmente sono 1290 le unità di personale impiegate presso gli IRCCS pubblici e gli Istituti Zooprofilattici Sperimentali (IZS) con contratto a tempo determinato;

con il nome "Piramide della ricerca sanitaria" nel 2019 è stato istituito un percorso di formazione rivolto a giovani professionisti desiderosi di intraprendere la carriera di ricercatore o di collaboratore alla ricerca; tale percorso è basato su contratto a tempo determinato di 5 anni eventualmente prorogabile di altri 5 anni, tuttavia, tali contratti nella pratica vengono prorogati con una media tra 5 e 30 anni, alimentando in tal modo il fenomeno della precarietà per le figure della ricerca sanitaria pubblica e ponendosi in contrasto con la Direttiva Europea 1999/70, dove è chiarito che "i contratti a tempo indeterminato sono e continueranno ad essere la forma comune dei rapporti di lavoro fra i datori di lavoro e i lavoratori";

considerato inoltre che

la possibilità di assumere ricercatori a tempo indeterminato risulta indispensabile anche per la competitività degli IRCCS a livello nazionale ed internazionale, e pertanto si reputa necessario prevedere un adeguamento delle piante organiche degli IRCCS che includa anche una quota di personale addetto esclusivamente alla ricerca;

sempre al fine di valorizzare le figure dei ricercatori stessi, si reputa opportuno prevedere il riconoscimento dei titoli acquisiti ai fini concorsuali e di carriera nell'ambito del Servizio sanitario nazionale, istituendo anche un ruolo per la dirigenza della ricerca sanitaria, ritenendosi necessaria una valutazione sulla possibilità di prevedere per i ricercatori uno sviluppo di carriera nella dirigenza degli IRCCS, attualmente non prevista dalla vigente normativa e dai Contratti Collettivi Nazionali del Lavoro;

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di presentare alla prima favorevole occasione - anche in sede di esame della prossima legge di bilancio - una proposta normativa volta allo stanziamento di risorse per consentire la stabilizzazione del personale ricercatore sanitario e il personale delle attività di supporto alla ricerca sanitaria, impiegati presso gli Istituti di ricovero e cura a carattere scientifico (IRCCS) e gli Istituti Zooprofilattici Sperimentali (IZS) pubblici italiani del Comparto Sanità;

a valutare l'opportunità di adottare delle opportune iniziative di carattere normativo volte a valorizzare la figura dei ricercatori sanitari attraverso la riduzione del numero degli anni di servizio previsti dai contratti di lavoro a tempo determinato nei casi in cui i suddetti ricercatori abbiano raggiunto gli obiettivi prefissati prima dei 10 anni, in vista di una loro collocazione all'interno degli enti del Servizio sanitario nazionale con contratti a tempo indeterminato e con riconoscimento dei titoli acquisiti ai fini concorsuali e di carriera nell'ambito del Servizio sanitario nazionale;

a valutare l'opportunità di intervenire normativamente per definire adeguate quote di dotazioni organiche di personale della ricerca sanitaria e per introdurre un ruolo per la Dirigenza della ricerca sanitaria.

G/2633/6/12

[Endrizzi](#), [Marinello](#), [Mautone](#), [Pirro](#), [Giuseppe Pisani](#)

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di delega al Governo per il riordino della disciplina degli Istituti di ricovero e cura a carattere scientifico, di cui al decreto legislativo 16 ottobre 2003, n. 288;

premesso che:

gli Istituti di Ricovero e Cura a Carattere Scientifico (IRCCS) sono enti a rilevanza nazionale di eccellenza che svolgono all'interno della propria struttura, sia attività diagnostico-terapeutiche, sia attività di ricerca di elevatissimo livello nel campo biomedico e al tempo stesso in quello della organizzazione e gestione dei servizi sanitari, attraverso uno scambio continuo di conoscenze scientifiche fra attività di laboratorio e attività clinica;

la riforma degli IRCCS, rientra tra le azioni individuate nel Piano nazionale di ripresa e resilienza- PNRR, nell'ambito della "Missione 6 - Salute", ove è previsto, entro il 2022, con decreto legislativo del Ministro della salute, il riordino della rete degli IRCCS, al fine di rafforzare e migliorare il rapporto fra ricerca, innovazione e cure sanitarie;

la riforma degli IRCCS rientra tra le azioni individuate nel PNRR per migliorare la situazione strutturale del Paese e in tal senso costituisce parte integrante della ripresa che si intende attivare anche grazie alle risorse europee; il provvedimento all'esame, pertanto, come previsto nella Nota di aggiornamento del Documento di economia e finanza 2021, costituisce uno strumento collegato alla manovra di bilancio 2022-2024, ai sensi dell'articolo 7 della legge 31 dicembre 2009, n. 196;

considerato che:

il provvedimento consta di un unico articolo recante la delega al governo per il riordino della disciplina degli istituti di ricovero e cura a carattere scientifico e al comma 1, si prevede che entro sei

mesi dalla data di entrata in vigore della legge di delega il governo dovrà emanare uno o più decreti legislativi, elenca 15 principi di indirizzo e criteri elencati dalla lettera a) alla q) ai quali il Governo dovrà attenersi;

in particolare, la lett m) dell'articolo 1, è volta a garantire comprovata competenza e professionalità anche manageriale dei componenti degli organismi di governo degli IRCCS pubblici e, esclusivamente degli organi scientifici, degli IRCCS privati tenendo conto della peculiarità dei predetti istituti e nel contesto del SSN, tenuto conto altresì dell'assenza di conflitto di interesse e fermo restando l'articolo 16 della legge 31 dicembre 2009, n. 196, in materia di composizione del collegio sindacale;

la relazione evidenzia che "gli organi degli IRCCS sono strumenti fondamentali per il sostegno e lo sviluppo armonioso e competitivo del sistema in ambito nazionale e internazionale e, pertanto, è necessario che la scelta dei componenti sia supportata da criteri oggettivi di professionalità e di competenza in relazione alle specificità di ciascun Istituto."

appare auspicabile che sia meglio declinata la comprovata competenza e professionalità anche manageriale dei componenti degli organismi di governo degli IRCCS, con criteri precisi come: l'aver compiuto almeno sette anni di servizio nell'ambito del Servizio sanitario nazionale, svolti in posizioni funzionali per l'accesso alle quali è richiesto il possesso della laurea, nonché avere acquisito i titoli, in management sanitario, o di dottorato di ricerca, o di master di secondo livello, o di diploma di specializzazione conseguito presso le scuole di specializzazione individuate con il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 27 aprile 2018, n. 80;

impegna il Governo

a prevedere criteri precisi per meglio declinare la comprovata esperienza e professionalità per poter ambire al ruolo della *governance* degli IRCCS, anche al fine di rescindere il legame tra le nomine dei dirigenti della sanità e la politica, con l'intento di attuare la decisa separazione tra politica e amministrazione nella gestione del Servizio sanitario nazionale, in quanto negli ultimi anni, la commistione tra le due sfere rappresenta la causa più rilevante delle inefficienze in questo settore.

G/2633/7/12

[Giuseppe Pisani](#), [Endrizzi](#), [Marinello](#), [Mautone](#), [Pirro](#)

Il Senato

in sede di esame del disegno di legge di delega al Governo per il riordino della disciplina degli Istituti di ricovero e cura a carattere scientifico, di cui al decreto legislativo 16 ottobre 2003, n. 288;

premesso che:

il provvedimento all'esame consta di un unico articolo recante la delega al governo per il riordino della disciplina degli istituti di ricovero e cura a carattere scientifico e al comma 1, nel prevedere che entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della legge di delega il governo dovrà emanare uno o più decreti legislativi, elenca 15 principi di indirizzo e criteri elencati dalla lettera a) alla q) ai quali il Governo dovrà attenersi;

in particolare, alla lettera b) dell'articolo 1 il secondo principio prevede la revisione sia della procedura di riconoscimento del carattere scientifico che di revoca e conferma degli IRCCS;

appare opportuno l'inserimento di una chiara indicazione - sia nell'ambito delle procedure di valutazione degli IRCCS per il mantenimento del loro carattere scientifico, sia in quelle autorizzatorie di nuovi Istituti - sulla garanzia che il rapporto di lavoro del personale degli IRCCS di diritto privato sia disciplinato dal contratto Nazionale della Sanità Privata firmato dalle organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative, e che al personale della ricerca venga garantito almeno analogo trattamento previsto per i ricercatori pubblici al fine impedire il protrarsi di fenomeni di *dumping* contrattuale che impediscono la parità di trattamento giuridico ed economico tra i lavoratori che operano in questo nevralgico settore;

gli IRCCS sono a tutti gli effetti inseriti - per le professionalità operanti e il conseguente carico sulla fiscalità generale attraverso i vari sistemi sanitari regionali - nelle prestazioni erogate dallo Stato,

appare quindi ineludibile che venga applicata al personale in essi operante la disciplina contrattuale nazionale già in essere per l'area ed il comparto del SSN stipulata nel pubblico impiego, con le conseguenti tutele in ogni aspetto della contrattazione aziendale, o in subordine quello sottoscritto dalle Organizzazioni Sindacali maggiormente rappresentative;

l'evidente anomalia di una previsione di pari risultati a quelli pubblici, che siano ottenuti a scapito dei dirigenti medici e sanitari dipendenti, spesso costretti a turnazioni insostenibili e sottopagate, appare non tollerabile;

impegna il Governo

ad intervenire, per quanto di sua competenza, affinché sia garantita, con riguardo agli IRCCS di diritto privato, la parità di trattamento giuridico ed economico del personale impiegato, con l'applicazione della disciplina contrattuale nazionale già in essere per l'area ed il comparto del Servizio sanitario nazionale stipulata nel pubblico impiego, con le conseguenti tutele in ogni aspetto della contrattazione aziendale, o in subordine quello sottoscritto dalle Organizzazioni Sindacali maggiormente rappresentative, anche al fine di impedire il protrarsi di fenomeni di *dumping* contrattuale che ostacolano la parità di trattamento giuridico ed economico tra i lavoratori che operano in questo nevralgico settore .

G/2633/8/12

[Marinello](#), [Endrizzi](#), [Mautone](#), [Pirro](#), [Giuseppe Pisani](#)

Il Senato

in sede di esame del disegno di legge di delega al Governo per il riordino della disciplina degli Istituti di ricovero e cura a carattere scientifico, di cui al decreto legislativo 16 ottobre 2003, n. 288;

premesso che:

gli Istituti di Ricovero e Cura a Carattere Scientifico (IRCCS) sono enti a rilevanza nazionale di eccellenza che svolgono all'interno della propria struttura, sia attività diagnostico-terapeutiche, sia attività di ricerca di elevatissimo livello nel campo biomedico e al tempo stesso in quello della organizzazione e gestione dei servizi sanitari, attraverso uno scambio continuo di conoscenze scientifiche fra attività di laboratorio e attività clinica;

la riforma degli IRCCS, rientra tra le azioni individuate nel Piano nazionale di ripresa e resilienza- PNR, nell'ambito della "Missione 6 - Salute", ove è previsto, entro il 2022, con decreto legislativo del Ministro della salute, il riordino della rete degli IRCCS, al fine di rafforzare e migliorare il rapporto fra ricerca, innovazione e cure sanitarie;

il testo all'esame consta di un unico articolo recante la delega al governo per il riordino della disciplina degli istituti di ricovero e cura a carattere scientifico e al comma 1, nel prevedere che entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della legge di delega il governo dovrà emanare uno o più decreti legislativi, elenca 15 principi di indirizzo e criteri elencati dalla lettera a) alla q) ai quali il Governo dovrà attenersi;

in particolare, alla lettera a), dell'articolo 1, si mira al rafforzamento del ruolo degli IRCCS quali "Istituti di ricerca e cura" di rilevanza nazionale in cui si coniuga, nell'ambito di aree tematiche internazionalmente riconosciute sulla base della classificazione delle malattie secondo categorie diagnostiche principali (*Major Diagnostic Category* - MDC), integrate dal Ministero della salute con categorie riferibili a specializzazioni disciplinari non direttamente collegate alle MDC o per le quali sussistono appositi programmi di coordinamento nazionale, anche con riferimento alle classi di età, la finalità principale dell'eccellenza della ricerca clinica, traslazionale e del trasferimento tecnologico con la correlata finalità di cura e assistenza svolti;

gli Istituti che possono altresì derivare da realtà ospedaliere emergenti in relazione a patologie di rilievo nazionale e ad alta specialità clinica, possono ricevere la qualifica di IRCCS attraverso una procedura che riconosce il loro carattere scientifico. Tale riconoscimento conferisce il diritto alla fruizione di un finanziamento statale - che si aggiunge a quello regionale -, finalizzato esclusivamente allo svolgimento della attività di ricerca relativa alle materie riconosciute;

appare più che mai opportuno integrare l'attività di ricerca degli IRCCS con quella sulle patologie emergenti come la *long Covid Syndrome*, i disturbi dell'alimentazione e della nutrizione e nell'ambito della salute mentale con particolare attenzione alla fascia di popolazione di età compresa tra l'adolescenza e la prima fascia dell'età adulta;

appare auspicabile prevedere come requisito essenziale, ai fini del riconoscimento della qualifica di IRCCS, criteri di valutazione, revoca e conferma volti a incentivare l'integrazione degli stessi nella rete delle strutture territoriali, divenendo riferimento di alta specializzazione e di sostegno per l'assistenza e la cura delle succitate patologie croniche, anche mediante l'adozione di modelli che prevedano un approccio multidisciplinare integrato;

impegna il Governo

ad integrare l'attività di ricerca degli IRCCS nell'ambito preclinico, clinico, traslazionale, clinico-organizzativo nonché dell'innovazione tecnologica e del trasferimento tecnologico, rafforzando i compiti di cura e di assistenza svolti dalla rete territoriale anche nell'ambito di patologie emergenti come la *long Covid Syndrome*, i disturbi dell'alimentazione e della nutrizione e nell'ambito della salute mentale con particolare attenzione alla fascia di popolazione di età compresa tra l'adolescenza e la prima fascia dell'età adulta.

a prevedere come requisito essenziale, ai fini del riconoscimento della qualifica di IRCCS, criteri di valutazione, revoca e conferma volti a incentivare l'integrazione degli stessi nella rete delle strutture territoriali, divenendo riferimento di alta specializzazione e di sostegno per l'assistenza e la cura delle citate patologie croniche comprese, anche mediante l'adozione di modelli che prevedano un approccio multidisciplinare integrato.

G/2633/9/12

[Zaffini](#)

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge recante "Delega al Governo per il riordino della disciplina degli Istituti di ricovero e cura a carattere scientifico, di cui al decreto legislativo 16 ottobre 2003, n.288",

premessò che

al momento dell'entrata in vigore del decreto legislativo n. 288 del 16 ottobre 2003, gli IRCCS operanti erano complessivamente 35, prevalentemente in regime di diritto pubblico, mentre oggi il loro numero è aumentato fino ad arrivare a 51 (21 pubblici e 30 privati), come riportato nel documento della conferenza delle regioni e province autonome.

Considerato che

il finanziamento della Ricerca Corrente avviene annualmente dopo la verifica delle attività scientifiche di ricerca, assistenziali e di collaborazione con altri enti a livello nazionale e internazionale svolte nell'anno precedente attraverso l'utilizzo di parametri competitivi previsti dalla Programmazione triennale degli IRCCS;

in aggiunta alla valutazione basata su parametri competitivi, che alimenta le attività ordinarie, il Ministero finanzia anche le partecipazioni degli IRCCS a progetti congiunti europei della rete ERANet selezionati nell'ambito di call competitive e alle attività bilaterali del Ministero affari esteri e commercio internazionale (MAECI);

Impegna il governo

- a definire, in modo assolutamente circostanziato, i criteri su cui verranno eseguite le valutazioni sia degli IRCCS attualmente accreditati che di quelli di nuova istituzione;

- a trasmettere al Parlamento con cadenza annuale le informazioni sui riscontri dell'attività di vigilanza svolta dal Ministero sugli IRCCS attualmente accreditati e se questi hanno assolto al loro mandato di centro di riferimento sia in termini di produzione scientifica che di centro di riferimento assistenziale di rilievo nazionale;

- a seguire il criterio delle categorie diagnostiche principali (Major Diagnostic Category - MDC) per il riaccreditamento degli attuali IRCCS;

- a privilegiare la natura traslazionale della ricerca e l'impatto che questa ha avuto sull'attività degli IRCCS attualmente accreditati, come criterio per il riconoscimento dei nuovi IRCCS e per la conferma degli attuali IRCCS.

G/2633/10/12

La Relatrice

Il Senato,

in sede di discussione del disegno di legge recante "Delega al Governo per il riordino della disciplina degli Istituti di ricovero e cura a carattere scientifico, di cui al decreto legislativo 16 ottobre 2003, n. 288",

premessi che:

gli IRCCS sono enti a rilevanza nazionale, dotati di autonomia e personalità giuridica, che, secondo standard di eccellenza, perseguono finalità di ricerca, prevalentemente collegata alle applicazioni cliniche, nel campo biomedico e in quello dell'organizzazione e gestione dei servizi sanitari, ed effettuano prestazioni di ricovero e cura di alta specialità;

possono avere natura giuridica sia pubblica che privata e in virtù del loro contributo alla ricerca ricevono finanziamenti pubblici: nel 2017 il loro budget complessivo è stato di 150 milioni di euro. In Italia gli IRCCS sono attualmente cinquantuno, dei quali ventuno pubblici e trenta privati;

l'attuale disegno di legge, di iniziativa governativa, approvato in prima lettura alla Camera dei deputati il 25 maggio 2022, reca una delega al Governo per il riordino della disciplina degli Istituti di ricovero e cura a carattere scientifico (IRCCS), in linea con il Piano nazionale di ripresa e resilienza presentato dall'Italia ed approvato dalla Commissione europea. La revisione, che dovrebbe entrare in vigore entro il 31 dicembre dell'anno 2022, richiede l'adozione di uno o più decreti legislativi, entro sei mesi dall'entrata in vigore della presente legge;

la delega prevista dal presente disegno di legge punta a rafforzare la qualità della ricerca sanitaria del Servizio sanitario nazionale e a promuovere in via prioritaria l'eccellenza in materia di ricerca preclinica, clinica, traslazionale, clinico-organizzativa, compreso il trasferimento tecnologico indispensabile per supportare compiti di cura e di assistenza. In quest'ottica agiscono sia le politiche di ricerca del Ministero della salute, che il pieno rispetto dell'autonomia giuridico-amministrativa degli IRCCS;

tenuto conto che:

l'eccellenza, nella ricerca, nella assistenza, e nei modelli organizzativo-gestionali, resta l'asse fondamentale su cui ruota l'attuale revisione degli IRCCS. La nuova sfida riguarda proprio la definizione dei criteri di eccellenza con cui valutare la ricerca, l'attività clinica, l'innovazione tecnologica dei vari IRCCS, senza riferirsi a categorie obsolete che non danno ragione del forte impatto che gli IRCCS possono e debbono avere nelle politiche che riguardano la salute dei cittadini: dalla prevenzione alla diagnosi precoce, per approdare a trattamenti in cui si intrecciano strettamente ricerca sperimentale e sicurezza del paziente, con un nuovo modello di alleanza e di coinvolgimento del paziente nei processi decisionali;

l'eccellenza nella ricerca scientifica, così come l'eccellenza nei processi di diagnosi e cura, sono qualità che una volta conquistate necessitano di un aggiornamento continuo per mantenere un elevato standard di qualità sia nel livello delle prestazioni fornite che nei risultati scientifici ottenuti. D'altra parte proprio la natura degli IRCCS richiede che i risultati ottenuti con l'attività di ricerca e la qualità dell'assistenza siano sempre strettamente intrecciati. Cosa che richiede indicatori ad hoc, che non sempre coincidono con gli indicatori tipici di un Ente di Ricerca o di una buona Azienda ospedaliera. L'IRCCS richiede questa singolare e stretta sintonia tra ricerca e assistenza, che per altro rende gli IRCCS particolarmente idonei anche ad una elevata qualità dell'azione di formazione;

l'attuale delega punta a superare quanto previsto dall'articolo 13, comma 1, del decreto

legislativo 288 del 2003, per cui il riconoscimento di nuovi IRCCS avviene con riferimento a un'unica specializzazione disciplinare e ai soli presidi in cui quella stessa attività è svolta; l'eccellenza può avere una azione positiva di contagio, sia nella logica della collaborazione che in quella dell'emulazione, fedeli al principio che eccellenti si diventa e che mantenere il livello di eccellenza è tutt'altro che facile e scontato. D'altra parte la delega attuale prende in considerazione anche il criterio della collocazione territoriale dei nuovi IRCCS per ottenere una distribuzione il più possibile omogenea delle strutture di eccellenza sul piano nazionale. Cosa tutt'altro che facile proprio per quell'effetto di attrazione per cui una struttura di eccellenza stimola eccellenza e dove l'eccellenza non c'è è più difficile crearla, a meno che non si facciano interventi forti e determinati sul piano delle risorse umane, logistiche e tecnico-scientifiche oltre che su quello delle risorse economico-finanziarie;

in questo senso la legge delega ha previsto un sostegno esplicito, comprensivo di nuovi modelli di *governance* e di modalità di finanziamento per la valutazione delle reti degli IRCCS, sulla base di una programmazione quadriennale e nell'osservanza dei principi di flessibilità organizzativa e gestionale, di semplificazione operativa, di condivisione delle conoscenze e di sviluppo di infrastrutture e piattaforme tecnologiche condivise, aperte alla collaborazione con gli altri enti del Servizio sanitario nazionale, con reti o gruppi di ricerca, anche internazionali, nonché con i partner scientifici e industriali, nazionali e internazionali. Nella rete tra gli IRCCS e nella reciproca collaborazione anche con altri Enti del SSN c'è spazio per apprendere la lezione dell'eccellenza, per capire come migliorare i propri risultati di ricerca e come prendersi cura più e meglio del paziente. Il sistema, in altri termini, è un sistema aperto a chi vuole fare il grande salto della qualità, per raggiungere i massimi standard possibili;

in ogni caso è evidente che il paziente, in qualunque regione viva, dovrà aver accesso alla eccellenza offerta da qualunque IRCCS, a seconda della sua patologia e della problematica specifica, nonché della qualità di ricerca-assistenza offerta dalle strutture per lui più facilmente raggiungibili. Ogni contesto di eccellenza deve poter essere accessibile ad ogni cittadino, proprio perché gli IRCCS costituiscono un'eccellenza nazionale prima ancora che regionale o locale;

un elemento innovativo nella legge delega potrebbe essere quello che riguarda il difficile tema della proprietà intellettuale dei risultati dell'attività di ricerca; fatta salva l'adesione a un codice di condotta che garantisca la leale concorrenza e il corretto utilizzo delle risorse, nel rispetto dei principi di sicurezza, stabiliti dalle raccomandazioni ministeriali, dei percorsi sperimentali, con una maggiore integrazione con i comitati etici territoriali, si deve prevedere l'introduzione di un regime speciale e di semplificazione che tenga conto della natura giuridica degli IRCCS e delle finalità che gli stessi perseguono, proprio per garantire la tutela della proprietà intellettuale degli IRCCS, con riguardo al trasferimento tecnologico dei risultati della ricerca, al rapporto con le imprese nella fase di sponsorizzazione della ricerca e alla scelta del partner scientifico e industriale per lo sviluppo di brevetti detenuti dall'IRCCS. È necessario prevedere disposizioni che facilitino sia il passaggio dall'idea progettuale all'eventuale brevetto sia l'approdo alle fasi di produzione e di commercializzazione;

l'eccellenza degli IRCCS va attentamente valutata anche perché all'aumento del numero di IRCCS non corrisponde un automatico incremento delle risorse statali complessive destinate alle attività di ricerca svolte dai medesimi istituti; d'altra parte la possibilità di spostare di risorse dalla spesa sanitaria corrente alla ricerca sanitaria può incidere nella richiesta di riconoscimento di nuovi IRCCS,

impegna il Governo:

a valutare l'opportunità di definire sempre meglio in cosa consista l'eccellenza nella ricerca e nella attività clinica nella struttura tipica degli IRCCS, in cui sono strettamente collegate; il nodo cruciale è quello già accennato: come misurare questa eccellenza, con quali e quanti parametri; comunicando in modo trasparente come sarà composta la struttura responsabile di questa valutazione, perché sia il più oggettiva possibile;

a valutare l'opportunità di tutelare la proprietà intellettuale degli IRCCS nel modo più coerente

con i loro fini specifici, per stimolare sempre più e sempre meglio l'originalità della ricerca in essere, garantendo ai suoi protagonisti il giusto e meritato riconoscimento;

a valutare l'opportunità di un sistema di adeguamento delle risorse disponibili per gli IRCCS in modo tale da creare le condizioni perché sempre più Enti possano avere il riconoscimento di uno stile di lavoro eccellente, corroborato dai risultati clinici e scientifici di ciascuno di loro, senza che l'aumento del numero degli IRCCS si traduca in una riduzione delle risorse per ciascuno di loro.

G/2633/11/12

[Parente](#)

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge recante "Delega al Governo per il riordino della disciplina degli Istituti di ricovero e cura a carattere scientifico, di cui al decreto legislativo 16 ottobre 2003, n. 288"

premessi che:

gli Istituti di Ricovero e Cura a Carattere Scientifico (IRCCS) sono strutture di eccellenza del Servizio Sanitario Nazionale che perseguono finalità di ricerca, prevalentemente clinica e traslazionale, nel campo biomedico, in quello dell'organizzazione e gestione dei servizi sanitari, e devono orientare le proprie attività di ricerca al trasferimento nella pratica assistenziale di interventi innovativi ed efficaci realizzando prestazione di ricovero e cura di alta specialità;

la presente delega intende garantire che si raggiungano gli obiettivi di riforma che nascono dalla componente 2 della Missione 6 "Salute" del PNRR concernente "Innovazione, Ricerca e Digitalizzazione del Servizio Sanitario Nazionale", e quindi con l'obiettivo di rafforzare il rapporto fra ricerca, innovazione e cure sanitarie e consentire al sistema degli IRCCS di rispondere alle nuove sfide del SSN;

considerato che,

nella legge di riforma degli Istituti di Ricovero e Cura a Carattere Scientifico non è prevista l'assegnazione di funzioni agli IRCCS e che ogni regione disciplina la materia in maniera autonoma e diversificata non esistendo una legge quadro che obblighi le regioni a regolamentare le rispettive funzioni degli istituti,

impegna il Governo

ad inserire nel decreto di attuazione della legge di riforma degli IRCCS una norma quadro che preveda l'obbligo per tutte le Regioni di approvare una disciplina di riferimento unitaria che delinea le funzioni degli IRCCS, sia di diritto pubblico che di diritto privato.

G/2633/12/12

[Mautone](#), [Endrizzi](#), [Marinello](#), [Pirro](#), [Giuseppe Pisani](#)

Il Senato

in sede d'esame del disegno di legge recante "Delega al Governo per il riordino della disciplina degli Istituti di ricovero e cura a carattere scientifico, di cui al decreto legislativo 16 ottobre 2003, n. 288";

premessi che

l'articolo 1 del provvedimento in esame stabilisce che il Governo, al fine di rafforzare la qualità della ricerca sanitaria del Servizio sanitario nazionale in un'ottica traslazionale, anche mediante il potenziamento delle politiche di ricerca del Ministero della salute, è delegato ad adottare, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, uno o più decreti legislativi recanti disposizioni per il riordino della disciplina degli Istituti di ricovero e cura a carattere scientifico di cui al decreto legislativo 16 ottobre 2003, n. 288, di seguito denominati «IRCCS?», nel rispetto dei seguenti principi e criteri direttivi;

considerato che

all'atto dell'emanazione del decreto legislativo n. 288 del 2003 in Italia erano operanti 35 IRCSS, prevalentemente in regime di diritto pubblico. Tale numero è progressivamente aumentato negli anni fino ad arrivare agli attuali 52 IRCCS, di cui 30 in regime di diritto privato.

la distribuzione attuale degli IRCCS evidenzia una netta prevalenza in alcune aree del nostro Paese penalizzando altre realtà regionali;

impegna il Governo

a prevedere che nel riordino della rete degli IRCCS, la cui attuazione deve essere realizzata entro il 31 dicembre 2002 con uno o più decreti legislativi, sia effettuata nel rispetto di una distribuzione più omogenea di tali istituti su tutto il territorio nazionale in modo da garantire la presenza di almeno un centro di eccellenza in ogni singola regione

a garantire l'istituzione di nuovi istituti IRCCS nell'area materno-infantile al fine di garantire attività di ricerca e cura e la promozione dell'eccellenza in materia di ricerca preclinica, clinica e traslazionale in ambito pediatrico.

G/2633/13/12

[Parente](#)

Il Senato, in sede di esame del disegno di legge concernente Delega al Governo per il riordino della disciplina degli Istituti di ricovero e cura a carattere scientifico, di cui al decreto legislativo 16 ottobre 2003, n. 288,

premesso che:

gli Istituti di Ricovero e Cura a Carattere Scientifico (IRCCS) sono strutture di eccellenza del Servizio Sanitario Nazionale che perseguono finalità di ricerca, prevalentemente clinica e traslazionale, nel campo biomedico, in quello dell'organizzazione e gestione dei servizi sanitari, e devono orientare le proprie attività di ricerca al trasferimento nella pratica assistenziale di interventi innovativi ed efficaci realizzando prestazione di ricovero e cura di alta specialità;

la presente delega intende garantire che si raggiungano gli obiettivi di riforma che nascono dalla componente 2 della Missione 6 "Salute" del PNRR concernente "Innovazione, Ricerca e Digitalizzazione del Servizio Sanitario Nazionale", e quindi con l'obiettivo di rafforzare il rapporto fra ricerca, innovazione e cure sanitarie e consentire al sistema degli IRCCS di rispondere alle nuove sfide del SSN;

considerato che:

è essenziale salvaguardare in questi Istituti la stretta integrazione tra ricerca ed assistenza, considerando lo specifico carattere di traslationalità della ricerca e la necessità di potenziare l'eccellenza clinica realizzata proprio attraverso la ricerca;

è opportuno assicurare un equo accesso da parte dei cittadini alle prestazioni di alta specialità degli IRCCS a prescindere dal luogo di residenza del paziente in un quadro generale di appropriatezza e ottimizzazione dell'offerta assistenziale del SSN;

impegna il Governo:

in sede di esercizio della presente delega, a:

- assicurare, mediante gli accordi/contratti con tali Istituti, il livello quantitativo e qualitativo di prestazioni idonee a garantire l'inscindibile attività di ricerca;

- garantire la possibilità di accesso alle prestazioni degli IRCCS aventi sede in regioni diverse da quelle di residenza;

- rafforzare il principio del bacino di utenza interregionale degli IRCCS e, in particolar modo, di quelli aventi sede in regioni di piccole dimensioni.

G/2633/14/12

[Marin](#), [Fregolent](#), [Cantù](#), [Doria](#), [Lunesu](#), [Rivolta](#)

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge n. 2663 recante "Delega al Governo per il riordino della disciplina degli Istituti di ricovero e cura a carattere scientifico, di cui al decreto legislativo 16 ottobre 2003, n. 288"

premessi che:

il disegno di legge in esame contiene una delega al Governo per il riordino della disciplina degli Istituti di ricovero e cura a carattere scientifico (IRCCS), i quali perseguono finalità di ricerca nel campo biomedico ed in quello dell'organizzazione e gestione dei servizi sanitari, unitamente a prestazioni di ricovero e cura di alta specialità;

la riforma degli IRCCS rientra tra le azioni individuate nel PNRR per migliorare la situazione strutturale del Paese e in tal senso costituisce parte integrante della ripresa che si intende attivare anche grazie alle risorse europee nonché come si evince nella Nota di aggiornamento del Documento di economia e finanza 2021, costituisce uno strumento collegato alla manovra di bilancio 2022-2024, ai sensi dell'articolo 7 della legge 31 dicembre 2009, n. 19;

gli IRCCS si caratterizzano come poli di eccellenza e centri di riferimento per le attività di ricerca e, al contempo, in quello della organizzazione e gestione dei servizi sanitari effettuando anche prestazioni di ricovero e cura di alta specialità e rappresentano uno strumento dinamico per la promozione, lo sviluppo e l'applicazione di tecnologie e terapie innovative in ambito sanitario e biomedico;

per la qualità delle prestazioni erogate e per l'alta specializzazione che li caratterizza, gli IRCCS rappresentano un punto di riferimento per l'intero sistema sanitario nazionale, garantendo cure specializzate e d'eccellenza;

appare, dunque, opportuno integrare l'attività di ricerca degli IRCCS con quella sulle patologie emergenti come i disturbi psichiatrici;

è auspicabile prevedere come requisito essenziale, ai fini del riconoscimento della qualifica di IRCCS, criteri di valutazione, revoca e conferma volti a incentivare l'integrazione degli stessi nella rete delle strutture territoriali, divenendo riferimento di alta specializzazione e di sostegno per l'assistenza e la cura delle patologie psichiatriche, anche mediante l'adozione di modelli che prevedano un approccio multidisciplinare integrato.

impegna il Governo

a valutare la possibilità di:

integrare l'attività di ricerca degli IRCCS rafforzando i compiti di cura e di assistenza svolti dalla rete territoriale anche nell'ambito di patologie emergenti come i disturbi psichiatrici al fine di costituire piani straordinari di intervento volti ad implementare stabilmente le prestazioni sanitarie e socio-assistenziali per i soggetti affetti da disturbi mentali nonché garantire, in ossequio ai principi costituzionali di cui all'articolo 32 della Costituzione e in aderenza alla normativa degli altri stati europei, il pieno accesso alle cure per i malati affetti da un disturbo psichico che volontariamente scelgono di sottoporsi al trattamento sanitario volontario (TSV), affinché sia assicurata la presa in carico, la cura e l'assistenza continua del paziente con disturbo psichico critico e grave per il quale non è obiettivamente prevedibile la dimissione dall'ospedale nel breve periodo;

prevedere come requisito essenziale, ai fini del riconoscimento della qualifica di IRCCS, criteri di valutazione, revoca e conferma volti a incentivare l'integrazione degli stessi nella rete delle strutture territoriali, divenendo riferimento di alta specializzazione e di sostegno per l'assistenza e la cura delle citate patologie psichiatriche, anche mediante l'adozione di modelli che prevedano un approccio multidisciplinare integrato.

G/2633/15/12

[Cantù](#), [Fregolent](#), [Doria](#), [Marin](#), [Lunesu](#)

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge n. 2633 recante "Delega al Governo per il riordino della

disciplina degli Istituti di ricovero e cura a carattere scientifico, di cui al decreto legislativo 16 ottobre 2003, n. 288"

premesse che:

il provvedimento all'esame consta di un unico articolo recante la delega al Governo per il riordino della disciplina degli istituti di ricovero e cura a carattere scientifico e al comma 1, nel prevedere che entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della legge di delega il Governo dovrà emanare uno o più decreti legislativi, elenca 15 principi di indirizzo e criteri elencati dalla lettera *a)* alla *q)* ai quali il Governo dovrà attenersi;

la presente riforma è volta ad introdurre criteri e *standard* internazionali per il riconoscimento e la conferma del carattere scientifico degli IRCCS, sia degli IRCCS attualmente accreditati e convenzionati con il Servizio Sanitario Nazionale che di quelli di nuova istituzione, con la valutazione basata su più ampi criteri, al fine di garantire esclusivamente la presenza di strutture di eccellenza secondo una matrice di principi da declinare secondo parametri oggettivi e misurabili a garanzia in punto di efficacia, in termini di contributo misurabile della ricerca alla sostenibilità in chiave universalistica della tutela della salute a garanzia dei livelli di essenziali di assistenza; di efficienza, in termini di appropriatezza dell'impiego delle risorse economico-finanziarie per dare di più costando di meno; di circolarità dell'innovazione in termini di effettiva accessibilità alle terapie avanzate secondo il bisogno espresso a garanzia della soddisfazione degli utenti e partecipazione dei cittadini; di equità, in termini di contrasto delle diseguaglianze degli interventi; di esiti positivi di prevenzione, medicina predittiva e personalizzata;

tra gli obiettivi a cui la riforma punta, inoltre, vi è lo sviluppo delle potenzialità degli istituti e la valorizzazione dell'attività di trasferimento tecnologico con le imprese;

in particolare, la lettera *d)* del provvedimento all'esame, introduce un principio che assicura l'accesso agli IRCCS, in quanto istituti di ricerca e assistenza a rilevanza nazionale, indipendentemente dalla regione di residenza del paziente, allo scopo di garantire un equo accesso dei cittadini alle prestazioni di alta specialità tipiche, per competenza e specializzazione tecnologica, degli IRCCS;

ritenuto che:

è indispensabile la creazione di un sistema organizzativo omogeneo, in grado di garantire il potenziamento e il confronto costante delle *performance* raggiunte dai singoli IRCCS nel quadro degli innovativi principi di legge delega a garanzia di monitoraggio, valutazione e controllo degli impieghi e degli esiti di tutti gli erogatori della rete di offerta accreditata e convenzionata;

impegna il Governo in linea con i principi di delega di cui al presente provvedimento e le nuove regole di accreditamento e contrattualizzazione delle strutture di cui all'articolo 16 della legge annuale per la concorrenza e il mercato:

a prevedere adeguate disposizioni attuative per il rafforzamento delle funzioni in capo ad Agenas, quale organismo indipendente dotato di personalità giuridica pubblica e di autonomia organizzativa, tecnica, amministrativa, contabile e gestionale, per la realizzazione del sistema di valutazione quantitativa, monitoraggio e controllo degli impieghi e degli esiti delle prestazioni erogate in regime di servizio sanitario nazionale nell'interesse dell'utenza, ricomprendendo nel rating delle strutture accreditate e convenzionate del sistema sanitario nazionale gli Istituti di Ricovero e Cura a Carattere Scientifico di diritto pubblico e di diritto privato nella nuova Rete di Offerta integrata secondo criteri e indicatori oggettivi e misurabili, anche con l'impiego di tecniche di Machine Learning.

G/2633/16/12

[Sbrollini](#)

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge recante "Delega al Governo per il riordino della disciplina degli Istituti di ricovero e cura a carattere scientifico, di cui al decreto legislativo 16 ottobre 2003, n. 288"

premesse che:

nell'elencare i principi e i criteri direttivi per l'esercizio della delega, l'articolo unico del disegno di legge prevede, al comma 1, lettera n), la «revisione della disciplina del personale della ricerca sanitaria di cui all'articolo 1, commi da 422 a 434 della legge 27 dicembre 2017, n. 205»

considerato che:

a seguito dell'entrata in vigore del comma 14, articolo 15, del decreto legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni dalla legge 7 agosto 2012, n.135, la spesa complessivamente destinata dalle regioni e province autonome all'acquisto di prestazioni sanitarie da soggetti accreditati per l'assistenza specialistica ambulatoriale e per l'assistenza ospedaliera e territoriale è rimasta invariata, per espressa statuizione normativa benché, nonostante il FSN sia stato nel tempo significativamente aumentato;

visto che:

fino ad oggi soltanto le aziende pubbliche hanno beneficiato di tali risorse incrementali, con conseguente ed evidente alterazione dei livelli di finanziamento complessivamente assegnati alla sanità accreditata e a quella pubblica;

impegna il Governo:

nella redazione dello schema di decreto legislativo attuativo della delega, a valutare l'opportunità di introdurre una rivalutazione automatica, su base annua, del livello di spesa complessivamente assegnato ai soggetti accreditati in considerazione degli eventuali incrementi del FSN, fatta salva la libertà delle regioni e delle province autonome di individuare la destinazione delle risorse così determinate.

Art. 1

1.1

[Zaffini](#)

Al comma 1, lettera a) aggiungere, infine, le parole: «e secondo gli indicatori dell'European Research Council (ERC)».

1.2

[Zaffini](#)

Al comma 1 dopo la lettera a) aggiungere la seguente: «a-bis) disporre norme che istituiscano meccanismi di adeguamento annuale dei finanziamenti agli IRCCS per le relative attività che consentano l'aumento o la diminuzione delle risorse in misura proporzionata all'aumento o alla diminuzione del numero degli istituti riconosciuti nonché prevedere modalità di finanziamento annuali e pluriennali che consentano una adeguata programmazione delle attività di ricerca;».

1.3

[Zaffini](#)

Al comma 1, alla lettera b) dopo le parole: «per un'unica specializzazione disciplinare,» inserire le seguenti: «anche con articolazioni e arricchimenti in diverse aree scientifiche e assistenziali,».

1.4

[Zaffini](#)

Al comma 1, lettera b) dopo le parole: «soglie di valutazione elevati riferiti all'attività di ricerca,» inserire le seguenti: «valorizzando l'attività di ricerca traslazionale».

1.5

[Zaffini](#)

Alla lettera c) del comma 1 sopprimere le seguenti parole: «e il bacino minimo di utenza per ciascuna delle aree tematiche di cui alla lettera a)».

1.6

[Zaffini](#)

Al comma 1, lettera f), dopo l'ultimo periodo inserire il seguente: «prevedendo valutazioni di attività

e qualità dell'attività svolta a livello sia di ricerca che di attività assistenziale specifica per le sedi periferiche indipendentemente dalla sede principale».

1.7

[Zaffini](#)

Al comma 1, dopo la lettera g), aggiungere la seguente: «g-bis) prevedere che nelle regioni in cui insistono IRCCS una quota parte, pari ad almeno il 10 per cento, delle nuove risorse destinate agli interventi di ristrutturazione edilizia, dell'ammodernamento del patrimonio strutturale e tecnologico, di cui all'articolo 20 della legge 11 marzo 1988 n. 67, sia destinata agli IRCCS con equa ripartizione tra gli istituti di diritto pubblico e quelli di diritto privato; prevedere che, in considerazione degli obiettivi di programmazione ritenuti prioritari a livello nazionale, il Ministro della salute, con proprio decreto, può assegnare direttamente fino alla metà di tale quota;».

1.8

[Sbrana](#)

Alla lettera n) del comma 1, dopo le parole: «e nel rispetto dei vincoli di cui al comma 428 del citato articolo 1 della legge n. 205 del 2017» aggiungere le seguenti:«con riferimento alle modalità di definitivo inquadramento a tempo indeterminato nei ruoli del Servizio sanitario nazionale, compresi quelli della dirigenza per il solo personale della ricerca sanitaria di cui al comma 428, nonché alle procedure di accesso in sovrannumero alle scuole di specializzazione di area sanitaria di cui al comma 431 e ».

1.9

[Zaffini](#)

Al comma 1, lettera n), sostituire le parole da: «con facoltà» fino alla fine della lettera con le seguenti: «riducendo a cinque il numero degli anni di servizio previsti dal contratto di lavoro a tempo determinato e disponendo nelle piante organiche degli IRCCS il ruolo del dirigente ricercatore, con contratto a tempo indeterminato, al quale si potrà accedere a seguito degli anni di servizio previsti solo se in possesso di laurea magistrale e di dottorato di ricerca.».

1.10

[Sbrana](#)

Alla lettera n) del comma 1 sopprimere le parole "anche al fine dell'inquadramento a tempo indeterminato nei ruoli del Servizio sanitario nazionale"

1.4.2.8.2. 12ª Commissione permanente (Igiene e sanità) - Seduta n. 314 (ant.) del 07/07/2022

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

IGIENE E SANITA' (12ª)
GIOVEDÌ 7 LUGLIO 2022
314ª Seduta

Presidenza della Presidente
PARENTE

Interviene il sottosegretario di Stato per la salute Sileri.

La seduta inizia alle ore 8,35

IN SEDE DELIBERANTE

(2641) Maria Cristina CANTU' e altri. - Istituzione della Giornata nazionale per la prevenzione veterinaria

(Discussione e rinvio)

La relatrice **STABILE** (FIBP-UDC) riferisce sul provvedimento in titolo. Propone quindi di rinunciare allo svolgimento di audizioni e di stabilire fin da ora il termine per la presentazione di eventuali emendamenti e ordini del giorno, fissandolo alle ore 11 del prossimo venerdì 15 luglio.

Conviene la Commissione.

Il seguito della discussione è, quindi, rinviato.

IN SEDE REFERENTE

(2633) Delega al Governo per il riordino della disciplina degli Istituti di ricovero e cura a carattere scientifico, di cui al decreto legislativo 16 ottobre 2003, n. 288, approvato dalla Camera dei deputati

(Seguito e conclusione dell'esame)

Prosegue l'esame, sospeso nella seduta del 29 giugno.

La **PRESIDENTE** dà conto del parere della Commissione bilancio su testo ed emendamenti.

Alla luce del predetto parere, dichiara inammissibili gli emendamenti 1.2, 1.7, 1.8 e 1.9, in applicazione della disciplina regolamentare che presiede all'esame dei disegni di legge collegati alla manovra di finanza pubblica, già in precedenza richiamata.

La relatrice **BINETTI** (FIBP-UDC), intervenendo in sede di replica, esprime soddisfazione per il

parere espresso dalla Commissione bilancio, che consente di portare sollecitamente a conclusione l'iter del disegno di legge e al contempo ribadisce - relativamente agli IRCCS - alcuni concetti fondamentali. Confida che dall'auspicato accoglimento degli ordini del giorno, sui quali si rimette alle valutazioni del Governo, deriverà un ulteriore contributo al riordino di questa importante branca del sistema sanitario, nel senso di una più puntuale definizione dei parametri di "eccellenza nella ricerca".

Il sottosegretario SILERI rinuncia allo svolgimento della replica.

Si passa quindi all'esame degli ordini del giorno, che vengono dati per illustrati.

Il sottosegretario SILERI accoglie l'ordine del giorno G/2633/1/12.

Esprime parere favorevole sull'ordine del giorno G/2633/2/12, a condizione che venga inserita nella parte dispositiva la formula "valutare la possibilità di".

Riformulato dalla senatrice [STABILE](#) (FIBP-UDC) nel senso indicato, l'ordine del giorno è accolto dal rappresentante del Governo nel testo 2 pubblicato in allegato.

Il sottosegretario SILERI esprime parere favorevole sull'ordine del giorno G/2633/3/12, a condizione che venga inserita nella parte dispositiva la formula "valutare la possibilità di".

Riformulato dalla senatrice [FREGOLENT](#) (L-SP-PSd'Az) nel senso indicato, l'ordine del giorno è accolto dal rappresentante del Governo nel testo 2 pubblicato in allegato.

Il sottosegretario SILERI esprime parere favorevole sull'ordine del giorno G/2633/4/12, a condizione che venga inserita nella parte dispositiva la formula "valutare la possibilità di".

Riformulato dalla senatrice [CANTU'](#) (L-SP-PSd'Az) nel senso indicato, l'ordine del giorno è accolto dal rappresentante del Governo nel testo 2 pubblicato in allegato.

Il sottosegretario SILERI accoglie gli ordini del giorno G/2633/5/12 e G/2633/6/12.

Esprime parere favorevole sull'ordine del giorno G/2633/7/12, a condizione che venga inserita nella parte dispositiva la formula "valutare l'opportunità di".

Riformulato dal senatore [MARINELLO](#) (M5S) nel senso indicato, l'ordine del giorno è accolto dal rappresentante del Governo nel testo 2 pubblicato in allegato.

Il sottosegretario SILERI accoglie gli ordini del giorno G/2633/8/12, G/2633/9/12 (sottoscritto dalla senatrice [FREGOLENT](#) (L-SP-PSd'Az)) e G/2633/10/12.

Esprime parere favorevole sull'ordine del giorno G/2633/11/12, a condizione che venga inserita nella parte dispositiva la formula "valutare la possibilità di".

Riformulato dalla [PRESIDENTE](#) (IV-PSI) nel senso indicato, l'ordine del giorno è accolto dal rappresentante del Governo nel testo 2 pubblicato in allegato.

Il sottosegretario SILERI accoglie l'ordine del giorno G/2633/12/12.

Esprime parere favorevole sull'ordine del giorno G/2633/13/12, a condizione che venga inserita nella parte dispositiva la formula "valutare la possibilità di".

Riformulato dalla [PRESIDENTE](#) (IV-PSI) nel senso indicato, l'ordine del giorno è accolto dal rappresentante del Governo nel testo 2 pubblicato in allegato.

Il sottosegretario SILERI accoglie l'ordine del giorno G/2633/14/12.

Esprime parere favorevole sull'ordine del giorno G/2633/15/12, a condizione che venga inserita nella parte dispositiva la formula "valutare la possibilità di".

Riformulato dalla senatrice [CANTU'](#) (L-SP-PSd'Az) nel senso indicato, l'ordine del giorno è accolto dal rappresentante del Governo nel testo 2 pubblicato in allegato.

Il sottosegretario SILERI esprime parere favorevole sull'ordine del giorno G/2633/16/12, fatto proprio dalla senatrice [FREGOLENT](#) (L-SP-PSd'Az), a condizione che venga inserita nella parte dispositiva la locuzione "compatibilmente con i vincoli di bilancio".

Riformulato dalla senatrice [FREGOLENT](#) (L-SP-PSd'Az) nel senso indicato, l'ordine del giorno è accolto dal rappresentante del Governo nel testo 2 pubblicato in allegato.

La [PRESIDENTE](#) dichiara conclusa la trattazione degli ordini del giorno.

Si passa all'esame degli emendamenti.

La RELATRICE esprime parere contrario su tutti gli emendamenti presentati.

Il rappresentante del GOVERNO si associa.

Vengono dichiarati decaduti, per assenza dei rispettivi proponenti, gli emendamenti 1.1, 1.3, 1.4, 1.5, 1.6 e 1.10.

Si passa al conferimento del mandato alla relatrice.

La senatrice [BOLDRINI](#) (PD), ringraziata la relatrice, annuncia il voto favorevole della sua parte politica ed auspica una sollecita attuazione della delega. Si augura inoltre che saranno adottate misure per la stabilizzazione del personale precario degli IRCCS.

La senatrice [CANTU'](#) (L-SP-PSd'Az), nel dichiarare voto favorevole a nome del proprio Gruppo, si compiace per il lavoro sinergico svolto dalla relatrice e dal Governo ed auspica che l'attuazione della delega sia tempestiva ed in linea con gli indirizzi sottesi agli ordini del giorno accolti.

Il senatore [MAUTONE](#) (Ipf-CD) dichiara il voto favorevole del Gruppo rappresentato e ribadisce che gli IRCCS devono rappresentare il fiore all'occhiello della sanità italiana. Dà atto alla relatrice dell'importante lavoro svolto.

Il senatore [MARINELLO](#) (M5S), dopo essersi associato ai ringraziamenti alla relatrice, annuncia il voto favorevole della sua parte politica. Auspica che gli IRCCS, a seguito del riordino, siano distribuiti in maniera più omogenea sul territorio nazionale.

Non essendovi altre richieste di intervento, previa verifica del numero legale, la Commissione conferisce mandato alla relatrice Binetti a riferire favorevolmente all'Assemblea sul provvedimento in esame, autorizzandola alla richiesta di svolgimento della relazione orale.

IN SEDE CONSULTIVA

(2646) Conversione in legge del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in

materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili

(Parere alla 8a Commissione. Seguito e conclusione dell'esame. Parere favorevole)

Prosegue l'esame, sospeso nella seduta del 29 giugno.

Non essendovi iscritti a parlare in discussione generale, la [PRESIDENTE](#) dichiara conclusa tale fase procedurale e dà la parola al relatore.

Il relatore [RICHETTI](#) (*Misto-+Eu-Az*) propone, sui profili di competenza della Commissione, l'espressione di un parere favorevole.

Previa verifica del numero legale, la proposta di parere avanzata dal relatore è posta in votazione e risulta approvata.

IN SEDE CONSULTIVA SU ATTI DEL GOVERNO

Schema di decreto legislativo recante attuazione dell'articolo 14, comma 2, lettere a), b), e), f), h), i), l), n), o) e p), della legge 22 aprile 2021, n. 53, per adeguare e raccordare la normativa nazionale in materia di prevenzione e controllo delle malattie animali che sono trasmissibili agli animali o all'uomo, alle disposizioni del regolamento (UE) 2016/429 ([n. 382](#))

(Parere al Ministro per i rapporti con il Parlamento, ai sensi degli articoli 1 e 14, comma 2, della legge 22 aprile 2021, n. 53. Seguito dell'esame e rinvio)

Prosegue l'esame, sospeso nella seduta del 29 giugno.

La [PRESIDENTE](#) avverte che, non essendo ancora pervenuta la necessaria documentazione della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, non vi sono le condizioni per la conclusione dell'esame.

La relatrice [CANTU'](#) (*L-SP-PSd'Az*) presenta e illustra uno schema di parere favorevole con osservazioni (pubblicato in allegato).

Si riserva di integrare lo schema proposto alla luce della documentazione della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano. Preannuncia, in particolare, una possibile osservazione aggiuntiva, propedeutica a una riformulazione dell'articolo 4, comma 2 dello schema di decreto nei termini di seguito indicati: "Ai fini dell'attuazione del presente decreto le regioni e le Province autonome di Trento e di Bolzano, entro 6 mesi dalla data di entrata in vigore del presente decreto, attribuiscono la funzione di responsabile del servizio veterinario regionale e delle Province autonome di Trento e di Bolzano a un dirigente veterinario operante all'interno del medesimo servizio veterinario".

Il seguito dell'esame è, quindi, rinviato.

La seduta termina alle ore 9,05

SCHEMA DI PARERE PROPOSTO DALLA RELATRICE SULL'ATTO DEL GOVERNO N. 382

La Commissione Igiene e sanità del Senato, esaminato lo schema di decreto legislativo in

titolo,

visti il parere della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano e l'accordo concluso nella medesima sede della Conferenza;

esprime parere favorevole con le seguenti osservazioni:

- a) negli articoli 2 e seguenti, occorrerebbe definire i veterinari quali "medici veterinari", come previsto dall'articolo 1 della legge n. 163 del 2021, recante disposizioni in materia di titoli universitari abilitanti, nonché valutare se il riferimento agli ambulatori o cliniche veterinarie debba essere integrato con il richiamo di altre strutture veterinarie, tenuto conto della terminologia di cui all'articolo 1 dell'accordo concluso in sede di Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano il 26 novembre 2003 ("Accordo tra il Ministro della salute, le regioni e le province autonome di Trento e Bolzano per la definizione dei requisiti strutturali, tecnologici ed organizzativi minimi richiesti per l'erogazione delle prestazioni veterinarie da parte di strutture pubbliche e private");
- b) riguardo all'articolo 8, comma 4, appare necessario che la norma di rinvio al decreto ministeriale sia integrata da una specifica individuazione delle attività mediche che - nell'ambito delle attività oggetto delle richiamate lettere *a)*, *b)* e *c)* del comma 1 dello stesso articolo - devono in ogni caso essere riservate ai medici veterinari; tale esigenza deriva dalla circostanza che, nell'ordinamento, le attività di questi professionisti sono individuate solo nell'ambito del regolamento di cui al decreto del Ministro della salute n. 165 del 2016, inerente alla liquidazione di compensi professionali da parte degli organi giurisdizionali;
- c) il decreto ministeriale previsto dall'articolo 11, comma 3, dovrebbe definire anche le modalità di una formazione specifica per il veterinario aziendale, finalizzata ad una corretta gestione del Sistema informativo "ClassyFarm.it";
- d) con riferimento al medesimo articolo 11, appare opportuno valutare se la possibilità, prevista al comma 2, di conferimento di incarico a più di un veterinario aziendale rappresenti un rischio di sovrapposizione di attività e compiti;
- e) si dovrebbe prevedere che l'adeguamento del personale preposto al suddetto Sistema informativo "ClassyFarm.it", adeguamento previsto dall'articolo 14, comma 2, sia operato mediante un incremento complessivo della dotazione organica dell'Istituto zooprofilattico sperimentale ivi designato;
- f) riguardo all'articolo 23, che stabilisce le sanzioni amministrative pecuniarie per le ipotesi di violazioni delle norme sulle misure di controllo delle malattie animali trasmissibili, si rileva che i limiti minimi e massimi della sanzione di cui al comma 12, pari, rispettivamente, a 15 euro ed a 150 euro per ogni animale non abbattuto, dovrebbero essere valutati alla luce del principio generale di delega, di cui all'articolo 32 della legge n. 234 del 2012, che prevede la definizione di sanzioni amministrative pecuniarie di importo non inferiore a 150 euro e non superiore a 150.000 euro;
- g) riguardo all'articolo 24, appare opportuno assicurare l'effetto dissuasivo delle sanzioni ivi previste incrementandole nel minimo edittale sino al doppio;
- h) riguardo all'articolo 27, comma 4, che prevede sanzioni amministrative pecuniarie per le ipotesi di violazioni delle prescrizioni relative alla produzione e alla distribuzione all'interno dell'Unione europea di prodotti di origine animale, si invita a precisare che l'articolo 169, paragrafo 1, lettere *a)* e *b)*, ivi richiamato, si riferisce al regolamento (UE) 2016/429;
- i) tenuto conto del vincolo di cui all'articolo 34, occorre, nel primo provvedimento utile, promuovere un progressivo adeguamento della dotazione organica dei medici veterinari pubblici delle aziende sanitarie locali territorialmente competenti, delle regioni e del Ministero della salute, in ragione delle attività poste in capo ai rispettivi livelli istituzionali per l'effettivo rafforzamento della prevenzione e dei controlli, nonché sviluppare, in linea con quanto previsto dall'articolo 224-*bis* del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, un sistema di valutazione, monitoraggio e controllo dei produttori dell'agroalimentare che vada oltre una logica prettamente sanzionatoria e che sia di riferimento a livello europeo, valorizzando la capacità e l'effettiva eccellenza, secondo principi di graduazione del rischio, trasparenza, tracciabilità e responsabilizzazione dell'intera filiera; ciò consentirebbe di valorizzare i produttori che si dotano di

standard più elevati di prevenzione, biosicurezza, qualità e tracciabilità;

j) infine, sotto il profilo redazionale, si invita a valutare le seguenti modifiche: riguardo al decreto previsto dall'articolo 10, comma 2, dello schema, sarebbe opportuno far riferimento al "Ministro della salute", anziché al "Ministero della salute"; nell'intestazione dell'allegato 3, occorrerebbe richiamare il comma 5 dell'articolo 6, anziché il comma 6; nell'intestazione dell'allegato 4, occorrerebbe richiamare il comma 4 dell'articolo 11, anziché il comma 5.

Si allegano al presente parere le osservazioni formulate dalla Commissione 14ª (Politiche dell'Unione europea).

ORDINI DEL GIORNO AL DISEGNO DI LEGGE
N. [2633](#)

G/2633/2/12 (testo 2)

[Stabile](#), [Rizzotti](#)

Il Senato,

in sede di discussione del disegno di legge recante "Delega al Governo per il riordino della disciplina degli Istituti di ricovero e cura a carattere scientifico, di cui al decreto legislativo 16 ottobre 2003, n. 288",

premessi che:

il comma 1 dell'articolo 1 stabilisce che il Governo, al fine di rafforzare la qualità della ricerca sanitaria del Servizio sanitario nazionale in un'ottica traslazionale, anche mediante il potenziamento delle politiche di ricerca del Ministero della salute, è delegato ad adottare, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, uno o più decreti legislativi recanti disposizioni per il riordino della disciplina degli Istituti di ricovero e cura a carattere scientifico di cui al decreto legislativo 16 ottobre 2003, n. 288, nel rispetto di alcuni principi e criteri direttivi, fatta salva l'autonomia giuridico-amministrativa degli istituti di diritto privato di cui all'articolo 12, comma 1, del medesimo decreto legislativo n. 288 del 2003;

in questo quadro, sarebbe opportuno prevedere norme relative alle procedure di stabilizzazione del personale precario rispettivamente nella dirigenza e nel comparto oltre che disposizioni per rendere attuabile la procedura di specializzazione post lauream in sovrannumero,

impegna il Governo a valutare la possibilità di:

prevedere che nel decreto delegato siano previste norme relative alle procedure di stabilizzazione del personale precario rispettivamente nella dirigenza e nel comparto;

prevedere che nel decreto delegato siano previste norme per rendere attuabile la procedura di specializzazione *post lauream* in sovrannumero

G/2633/3/12 (testo 2)

[Fregolent](#), [Cantù](#), [Doria](#), [Marin](#), [Lunesu](#)

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge n. 2633 recante "Delega al Governo per il riordino della disciplina degli Istituti di ricovero e cura a carattere scientifico, di cui al decreto legislativo 16 ottobre 2003, n. 288"

premessi che:

il disegno di legge all'esame dell'Aula conferisce al Governo la delega «per il riordino della

disciplina degli Istituti di ricovero e cura a carattere scientifico, di cui al decreto legislativo 16 ottobre 2003, n. 288»;

nell'elencare i principi e i criteri direttivi per l'esercizio della delega, l'articolo unico del disegno di legge prevede, al comma 1, lettera *n*), la «revisione della disciplina del personale della ricerca sanitaria di cui all'articolo 1, commi da 422 a 434 della legge 27 dicembre 2017, n. 205»;

le disposizioni di cui al sopra citato articolo 1, commi 422 e seguenti, della legge di bilancio 2018 non hanno sortito gli effetti sperati dal punto di vista della valorizzazione del personale della ricerca sanitaria e necessitano, conseguentemente, di essere modificate sotto alcuni aspetti se si vuole veramente dare impulso al settore, in armonia con quanto si prefiggono di fare il Piano nazionale di ripresa e resilienza («Pnrr») e il Programma nazionale della ricerca sanitaria 2020-2022 («Pnrs»);

una prima criticità che affligge la disciplina vigente concerne il percorso in cui si articola la cosiddetta «piramide» dei ricercatori, la cui durata decennale (5+5) ha di fatto regolarizzato, anziché arginare, l'abuso dei contratti a termine, gettando le basi per una sorta di «precariato a vita» - com'è stato definito da più parti - con punte che raggiungono i trent'anni per il personale storico della ricerca sanitaria e una media nazionale che oltrepassa, ampiamente, i dieci anni di contratti atipici;

in secondo luogo, occorre integrare la disciplina vigente nella parte in cui non contempla, accanto alle attuali figure della piramide, uno specifico ruolo dirigenziale della ricerca sanitaria;

a seguito dell'entrata in vigore del comma 14 dell'art.15 del decreto legge n.95 del 6 luglio 2012, convertito, con modificazioni dalla legge 7 agosto 2012, n.135, la spesa complessivamente destinata dalle regioni e province autonome all'acquisto di prestazioni sanitarie da soggetti accreditati per l'assistenza specialistica ambulatoriale e per l'assistenza ospedaliera e territoriale è rimasta invariata, per espressa statuizione normativa benché, nonostante il FSN sia stato nel tempo significativamente aumentato;

considerato che:

la mancata creazione di uno specifico ruolo dirigenziale della ricerca sanitaria e l'impropria collocazione di tutto il personale nell'area contrattuale del comparto ha fortemente demotivato i ricercatori, ne ha mortificato il lungo percorso di studi e, ancora, ha ostacolato lo sviluppo della sinergia tra assistenza e ricerca, la cui importanza viene ribadita, in più punti, anche nell'ambito del disegno di legge all'esame dell'Aula;

la possibilità di assumere, stabilizzare e inquadrare adeguatamente il personale della ricerca sanitaria risulta indispensabile per la competitività degli IRCCS a livello nazionale e internazionale e per attrarre le menti più brillanti nel circuito di ricerca;

la ricerca clinica, per svilupparsi ed essere competitiva, deve essere caratterizzata da un costante interscambio, facendo convergere discipline diverse (mediche, infermieristiche, economiche, sociali, epidemiologiche, statistiche e informatiche) e, conseguentemente, figure professionali diverse (informatici, ingegneri biomedici, statisti) quali nodi di un'unica rete;

fino ad oggi soltanto le aziende pubbliche hanno beneficiato delle risorse incrementali, con conseguente ed evidente alterazione dei livelli di finanziamento complessivamente assegnati alla sanità accreditata e a quella pubblica;

impegna il Governo a valutare la possibilità di:

a) valutare la stabilizzazione del suddetto personale ai sensi dell'articolo 20 del decreto legislativo 25 maggio 2017, n. 75, considerando gli interi periodi coperti da rapporti di lavoro flessibile e borse di studio, anche in deroga ai vigenti limiti di spesa per il personale degli enti del Servizio sanitario nazionale;

b) valutare l'opportunità di individuare un percorso specifico attraverso il quale il personale della ricerca sanitaria accede alle scuole di specializzazione in soprannumero, fermi restando gli oneri retributivi e previdenziali in capo all'IRCCS per l'intera durata della scuola di specializzazione e lo svolgimento del tirocinio pratico presso l'IRCCS stesso;

c) valutare l'opportunità di intervenire normativamente per definire adeguate quote di

dotazioni organiche di personale della ricerca sanitaria al fine di introdurre un ruolo per la Dirigenza della ricerca sanitaria;

d) valutare l'opportunità riconoscere le figure professionali che il progresso tecnologico ha reso necessario allo sviluppo della ricerca biomedica di qualità;

e) valutare l'opportunità di introdurre una rivalutazione automatica, su base annua, del livello di spesa complessivamente assegnato ai soggetti accreditati in considerazione degli eventuali incrementi del FSN, fatta salva la libertà delle regioni e delle province autonome di individuare la destinazione delle risorse così determinate.

G/2633/4/12 (testo 2)

[Cantù](#), [Fregolent](#), [Doria](#), [Marin](#), [Lunesu](#)

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge n. 2663 recante "Delega al Governo per il riordino della disciplina degli Istituti di ricovero e cura a carattere scientifico, di cui al decreto legislativo 16 ottobre 2003, n. 288"

premesse che:

il disegno di legge in esame contiene una delega al Governo per il riordino della disciplina degli Istituti di ricovero e cura a carattere scientifico (IRCCS), i quali perseguono finalità di ricerca nel campo biomedico ed in quello dell'organizzazione e gestione dei servizi sanitari, unitamente a prestazioni di ricovero e cura di alta specialità;

tale delega trae origine dalle azioni di riforma previste dal PNRR e, più precisamente, dalla componente 2 concernente "Innovazione, ricerca e digitalizzazione del Servizio sanitario nazionale" della missione 6 in materia di salute, in cui si prevede espressamente la revisione e l'aggiornamento dell'assetto regolamentare e del regime giuridico degli Istituti di ricovero e cura a carattere scientifico (IRCCS) e delle politiche di ricerca del Ministero della salute, con l'obiettivo di rafforzare il rapporto fra ricerca, innovazione e cure sanitarie;

la riforma degli IRCCS rientra tra le azioni individuate nel PNRR per migliorare la situazione strutturale del Paese e in tal senso costituisce parte integrante della ripresa che si intende attivare anche grazie alle risorse europee nonché come si evince nella Nota di aggiornamento del Documento di economia e finanza 2021, costituisce uno strumento collegato alla manovra di bilancio 2022-2024, ai sensi dell'articolo 7 della legge 31 dicembre 2009, n. 19;

nella relazione illustrativa del disegno di legge, si fa riferimento, inoltre, ai processi di evoluzione, transizione epidemiologica e deospedalizzazione del Servizio sanitario nazionale, dai quali deriva la necessità di apportare cambiamenti anche all'attuale assetto degli Istituti di ricovero e cura a carattere scientifico;

in armonia con i processi sopra menzionati, si ritiene che gli IRCCS debbano diventare non solo il punto di riferimento per la cura e la ricerca che viene in essi svolta, ma anche incubatori di conoscenza e formazione nella rete di offerta del sistema formativo delle specializzazioni mediche e delle strutture qualificate in *Teaching Hospital* fermo l'impianto generale del decreto legislativo 17 agosto 1999, n. 368, e dunque in ogni caso nell'ambito del coordinamento operato dalla scuola di specializzazione così come per la creazione di un sistema di erogazione di prestazioni *Second Opinion Supporting*, in linea con le nuove regole di accreditamento e contrattualizzazione per il rafforzamento dei processi di integrazione Ospedale Territorio, di digitalizzazione, telemedicina e sviluppo dell'assistenza territoriale a Missione 6 del PNRR, secondo la novella di cui all'articolo 16 della legge annuale per la concorrenza e il mercato;

in questa prospettiva, al fine di valorizzare tutti gli istituti di ricovero e cura a carattere scientifico (IRCCS) pubblici e privati, mono e plurispecialistici non solo quali incubatori di ricerca ma di conoscenza e formazione, appare necessario includerli all'interno del processo di formazione dei medici specialisti da formare attraverso i contratti di formazione di *Teaching Hospital* nel solco di quanto già proposto in disegni di legge in discussione presso la competente Commissione 12ª, tra cui

l'AS n. 1106 e l'AS n. 2153 in specie all'articolo 5;

Impegna il Governo, in linea con i principi di delega per il riordino della disciplina degli Istituti di ricovero e cura a carattere scientifico (IRCCS) di cui al presente provvedimento, a valutare la possibilità di:

a) prevedere nel quadro del più ampio percorso di revisione della professione medica basata sul *Constant Training On The Job*, adeguate disposizioni attuative per l'iscrizione previsionale degli IRCCS di cui all'articolo 1, comma 1, del decreto legislativo 16 ottobre 2003, n. 288, e dei presidi ospedalieri di secondo livello di aziende sanitarie, come definiti dal decreto del Ministro della salute 2 aprile 2015, n.70, quali *Second Opinion Supporting - Teaching Hospital*, accreditati alla formazione delle nuove leve, promuovendo modelli anche sperimentali nel periodo di attuazione del PNRR e in revisione del regolamento di cui al decreto del Ministro della salute 2 aprile 2015 n. 70, volti ad assicurare:

- la valorizzazione dell'approccio multi-disciplinare;
- la gestione operativa della malattia come singolo fenotipo nell'ambito di una visione di processo;
- la diagnostica quale momento di ricomposizione di sintesi tramite la riallocazione dei fenotipi negli ambiti di patologia, tenendo conto del fattore temporale;
- la diffusione della pratica della diagnosi multidisciplinare collegiale (DMC);
- la certezza di ricadute di appropriatezza uniformi sul territorio;
- la traslazione capillare dei risultati della ricerca in un'ottica di gestione complessiva del paziente lungo tutto il percorso clinico;
- il contributo del territorio, degli ospedali e delle università alla traslazione dei risultati nella ricerca (Big Data);
- la riduzione del dualismo nelle cure tra sistema ospedaliero e IRCCS, grazie a strumenti di condivisione delle competenze cliniche degli IRCCS in modo distribuito ed equiaccessibile sul SSN/SSR, utilizzando meccanismi digitalizzati di supporto diagnostico che rispondano alle richieste sia dell'ospedale che del territorio di una Second Opinion sul modello Virtual Hospital offerta da strutture di terzo livello (IRCCS) sulla diagnosi e sul miglior percorso diagnostico, terapeutico ed assistenziale (PDTA) da processare per la cura del paziente;
- la garanzia della presa in carico dei pazienti all'interno dei rispettivi territori, preconditione per la marginalizzazione delle criticità e delle distorsioni del cosiddetto «turismo sanitario».

b) prevedere adeguate disposizioni attuative per l'introduzione, quale strumento operativo a supporto della rete formativa dei corsi di formazione specialistica di cui al decreto legislativo n. 368 del 1999 e dei contratti di formazione specialistica attraverso il Teaching Hospital, della procedura di supporto clinico multidisciplinare collegiale di tipo Virtual Hospital (SCMC-VH), da svolgere all'interno del sistema formativo Teaching Hospital e Second Opinion Supporting (TH-SOS) e consistente nell'apprendimento delle tecniche di erogazione di prestazioni di tipo diagnostico terapeutico effettuate da remoto e mediante teleconsulto secondo protocolli standard.

G/2633/7/12 (testo 2)

[Giuseppe Pisani](#), [Endrizzi](#), [Marinello](#), [Mautone](#), [Pirro](#)

Il Senato

in sede di esame del disegno di legge di delega al Governo per il riordino della disciplina degli Istituti di ricovero e cura a carattere scientifico, di cui al decreto legislativo 16 ottobre 2003, n. 288;

premesso che:

il provvedimento all'esame consta di un unico articolo recante la delega al governo per il riordino della disciplina degli istituti di ricovero e cura a carattere scientifico e al comma 1, nel prevedere che entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della legge di delega il governo dovrà emanare uno o più decreti legislativi, elenca 15 principi di indirizzo e criteri elencati dalla lettera a) alla q) ai quali il

Governo dovrà attenersi;

in particolare, alla lettera b) dell'articolo 1 il secondo principio prevede la revisione sia della procedura di riconoscimento del carattere scientifico che di revoca e conferma degli IRCCS;

appare opportuno l'inserimento di una chiara indicazione - sia nell'ambito delle procedure di valutazione degli IRCCS per il mantenimento del loro carattere scientifico, sia in quelle autorizzatorie di nuovi Istituti - sulla garanzia che il rapporto di lavoro del personale degli IRCCS di diritto privato sia disciplinato dal contratto Nazionale della Sanità Privata firmato dalle organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative, e che al personale della ricerca venga garantito almeno analogo trattamento previsto per i ricercatori pubblici al fine impedire il protrarsi di fenomeni di *dumping* contrattuale che impediscono la parità di trattamento giuridico ed economico tra i lavoratori che operano in questo nevralgico settore;

gli IRCCS sono a tutti gli effetti inseriti - per le professionalità operanti e il conseguente carico sulla fiscalità generale attraverso i vari sistemi sanitari regionali - nelle prestazioni erogate dallo Stato, appare quindi ineludibile che venga applicata al personale in essi operante la disciplina contrattuale nazionale già in essere per l'area ed il comparto del SSN stipulata nel pubblico impiego, con le conseguenti tutele in ogni aspetto della contrattazione aziendale, o in subordine quello sottoscritto dalle Organizzazioni Sindacali maggiormente rappresentative;

l'evidente anomalia di una previsione di pari risultati a quelli pubblici, che siano ottenuti a scapito dei dirigenti medici e sanitari dipendenti, spesso costretti a turnazioni insostenibili e sottopagate, appare non tollerabile;

impegna il Governo a valutare l'opportunità di:

intervenire, per quanto di sua competenza, affinché sia garantita, con riguardo agli IRCCS di diritto privato, la parità di trattamento giuridico ed economico del personale impiegato, con l'applicazione della disciplina contrattuale nazionale già in essere per l'area ed il comparto del Servizio sanitario nazionale stipulata nel pubblico impiego, con le conseguenti tutele in ogni aspetto della contrattazione aziendale, o in subordine quello sottoscritto dalle Organizzazioni Sindacali maggiormente rappresentative, anche al fine di impedire il protrarsi di fenomeni di *dumping* contrattuale che ostacolano la parità di trattamento giuridico ed economico tra i lavoratori che operano in questo nevralgico settore .

G/2633/11/12 (testo 2)

Parente

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge recante "Delega al Governo per il riordino della disciplina degli Istituti di ricovero e cura a carattere scientifico, di cui al decreto legislativo 16 ottobre 2003, n. 288"

premessi che:

gli Istituti di Ricovero e Cura a Carattere Scientifico (IRCCS) sono strutture di eccellenza del Servizio Sanitario Nazionale che perseguono finalità di ricerca, prevalentemente clinica e traslazionale, nel campo biomedico, in quello dell'organizzazione e gestione dei servizi sanitari, e devono orientare le proprie attività di ricerca al trasferimento nella pratica assistenziale di interventi innovativi ed efficaci realizzando prestazione di ricovero e cura di alta specialità;

la presente delega intende garantire che si raggiungano gli obiettivi di riforma che nascono dalla componente 2 della Missione 6 "Salute" del PNRR concernente "Innovazione, Ricerca e Digitalizzazione del Servizio Sanitario Nazionale", e quindi con l'obiettivo di rafforzare il rapporto fra ricerca, innovazione e cure sanitarie e consentire al sistema degli IRCCS di rispondere alle nuove sfide del SSN;

considerato che,

nella legge di riforma degli Istituti di Ricovero e Cura a Carattere Scientifico non è prevista

l'assegnazione di funzioni agli IRCCS e che ogni regione disciplina la materia in maniera autonoma e diversificata non esistendo una legge quadro che obblighi le regioni a regolamentare le rispettive funzioni degli istituti,

impegna il Governo a valutare la possibilità di:

inserire nel decreto di attuazione della legge di riforma degli IRCCS una norma quadro che preveda l'obbligo per tutte le Regioni di approvare una disciplina di riferimento unitaria che delinea le funzioni degli IRCCS, sia di diritto pubblico che di diritto privato.

G/2633/13/12 (testo 2)

[Parente](#)

Il Senato, in sede di esame del disegno di legge concernente Delega al Governo per il riordino della disciplina degli Istituti di ricovero e cura a carattere scientifico, di cui al decreto legislativo 16 ottobre 2003, n. 288,

premessi che:

gli Istituti di Ricovero e Cura a Carattere Scientifico (IRCCS) sono strutture di eccellenza del Servizio Sanitario Nazionale che perseguono finalità di ricerca, prevalentemente clinica e traslazionale, nel campo biomedico, in quello dell'organizzazione e gestione dei servizi sanitari, e devono orientare le proprie attività di ricerca al trasferimento nella pratica assistenziale di interventi innovativi ed efficaci realizzando prestazione di ricovero e cura di alta specialità;

la presente delega intende garantire che si raggiungano gli obiettivi di riforma che nascono dalla componente 2 della Missione 6 "Salute" del PNRR concernente "Innovazione, Ricerca e Digitalizzazione del Servizio Sanitario Nazionale", e quindi con l'obiettivo di rafforzare il rapporto fra ricerca, innovazione e cure sanitarie e consentire al sistema degli IRCCS di rispondere alle nuove sfide del SSN;

considerato che:

è essenziale salvaguardare in questi Istituti la stretta integrazione tra ricerca ed assistenza, considerando lo specifico carattere di traslationalità della ricerca e la necessità di potenziare l'eccellenza clinica realizzata proprio attraverso la ricerca;

è opportuno assicurare un equo accesso da parte dei cittadini alle prestazioni di alta specialità degli IRCCS a prescindere dal luogo di residenza del paziente in un quadro generale di appropriatezza e ottimizzazione dell'offerta assistenziale del SSN;

impegna il Governo, in sede di esercizio della presente delega, a valutare la possibilità di:

- assicurare, mediante gli accordi/contratti con tali Istituti, il livello quantitativo e qualitativo di prestazioni idonee a garantire l'inscindibile attività di ricerca;
- garantire la possibilità di accesso alle prestazioni degli IRCCS aventi sede in regioni diverse da quelle di residenza;
- rafforzare il principio del bacino di utenza interregionale degli IRCCS e, in particolar modo, di quelli aventi sede in regioni di piccole dimensioni.

G/2633/15/12 (testo 2)

[Cantù](#), [Fregolent](#), [Doria](#), [Marin](#), [Lunesu](#)

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge n. 2633 recante "Delega al Governo per il riordino della disciplina degli Istituti di ricovero e cura a carattere scientifico, di cui al decreto legislativo 16 ottobre 2003, n. 288"

premessi che:

il provvedimento all'esame consta di un unico articolo recante la delega al Governo per il riordino della disciplina degli istituti di ricovero e cura a carattere scientifico e al comma 1, nel prevedere che entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della legge di delega il Governo dovrà emanare uno o più

decreti legislativi, elenca 15 principi di indirizzo e criteri elencati dalla lettera *a)* alla *q)* ai quali il Governo dovrà attenersi;

la presente riforma è volta ad introdurre criteri e *standard* internazionali per il riconoscimento e la conferma del carattere scientifico degli IRCCS, sia degli IRCCS attualmente accreditati e convenzionati con il Servizio Sanitario Nazionale che di quelli di nuova istituzione, con la valutazione basata su più ampi criteri, al fine di garantire esclusivamente la presenza di strutture di eccellenza secondo una matrice di principi da declinare secondo parametri oggettivi e misurabili a garanzia in punto di efficacia, in termini di contributo misurabile della ricerca alla sostenibilità in chiave universalistica della tutela della salute a garanzia dei livelli di essenziali di assistenza; di efficienza, in termini di appropriatezza dell'impiego delle risorse economico-finanziarie per dare di più costando di meno; di circolarità dell'innovazione in termini di effettiva accessibilità alle terapie avanzate secondo il bisogno espresso a garanzia della soddisfazione degli utenti e partecipazione dei cittadini; di equità, in termini di contrasto delle diseguaglianze degli interventi; di esiti positivi di prevenzione, medicina predittiva e personalizzata;

tra gli obiettivi a cui la riforma punta, inoltre, vi è lo sviluppo delle potenzialità degli istituti e la valorizzazione dell'attività di trasferimento tecnologico con le imprese;

in particolare, la lettera *d)* del provvedimento all'esame, introduce un principio che assicura l'accesso agli IRCCS, in quanto istituti di ricerca e assistenza a rilevanza nazionale, indipendentemente dalla regione di residenza del paziente, allo scopo di garantire un equo accesso dei cittadini alle prestazioni di alta specialità tipiche, per competenza e specializzazione tecnologica, degli IRCCS;

ritenuto che:

è indispensabile la creazione di un sistema organizzativo omogeneo, in grado di garantire il potenziamento e il confronto costante delle *performance* raggiunte dai singoli IRCCS nel quadro degli innovativi principi di legge delega a garanzia di monitoraggio, valutazione e controllo degli impieghi e degli esiti di tutti gli erogatori della rete di offerta accreditata e convenzionata;

impegna il Governo in linea con i principi di delega di cui al presente provvedimento e le nuove regole di accreditamento e contrattualizzazione delle strutture di cui all'articolo 16 della legge annuale per la concorrenza e il mercato, a valutare la possibilità di:

prevedere adeguate disposizioni attuative per il rafforzamento delle funzioni in capo ad Agenas, quale organismo indipendente dotato di personalità giuridica pubblica e di autonomia organizzativa, tecnica, amministrativa, contabile e gestionale, per la realizzazione del sistema di valutazione quantitativa, monitoraggio e controllo degli impieghi e degli esiti delle prestazioni erogate in regime di servizio sanitario nazionale nell'interesse dell'utenza, ricomprendendo nel rating delle strutture accreditate e convenzionate del sistema sanitario nazionale gli Istituti di Ricovero e Cura a Carattere Scientifico di diritto pubblico e di diritto privato nella nuova Rete di Offerta integrata secondo criteri e indicatori oggettivi e misurabili, anche con l'impiego di tecniche di Machine Learning.

G/2633/16/12 (testo 2)

[Sbrollini](#), [Fregolent](#)

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge recante "Delega al Governo per il riordino della disciplina degli Istituti di ricovero e cura a carattere scientifico, di cui al decreto legislativo 16 ottobre 2003, n. 288"

premessso che:

nell'elencare i principi e i criteri direttivi per l'esercizio della delega, l'articolo unico del disegno di legge prevede, al comma 1, lettera n), la «revisione della disciplina del personale della ricerca sanitaria di cui all'articolo 1, commi da 422 a 434 della legge 27 dicembre 2017, n. 205»

considerato che:

a seguito dell'entrata in vigore del comma 14, articolo 15, del decreto legge 6 luglio 2012, n. 95,

convertito, con modificazioni dalla legge 7 agosto 2012, n.135, la spesa complessivamente destinata dalle regioni e province autonome all'acquisto di prestazioni sanitarie da soggetti accreditati per l'assistenza specialistica ambulatoriale e per l'assistenza ospedaliera e territoriale è rimasta invariata, per espressa statuizione normativa benché, nonostante il FSN sia stato nel tempo significativamente aumentato;

visto che:

fino ad oggi soltanto le aziende pubbliche hanno beneficiato di tali risorse incrementali, con conseguente ed evidente alterazione dei livelli di finanziamento complessivamente assegnati alla sanità accreditata e a quella pubblica;

impegna il Governo, compatibilmente con i vincoli di bilancio:

nella redazione dello schema di decreto legislativo attuativo della delega, a valutare l'opportunità di introdurre una rivalutazione automatica, su base annua, del livello di spesa complessivamente assegnato ai soggetti accreditati in considerazione degli eventuali incrementi del FSN, fatta salva la libertà delle regioni e delle province autonome di individuare la destinazione delle risorse così determinate.

1.4.2.9. 13[^] Commissione permanente (Territorio, ambiente, beni ambientali)

1.4.2.9.1. 13ª Commissione permanente (Territorio, ambiente, beni ambientali) - Seduta n. 319 (pom.) del 28/06/2022

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

TERRITORIO, AMBIENTE, BENI AMBIENTALI (13ª)
MARTEDÌ 28 GIUGNO 2022
319ª Seduta

Presidenza della Presidente
[MORONESE](#)

Interviene il sottosegretario di Stato per la transizione ecologica Ilaria Fontana.

La seduta inizia alle ore 15,50.

IN SEDE CONSULTIVA

(2646) Conversione in legge del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili

(Parere alla 8ª Commissione. Esame e rinvio)

Riferisce la relatrice [CALIGIURI](#) (FIBP-UDC) rilevando che il decreto-legge in esame - che si compone di 13 articoli ed è assegnato in sede referente alla 8ª Commissione permanente - si muove in linea con gli obiettivi del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) e in continuità con le misure introdotte dal decreto-legge n. 121 del 2021, prevedendo l'ulteriore snellimento degli iter amministrativi e autorizzativi volti ad accelerare la realizzazione di opere sostenibili. Contiene inoltre disposizioni finalizzate alla sperimentazione di nuove forme di mobilità e al potenziamento e al miglioramento della programmazione dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale. Ulteriori obiettivi sono poi quelli di migliorare la sicurezza stradale e dei servizi di trasporto anche aereo, di agevolare la realizzazione delle infrastrutture idriche e rafforzarne il relativo controllo, di facilitare gli investimenti infrastrutturali nelle città di Roma, in vista del Giubileo 2025, di Venezia, al fine di potenziare il traffico crocieristico salvaguardando al contempo la tutela della laguna, e di Savona, con riferimento alla funzionalità del suo impianto funiviario. Sono infine previste misure urgenti per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (d'ora in poi "MIMS"), disposizioni sull'utilizzo di dispositivi di protezione delle vie respiratorie e misure in materia di funzionamento della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS e della Commissione tecnica PNRR-PNIEC (Piano Nazionale Integrato Energia e Clima). Con specifico riferimento agli ambiti di competenza della Commissione, si segnalano le seguenti disposizioni.

L'articolo 1 reca misure di accelerazione per la realizzazione delle opere per la viabilità della

città di Roma e il Giubileo della Chiesa cattolica del 2025. I commi 1 e 2 recano disposizioni di semplificazione e accelerazione delle procedure di valutazione di impatto ambientale (VIA) e di verifica preventiva dell'interesse archeologico in relazione agli interventi compresi nel "Programma dettagliato degli interventi connessi alle celebrazioni del Giubileo della Chiesa cattolica per il 2025 nella città di Roma". Il comma 1 estende agli interventi inseriti nel suddetto Programma dettagliato, predisposto dal Commissario straordinario, le misure di accelerazione delle procedure per la valutazione di impatto ambientale già previste per gli interventi inseriti nel PNRR disponendo che le procedure di VIA siano svolte nei tempi ridotti e secondo le modalità semplificate della c.d. VIA *fast track* di cui all'articolo 8, comma 2-*bis* del Codice dell'ambiente. Il comma 2 riduce altresì da sessanta a quarantacinque giorni il termine entro il quale il soprintendente può richiedere che gli interventi suddetti siano sottoposti a verifica preventiva dell'interesse archeologico.

L'articolo 2 reca misure urgenti in materia di costruzione, manutenzione e messa in sicurezza delle dighe, nonché di controllo sul loro esercizio. Il comma 1 modifica la procedura di approvazione e il contenuto del regolamento per la disciplina del procedimento di approvazione dei progetti e del controllo sulla costruzione e l'esercizio delle dighe, il cui ambito viene esteso anche alla dismissione delle stesse, disponendo, tra l'altro, che il regolamento sia adottato con decreto del Ministro delle infrastrutture, previa intesa in sede di Conferenza unificata, invece che con decreto del Presidente della Repubblica. Il comma 2 prevede stanziamenti per il riconoscimento di incentivi ai dipendenti del MIMS di livello non dirigenziale che svolgano specifiche funzioni di vigilanza tecnica sui lavori e sull'esercizio delle dighe e delle opere di derivazione, nonché di istruttoria di progetti e di valutazione della sicurezza, mentre il comma 3 individua le risorse necessarie per la copertura delle spese di missione del personale impegnato nelle suddette funzioni.

L'articolo 3 reca misure di adeguamento infrastrutturale delle Capitanerie di porto, dell'Arma dei carabinieri e della Guardia di finanza, prevedendo - al comma 1 - l'istituzione, nello stato di previsione del MIMS, di un fondo con una dotazione complessiva di 65 milioni di euro per il periodo 2022-2036 per assicurare la funzionalità delle Capitanerie di porto anche attraverso la realizzazione di interventi da eseguire in un arco temporale ultradecennale per la costruzione di nuove sedi e infrastrutture, la ristrutturazione, l'ampliamento, il completamento, l'esecuzione di interventi straordinari, l'efficientamento energetico, l'acquisto dei relativi arredi e il miglioramento antisismico di quelle già esistenti, oltre che delle annesse pertinenze. All'affidamento delle opere sono applicate le disposizioni previste dal decreto-legge "semplificazioni" del 2021 per le opere inserite nel PNRR. I commi 5 e 6 modificano la disciplina dettata dalla legge di bilancio per il 2022 per la costruzione di caserme per l'Arma dei carabinieri e la Guardia di finanza. Tra l'altro, viene eliminata la previsione di un programma ultradecennale, sostituito da un elenco di interventi, e la finalità dell'adeguamento antisismico viene sostituita da quella del miglioramento antisismico.

L'articolo 4 reca misure urgenti in materia di trasporto marittimo di passeggeri, di adeguamenti infrastrutturali portuali e per la laguna di Venezia. Il comma 1, per garantire lo svolgimento dell'attività crocieristica 2022 nella laguna di Venezia, autorizza il Commissario straordinario per la realizzazione di approdi temporanei e di interventi complementari per la salvaguardia di Venezia e della sua laguna a realizzare un ulteriore punto di attracco temporaneo nell'area di Chioggia. Per tale intervento il limite di spesa è fissato a 1 milione di euro per il 2022. Il comma 4 modifica la disciplina dell'Autorità per la Laguna di Venezia, che viene ridenominata Autorità per la Laguna di Venezia - Nuovo Magistrato alle Acque. Tra l'altro: si elimina la previsione che attribuiva all'Autorità l'alta sorveglianza sugli interventi di salvaguardia dell'ambito lagunare; si rende facoltativo lo svolgimento dell'attività tecnica di vigilanza e supporto ad amministrazioni, enti ed organismi in relazione alla realizzazione di opere pubbliche nell'ambito lagunare; si chiarisce che il compito di riscossione delle sanzioni amministrative derivanti dalle infrazioni in ambito lagunare è circoscritto alle attività di propria competenza; si precisa il riparto di competenze tra l'Autorità e il comune di Venezia in materia di acque reflue e scarichi civili e industriali; si stabilisce che il decreto ministeriale di nomina del Presidente sia adottato d'intesa con il sindaco della Città metropolitana, invece che sentiti la regione Veneto e il Comune di Venezia; si chiarisce che il Presidente deve sottoporre le scelte strategiche

aziendali e le nomine dei dirigenti responsabili delle strutture di vertice alla valutazione preventiva del Comitato di gestione; si stabilisce che i componenti del Comitato consultivo non debbano essere necessariamente esperti in materia idraulica e di morfodinamica lagunare e di gestione e conservazione dell'ambiente; si prevede che, in sede di prima applicazione, lo statuto dell'Autorità è adottato sentiti il Presidente della regione Veneto e il Sindaco della città metropolitana di Venezia; si rende obbligatorio il ricorso al patrocinio dell'Avvocatura dello Stato; si riduce il termine per l'espressione dei pareri che la Commissione tecnico-consultiva esprime sulle richieste di autorizzazione alla movimentazione dei sedimenti risultanti dall'escavo dei fondali del contermine lagunare. Il comma 5 demanda al Comitato istituzionale per la salvaguardia di Venezia e della sua laguna l'approvazione dell'eventuale rimodulazione delle risorse ripartite per gli interventi nell'ambito della laguna.

L'articolo 6 interviene sul settore del trasporto aereo, con disposizioni volte ad accelerare lo sviluppo del Sistema nazionale integrato dei trasporti (SNIT), aumentare l'accesso ferroviario agli aeroporti nonché incrementare la rilevanza strategica e lo sviluppo degli aeroporti intercontinentali. In particolare, i commi 1 e 2 prevedono che per le opere inserite nei piani di sviluppo aeroportuale, ivi inclusi gli interventi di mitigazione e miglioramento ambientale, le procedure per la valutazione di impatto ambientale e il dibattito pubblico siano svolti nei tempi previsti per gli interventi inclusi nel PNRR, rispettivamente dal già citato articolo 8, comma 2-*bis*, del Codice dell'Ambiente e dall'articolo 46 del decreto-legge "semplificazioni" del 2021. Per le medesime opere sono inoltre dimezzati i termini per l'accertamento di conformità alle prescrizioni delle norme e dei piani urbanistici ed edilizi e si prevede che, qualora comportino un miglioramento dell'impatto ambientale sulle aree antropizzate, esse siano recepite in via prioritaria all'interno degli strumenti di pianificazione urbanistica, naturalistica e paesaggistica vigenti. Il comma 3 estende talune delle suddette semplificazioni anche ai piani di sviluppo aeroportuale degli altri aeroporti di interesse nazionale.

L'articolo 7 introduce, al comma 1, una serie di modifiche al codice della strada, complessivamente volte a ridurre gli oneri amministrativi a carico degli utenti, a favorire lo sviluppo della mobilità sostenibile e ad incrementare la sicurezza della circolazione stradale, tra le quali l'attribuzione di una qualificazione giuridica alle infrastrutture per la ricarica dei veicoli elettrici e l'intervento sull'inquadramento e sulla disciplina normativa dei «velocipedi elettrici». Il comma 3 proroga di ulteriori 12 mesi (portandolo da 12 a 24 mesi) il termine di conclusione della sperimentazione della circolazione su strada di veicoli per la mobilità personale a propulsione prevalentemente elettrica.

L'articolo 8 reca previsioni volte a migliorare la programmazione dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale e, più in generale, della mobilità locale in tutte le sue modalità. Al comma 2, lettera a) si prevede che l'"Osservatorio nazionale per il supporto alla programmazione e per il monitoraggio della mobilità pubblica sostenibile" - istituito presso il MIMS con la legge finanziaria del 2008, e la cui nuova denominazione viene attribuita al comma 1, al posto della precedente "Osservatorio nazionale sulle politiche del trasporto pubblico locale" - provveda, tra gli altri compiti, alla predisposizione periodica di modelli di elaborazione dei dati trasportistici, economici e ambientali per la programmazione dei servizi di trasporto pubblico locale integrata, ove possibile, con programmi di mobilità attiva e di soluzioni innovative di mobilità sostenibile nelle aree urbane.

L'articolo 10 - recante disposizioni in materia di opere pubbliche di particolare complessità o di rilevante impatto, nonché per la funzionalità del Consiglio superiore dei lavori pubblici - contempla al comma 1 una novella dell'articolo 44, comma 3, del decreto legge "semplificazioni" del 2021 (con il quale è stata definita una procedura speciale e semplificata in relazione ad alcune opere pubbliche di particolare complessità o di rilevante impatto, specificamente indicate nell'Allegato IV al citato provvedimento) al fine di chiarire che le procedure di VIA semplificate, previste per le opere inserite nel PNRR, si applicano per tutti gli interventi di cui all'Allegato IV del decreto legge semplificazioni del 2021, indipendentemente dalla relativa fonte di finanziamento.

L'articolo 12, al fine di consentire il corretto funzionamento della Commissione tecnica VIA e della Commissione PNRR-PNIEC, autorizza la spesa di 1,5 milioni di euro annui a decorrere dal 2022. Lo stesso articolo disciplina la copertura degli oneri conseguenti, prevedendo che agli stessi si

provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2022-2024, nell'ambito del programma «Fondi di riserva e speciali» della missione «Fondi da ripartire» dello stato di previsione del MEF per l'anno 2022, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero della transizione ecologica.

La presidente [MORONESE](#) fissa alle ore 18 del 30 giugno 2022 il termine per la presentazione di eventuali osservazioni, delle quali la relatrice potrà tenere conto ai fini della predisposizione di uno schema di parere.

Non facendosi osservazioni in senso contrario, così rimane stabilito.

Si apre il dibattito.

Interviene il senatore [PAZZAGLINI](#) (*L-SP-PSd'Az*) il quale manifesta alcune perplessità con riferimento all'articolo 3 del decreto - legge in titolo, sottolineando come gli interventi finalizzati al "miglioramento" sismico - e non all'adeguamento sismico - si sono troppo spesso rilevati, alla luce dell'esperienza, come un inutile dispendio di risorse pubbliche.

Ulteriori perplessità manifesta poi con riferimento all'articolo 6, comma 1, lettera c), e comma 2, non risultando chiaro dal combinato disposto delle due previsioni in questione quale sia il rapporto fra i piani di sviluppo aeroportuale e le opere inserite nei medesimi, da un lato, e gli strumenti della pianificazione urbanistica, naturalistica e paesaggistica vigenti, dall'altro.

La senatrice [NUGNES](#) (*Misto*) formula un giudizio negativo sul fatto che ancora una volta, in ordine all'esame di misure di significativa portata che investono per molti aspetti le competenze della Commissione, quest'ultima non risulta adeguatamente coinvolta. A questo riguardo giudica umiliante che, su un provvedimento come quello in titolo, la possibilità di interlocuzione della Commissione si riduca alla formulazione di un parere.

Nel merito non può poi non sollevare forti perplessità nei confronti di misure di semplificazione che si aggiungono a misure nello stesso senso già adottate mediante i più recenti provvedimenti di urgenza e rispetto alle quali risulta impossibile comprendere quali saranno i risultati che dalle medesime deriveranno.

Più in particolare deve inoltre manifestarsi preoccupazione rispetto alle modifiche in materia di VIA che rischiano di ridurre l'operatività dei meccanismi di tutela ambientale, così come analoghe perplessità suscitano le modifiche apportate alla disciplina dell'Autorità per la Laguna di Venezia.

La senatrice [GALLONE](#) (*FIBP-UDC*) richiama in primo luogo l'attenzione sulle problematiche concernenti le infrastrutture idriche, rispetto alle quali sottolinea l'esigenza di una valutazione *ad hoc* anche in considerazione della situazione di grave riduzione degli approvvigionamenti idrici che sta interessando il Paese in questa fase, con ricadute pesanti sia sul piano economico sia su quello sociale. Sotto un diverso profilo ritiene necessaria anche una valutazione approfondita sul tema della riconversione all'elettrico, in quanto le scelte sulle quali ci si sta in questo momento indirizzando a livello europeo potrebbero risultare particolarmente penalizzanti per una realtà italiana che, al momento, non risulta adeguatamente strutturata per consentire un passaggio di questo tipo nei tempi attualmente ipotizzati.

La senatrice [PAVANELLI](#) (*M5S*) manifesta anch'ella forti perplessità sul fatto che l'assegnazione del disegno di legge di conversione in esame non abbia visto il coinvolgimento diretto anche della Commissione ambiente in sede referente, giudicando inaccettabile il modo in cui viene sistematicamente pregiudicata la possibilità di interlocuzione della medesima su temi di significativa rilevanza ambientale, come sono quelli oggetto del provvedimento di urgenza in titolo.

Nel merito ritiene poi non condivisibili le ulteriori semplificazioni introdotte in materia di VIA,

sottolineando che esse non riguardano solo i profili ambientali ma anche quelli concernenti la tutela dei vincoli archeologici.

Dopo aver rilevato la mancanza di un'adeguata attenzione per le problematiche afferenti la mobilità dei disabili, la senatrice si sofferma quindi sull'articolo 4 e sulle modifiche da esso apportate alla disciplina dell'autorità per la Laguna di Venezia, manifestando anche in questo caso sorpresa e contrarietà per il fatto che tali modifiche a tutto appaiono a ispirate tranne che alle esigenze di tutela della predetta Laguna.

Il seguito dell'esame è infine rinviato.

La seduta termina alle ore 16,25.

1.4.2.9.2. 13^aCommissione permanente (Territorio, ambiente, beni ambientali) - Seduta n. 320 (ant.) del 30/06/2022

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

TERRITORIO, AMBIENTE, BENI AMBIENTALI (13^a)
GIOVEDÌ 30 GIUGNO 2022
320^a Seduta

Presidenza della Presidente
[MORONESE](#)

Interviene il sottosegretario di Stato per la transizione ecologica Ilaria Fontana.

La seduta inizia alle ore 9.

*SULLA PUBBLICAZIONE DI DOCUMENTI ACQUISITI NEL CORSO DELLE AUDIZIONI
INFORMALI*

La presidente [MORONESE](#) comunica che, nel corso delle audizioni sul disegno di legge n. 2392, in materia di inquinamento da PFAS, svoltesi nelle giornate di lunedì 28 e martedì 29 marzo, di martedì 5, martedì 12 e giovedì 28 aprile, mercoledì 4 e giovedì 26 maggio 2022, in sede di Ufficio di Presidenza integrato dai rappresentanti dei Gruppi, è stata consegnata documentazione che, appena possibile, sarà resa disponibile per la pubblica consultazione sulla pagina *web* della Commissione.

Non facendosi osservazioni in senso contrario, così rimane stabilito.

IN SEDE REDIGENTE

(2392) Vilma MORONESE e altri. - Misure urgenti per la riduzione dell'inquinamento da sostanze poli e perfluoroalchiliche (PFAS) e per il miglioramento della qualità delle acque destinate al consumo umano

(2246) Sonia FREGOLENT e altri. - Disposizioni per la tutela della salute umana dalla presenza di sostanze perfluoro alchiliche (PFAS) nelle acque potabili

(2559) CRUCIOLI e Luisa ANGRISANI. - Norme relative alla cessazione della produzione e dell'impiego delle sostanze poli e perfluoroalchiliche (PFAS)

(Seguito della discussione congiunta e rinvio)

Prosegue la discussione congiunta, sospesa nella seduta del 22 giugno.

La [PRESIDENTE](#) avverte che, alla scadenza del termine fissato per venerdì 24 giugno, alle ore 12, sono stati presentati gli emendamenti e gli ordini del giorno riferiti al disegno di legge n. 2392, già

assunto come testo base nella seduta del 26 maggio scorso.

La Presidente avverte altresì che gli ordini del giorno e gli emendamenti presentati verranno pubblicati in allegato al resoconto della seduta odierna.

Dichiara poi di aggiungere la propria firma agli emendamenti 1.42, 1.43 e 2.02, nonché all'ordine del giorno n. G/2392/2/13 del senatore Zuliani.

La senatrice [LA MURA](#) (*CAL-Alt-PC-IdV*) aggiunge la propria firma a tutti gli emendamenti aventi come primi firmatari la senatrice Nugnes e la presidente Moronese. Aggiunge altresì la propria firma agli emendamenti 1.42, 1.43 e 2.02, nonché all'ordine del giorno G/2392/2/13 del senatore Zuliani.

Il senatore [ZULIANI](#) (*L-SP-PSd'Az*) aggiunge la propria firma a tutti gli emendamenti aventi come primi firmatari la senatrice Fregolent e il senatore Arrigoni.

La senatrice [PIRRO](#) (*M5S*) aggiunge la propria firma agli emendamenti aventi come primi firmatari la senatrice L'Abbate e il senatore Quarto.

Aggiunge altresì la propria firma agli emendamenti 1.42 e 1.45, nonché all'emendamento 2.0.2.

La senatrice [PAVANELLI](#) (*M5S*) aggiunge la propria firma a tutti gli emendamenti aventi come primo firmatario la presidente Moronese, nonché agli ordini del giorno G/2392/1/13 e G/2392/2/13, rispettivamente della Presidente Moronese e del senatore Zuliani.

Il senatore [BUCCARELLA](#) (*Misto-LeU-Eco*) aggiunge la propria firma a tutti gli emendamenti aventi come primi firmatari la Presidente Moronese, il senatore Quarto e la senatrice l'Abbate.

Aggiunge altresì la propria firma agli ordini del giorno G/2392/1/13 e G/2392/2/13, nonché agli emendamenti n. 1.42 e 1.43.

Il senatore [MIRABELLI](#) (*PD*) dichiara di voler aggiungere la propria firma agli emendamenti aventi come prima firmataria presidente Moronese e all'emendamento 1.42.

La senatrice [CALIGIURI](#) (*FIBP-UDC*) aggiunge la propria firma a tutti gli emendamenti presentati dai senatori del Gruppo Forza Italia.

Il seguito della discussione congiunta è quindi rinviato.

IN SEDE CONSULTIVA

(2646) Conversione in legge del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili

(Parere alla 8ª Commissione. Seguito dell'esame e rinvio)

Prosegue l'esame, sospeso nella seduta del 28 giugno.

La [PRESIDENTE](#) dichiara chiuso il dibattito.

Interviene in sede di replica la relatrice [CALIGIURI](#) (*FIBP-UDC*) la quale, rifacendosi in modo specifico alla questione posta nel suo intervento nella seduta del 28 giugno scorso dal senatore Pazzaglini, rileva come all'esito di un ulteriore approfondimento la previsione di cui alla lettera c), comma 1, dell'articolo 6 del decreto-legge in titolo non appaia in contraddizione con la previsione di

cui al comma 2 del medesimo articolo 6. Al riguardo la relatrice osserva che dall'esame dell'articolo 2 del decreto del Presidente della Repubblica n. 383 del 1994 - richiamato nella citata lettera c) - emerge innanzitutto che l'accertamento di conformità ivi previsto ha un oggetto più ampio rispetto alla pianificazione urbanistica, naturalistica e paesaggistica. Inoltre la previsione di cui al comma 2 dell'articolo 6 sembra avere comunque carattere speciale, essendo in ogni caso limitata a quelle opere che comportano un miglioramento dell'impatto ambientale sulle aree antropizzate.

In ogni caso ritiene che sul punto sarebbe senz'altro opportuno un intervento chiarificatore del Governo, che precisi se la portata delle disposizioni richiamate debba intendersi nel senso qui ipotizzato ovvero in altro senso.

Il sottosegretario Ilaria FONTANA si riserva di fornire i chiarimenti richiesti quanto prima possibile.

Il seguito dell'esame è in fine rinviato.

La seduta termina alle ore 9,25.

ORDINI DEL GIORNO ED EMENDAMENTI AL DISEGNO DI LEGGE

N. [2392](#)

G/2392/1/13

[Moronese](#), [La Mura](#), [Pirro](#), [Pavanelli](#), [Buccarella](#)

La Commissione, in sede di esame del disegno di legge recante "Misure urgenti per la riduzione dell'inquinamento da sostanze poli e perfluoroalchiliche (PFAS) e per il miglioramento della qualità delle acque destinate al consumo umano";

premessi che:

Con l'acronimo «PFAS» si fa riferimento a sostanze perfluoroalchiliche e polifluoroalchiliche, ovvero ad oltre 4700 sostanze chimiche organiche artificiali che, grazie alle loro caratteristiche chimico-fisiche, risultano altamente versatili e quindi impiegate in un'ampia gamma di prodotti di consumo e applicazioni industriali, quali schiume antincendio, rivestimenti antiaderenti, imballaggi, creme e cosmetici, tessuti, vernici, cromature, pesticidi e prodotti farmaceutici;

Per le loro caratteristiche chimico-fisiche i PFAS sono molto persistenti e molto mobili come tali o come prodotti di trasformazione o degradazione da precursori e quindi risultano in grado di essere assorbiti da flora e fauna; alcuni di essi possono accumularsi nel tempo negli esseri viventi con conseguenze tossicologiche;

I PFAS hanno la caratteristica di accumularsi nell'uomo, in particolare nel sangue, dove possono rimanere per anni e, pertanto, sono suscettibili di portare allo sviluppo di numerose malattie.

Premesso, altresì, che:

Nella Regione Veneto si è consumata una delle più vaste contaminazioni ambientali da PFAS a partire dal 1965. È la Regione Veneto, in particolare un'area che ha per centro il comune di Lonigo e che comprende 30 Comuni delle province di Verona, Vicenza e Padova, su cui insistono 350.000 abitanti, la Regione più contaminata da PFAS;

Tra luglio 2015 e aprile 2016, con il coordinamento dell'Istituto Superiore di Sanità, è stato condotto uno studio esplorativo di biomonitoraggio, per valutare le concentrazioni di PFAS nel sangue di un campione di persone residenti in alcune aree soggette all'inquinamento e confrontarle con quelle di un campione di controllo, non esposto a PFAS attraverso l'acqua potabile. Lo studio rilevò concentrazioni di Pfas significativamente più elevate nel sangue delle persone residenti nelle zone interessate dalla contaminazione rispetto al gruppo di controllo;

In seguito all'esito dei risultati prodotti dalle analisi sierologiche condotte sulla popolazione nell'ambito dello studio esplorativo di biomonitoraggio, realizzato in collaborazione con l'Istituto Superiore di Sanità, la Regione del Veneto ha avviato nel 2016 un Piano di sorveglianza sulla

popolazione esposta alle sostanze perfluoroalchiliche (PFAS);

Il Piano, approvato con la DGR n. 2133/2016 ed integrato con la DGR n. 691/2018, ha come obiettivo l'identificazione di malattie croniche degenerative dovute all'esposizione alle sostanze perfluoroalchiliche ed agli scorretti stili di vita, attraverso la presa in carico sanitaria della popolazione esposta.

All'interno del Piano è stata definita la graduazione delle aree in: area rossa, area arancione, area gialla e area verde. Sulla base delle concentrazioni di PFAS nelle acque di acquedotto nel 2013 (precedentemente all'applicazione dei filtri), dei livelli di PFAS nelle acque superficiali e sotterranee, e dei risultati dello studio esplorativo di biomonitoraggio condotto, la Regione ha individuato l'area di massima esposizione sanitaria a PFAS (la cosiddetta "area rossa") che comprende complessivamente 30 Comuni (alcuni coinvolti solo parzialmente).

L'Area Rossa è l'area di maggior impatto sanitario, nella quale la popolazione, prima della apposizione dei filtri, è stata maggiormente esposta ai PFAS, principalmente attraverso l'acqua potabile ed anche attraverso una contaminazione ambientale di fondo, confermata *in primis* dai risultati dello studio di biomonitoraggio effettuato con l'ISS.

Considerato che:

Con la DGR 691 del 25/05/2018 la Regione del Veneto, oltre ad ampliare l'Area Rossa da 21 a 30 comuni (di cui 7 parziali), ha programmato e avviato l'ampliamento della sorveglianza sanitaria della popolazione esposta a PFAS anche ai soggetti in età pediatrica residenti nell'Area Rossa e ai nuovi quattordicenni, pianificando la chiamata per anno di nascita secondo un programma quinquennale.

Le persone di età compresa tra 14 e 65 anni al 31.12.2016 (ovvero nate tra il 1951 e il 2002), residenti o domiciliati nei comuni dell'area di massima esposizione a PFAS ("area rossa"), hanno l'opportunità di sottoporsi ad un programma di sorveglianza sanitaria completamente gratuito.

Dal programma di sorveglianza sanitaria sono tuttavia esclusi i cittadini non residenti o domiciliati nei comuni dell'area di massima esposizione a PFAS ("area rossa") ma che si recano abitualmente nell'area rossa per lavoro o per esigenze personali e che, frequentando quotidianamente tale zona rossa, potrebbero essere a loro volta soggetti a rischio sanitario.

impegna il Governo:

a valutare l'opportunità di prevedere che tutti i cittadini potenzialmente esposti ai PFAS (sia in Regione Veneto che a livello nazionale) siano presi in carico dal servizio sanitario pubblico per la realizzazione di un apposito screening che comprenda la determinazione del contenuto di PFAS nel sangue e un'accurata analisi dello stato clinico complessivo.

a valutare l'opportunità di finanziare e avviare un'indagine epidemiologica che studi in maniera esaustiva l'impatto degli inquinanti perfluoroalchilici e polifluoroalchilici, veicolati in primo luogo dalle acque di falda utilizzate a scopo idropotabile, ma anche dagli alimenti, sulla popolazione esposta sia in Regione Veneto che laddove dovessero emergere altre criticità connesse all'inquinamento da PFAS.

G/2392/2/13

[Zuliani](#), [Briziarelli](#), [Bergesio](#), [Pazzaglini](#), [Arrigoni](#), [Bruzzone](#), [Moronese](#), [La Mura](#), [Pirro](#), [Pavanelli](#), [Buccarella](#)

La Commissione,

in sede di esame del disegno di legge recante misure urgenti per la riduzione dell'inquinamento da sostanze poli e perfluoroalchiliche (PFAS) e per il miglioramento della qualità delle acque destinate al consumo umano,

premessi che:

il disegno di legge in esame affronta la problematica dell'inquinamento da PFAS fissando limiti stringenti allo sversamento e definendo un nuovo quadro per le autorizzazioni allo scarico, con lo scopo primario di ridurre e se possibile annullare, l'immissione di PFAS nei cicli produttivi e negli

scarichi;

i "PFAS" sono sostanze chimiche organiche artificiali che, per le loro caratteristiche chimico-fisiche, risultano altamente versatili e quindi sono impiegate in un'ampia gamma di prodotti di consumo e applicazioni industriali;

si tratta di sostanze persistenti e altamente mobili, come tali o come prodotti di trasformazione e degradazione, e possono contaminare l'ambiente, incluse le acque destinate al consumo umano e quelle destinate all'uso agricolo, essere assorbiti e bioaccumularsi negli organismi viventi, tra cui l'uomo;

numerosi sono gli studi scientifici che dimostrano come l'accumulo di dette sostanze risulti pericoloso per la salute umana aumentando il rischio di insorgenza di diverse patologie;

il raggiungimento dei rendimenti di abbattimento significativi di PFAS negli effluenti depurati, tra cui l'utilizzo e il ricondizionamento di filtri a carboni attivi allo scarico utilizzati per la potabilizzazione delle acque o da quelli di combustione del concentrato derivante da impianti di trattamento ad osmosi inversa, rende fondato il rischio di trasferimento di tali composti in altre matrici ambientali, quali l'aria;

è paradossale quindi che misure di abbattimento delle emissioni nella matrice acqua di PFAS possano creare un rischio di inquinamento dell'aria dai medesimi inquinanti, con importanti impatti negativi per la salute pubblica;

è necessario pertanto garantire la mancanza di fenomeni di inquinamento primario e secondario da PFAS in particolare nell'aria circostante gli impianti che trattano in maniera diretta o indiretta tali inquinanti, anche attraverso un sistema di monitoraggio della qualità dell'aria delle zone interessate e potenzialmente a rischio,

impegna il Governo a:

a valutare l'avvio di un percorso per la definizione di protocolli specifici intesi alla tutela della matrice aria dalla presenza di PFAS, sulla base delle conoscenze scientifiche più avanzate e di strumentazioni analitiche all'avanguardia, con il supporto delle amministrazioni e degli istituti tecnici competenti in materia di salute pubblica e di tutela ambientale, anche ai fini dell'individuazione dei parametri limite qualità dell'aria per i PFAS;

valutare misure di tutela della salute pubblica attraverso l'istituzione di un sistema di valutazione e monitoraggio della qualità dell'aria nei territori maggiormente esposti al rischio di inquinamento atmosferico da PFAS, ivi incluse le aree prospicenti aziende che trattano PFAS o che lavorano i sistemi di abbattimento degli stessi.

Art. 1

1.1

[Arrigoni](#), [Bergesio](#), [Briziarelli](#), [Bruzzone](#), [Pazzaglini](#), [Zuliani](#)

All'articolo, apportare le seguenti modificazioni:

a) Sostituire il comma 1 con il seguente:

«1. Con l'obiettivo di tutelare la salute umana e l'ambiente, tenendo conto del quadro comunitario vigente in materia di acque superficiali e sotterranee e della diffusione, dei quantitativi, della persistenza e della tossicità per l'ambiente o l'uomo delle sostanze poli e perfluoroalchiliche, nonché della loro capacità di traslocazione tra matrici ambientali differenti e di quanto disposto dall'articolo 101 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, al fine di ridurre l'immissione nell'ambiente attraverso gli scarichi di sostanze poli e perfluoroalchiliche (PFAS), entro diciotto mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge con decreto del Ministro della transizione ecologica ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, sono disciplinate le sostanze poli e perfluoroalchiliche (PFAS) negli scarichi, tenendo conto degli sviluppi delle metodologie di analisi e delle migliori tecniche disponibili per la riduzione e la rimozione di tali sostanze sia in termini di valori limite applicabili sia in termini di tipologie di scarichi.»;

b) sostituire il comma 2 con il seguente:

«Il decreto di cui al comma 1 osserva i seguenti principi e criteri direttivi:

a) prevedere misure atte ad assicurare un'adeguata tutela della salute umana e l'ambiente, tenendo in considerazione il quadro comunitario e nazionale in materia di acque superficiali e sotterranee;

b) introdurre misure e disposizioni proporzionate alla diffusione, ai quantitativi, alla persistenza e alla tossicità per l'ambiente o l'uomo delle sostanze poli e perfluoroalchiliche, nonché alla loro capacità di traslocazione tra le differenti matrici ambientali.»

Consequentemente, sopprimere il comma 3.

1.2

[Gallone](#), [Caligiuri](#)

Apportare le seguenti modificazioni:

a) *sostituire il comma 1 con il seguente:* «1. Con l'obiettivo di tutelare la salute umana e l'ambiente, tenendo conto del quadro comunitario vigente in materia di acque superficiali e sotterranee e della diffusione, dei quantitativi, della persistenza e della tossicità per l'ambiente o l'uomo delle sostanze poli e perfluoroalchiliche, nonché della loro capacità di traslocazione tra matrici ambientali differenti e di quanto disposto dall'articolo 101 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n.152, al fine di ridurre l'immissione nell'ambiente attraverso gli scarichi di sostanze poli e perfluoroalchiliche (PFAS), entro diciotto mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge con decreto del Ministro della transizione ecologica ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, sono disciplinate le sostanze poli e perfluoroalchiliche (PFAS) negli scarichi, tenendo conto degli sviluppi delle metodologie di analisi e delle migliori tecniche disponibili per la riduzione e la rimozione di tali sostanze sia in termini di valori limite applicabili sia in termini di tipologie di scarichi.»;

b) *sostituire il comma 2 con il seguente:* «2. Il decreto di cui al comma 1 osserva i seguenti principi e criteri direttivi:

a) prevedere misure atte ad assicurare un'adeguata tutela della salute umana e l'ambiente, tenendo in considerazione il quadro comunitario e nazionale in materia di acque superficiali e sotterranee;

b) introdurre misure e disposizioni proporzionate alla diffusione, ai quantitativi, alla persistenza e alla tossicità per l'ambiente o l'uomo delle sostanze poli e perfluoroalchiliche, nonché alla loro capacità di traslocazione tra le differenti matrici ambientali.»

Consequentemente, sopprimere il comma 3.

1.3

[Nugnes](#), [La Mura](#)

Al comma 1 sostituire «2026» con «2025».

1.4

[Nugnes](#), [La Mura](#)

All'art. 1, comma 1 sostituire la lettera b) con la seguente:

b) dopo il comma 2 inserire i seguenti:

«2-bis. Nel perseguire l'obiettivo di limitazione delle sostanze poli e perfluoroalchiliche, con caratteristiche di persistenza, bioaccumulabilità e tossicità, nei cicli produttivi e negli scarichi, le autorità competenti possono definire limiti allo scarico più restrittivi di quelli riportati alla tabella 5-bis, a seguito della valutazione della qualità dei corpi idrici recettori ovvero attraverso l'adozione delle migliori tecniche disponibili, valutandone la perseguibilità tecnico-economica.

2-ter. Il soggetto responsabile di uno scarico contenente PFAS, di cui alla tabella 5-bis, è tenuto a comunicare al soggetto competente al controllo, secondo specifiche modalità fornite dallo stesso, i dati relativi alle analisi periodiche di controllo allo scarico dei PFAS.

2-quater. Si prevede, altresì, in accordo e coordinamento con gli altri soggetti istituzionali pertinenti e nel rispetto delle rispettive competenze, che le Agenzie Regionali per la Prevenzione e la

Protezione Ambientale svolgano controlli a campione sui soggetti di cui al precedente comma»

1.5

[L'Abbate](#), [Pavanelli](#), [Quarto](#), [Giuseppe Pisani](#), [Pirro](#), [Buccarella](#)

Al comma 1, lettera b), sopprimere il capoverso «2-bis»

1.6

[Gallone](#), [Caligiuri](#)

Al comma 1, lettera b), sopprimere il capoverso 2-bis.

1.7

[L'Abbate](#), [Pavanelli](#), [Quarto](#), [Giuseppe Pisani](#), [Pirro](#), [Buccarella](#)

Dopo il comma 2, aggiungere il seguente «2-bis. Al fine di reperire i campioni puri delle sostanze di cui all'articolo 101 del decreto legislativo 152/2006, l'autorità competente per il controllo può chiedere alle aziende che producono o utilizzano composti PFAS gli standard analitici certificati o i campioni puri di sostanze prodotte e/o utilizzate».

Conseguentemente, all'articolo 101 del decreto legislativo 152/2006, al comma 4 aggiungere, in fine, il seguente periodo » l'autorità competente per il controllo può chiedere alle aziende che producono o utilizzano composti PFAS gli standard analitici certificati o in alternativa i campioni puri di sostanze prodotte e/o utilizzate.»

1.8

[Gallone](#), [Caligiuri](#)

Sostituire l'Allegato A ivi richiamato con il seguente:

"ALLEGATO A

(Articolo 1, comma 2)

Tabella 5-bis. Valori limite di emissione allo scarico per le sostanze poli e perfluoroalchiliche per determinate tipologie di scarico (1).

Parametro	Valori limite di emissione in acque superficiali e in fognatura, da applicare dopo 36 mesi dall'entrata in vigore (?g/l)
Somma di PFAS Per "somma di PFAS" si intende la somma delle seguenti sostanze: - acido perfluorobutanoico (PFBA) - acido perfluoropentanoico (PFPeA) - acido perfluoroesanoico (PFHxA) - acido perfluoroeptanoico (PFHpA) - acido perfluoroottanoico (PFOA) - acido perfluorononanoico (PFNA) - acido perfluorodecanoico (PFDA) - acido perfluorundecanoico (PFUnDA) - acido perfluorododecanoico (PFDoDA) - acido perfluorotridecanoico (PFTrDA) - acido perfluorobutansolfonico (PFBS) - acido perfluoropentansolfonico (PFPeS) - acido perfluoroesansolfonico (PFHxS) - acido perfluoroeptansolfonico (PFHpS) - acido perfluoroottansolfonico (PFOS) - acido perfluorononansolfonico (PFNS) - acido perfluorodecansolfonico (PFDS) - acido perfluoroundecansolfonico - acido perfluorododecansolfonico	5 (vedi Nota 1)

- acido perfluorotridecansolfonico	
- acido 2,3,3,3-tetrafluoro-2- (eptafluoropro- possi) propanoico (HFPO-DA o GenX)	0,5
- acido dodecafluoro-3H-4,8- diossanonanoico (ADONA)	0,5
- acido 6:2 fluorotelomero solfonico (6:2FTSA)	0,5
- acido difluoro {[2,2,4,5- tetrafluoro-5- (tri- fluorometossi)-1,3-diossolan-4- yl]ossi} acetico (C6O4 o cC6O4)	0,5

(1) I valori limite si applicano alle seguenti tipologie di scarico:

- derivanti da impianti di produzione, formulazione, fornitura e uso (PFFU) di PFAS, e impianti ad essi tecnicamente connessi;

- derivanti da impianti di trattamento di percolato da discarica;

- derivanti da impianti che effettuano operazioni di gestione di ri-fiuti diverse da quelle del punto precedente in cui siano presenti nei flussi di rifiuti in ingresso composti PFAS di cui alla presente tabella;

- depuratori civili per i quali il gestore individui, tra le utenze allacciate, contributi di PFAS di cui alla presente tabella che, ai sensi dell'allegato 1 alla parte terza, possono pregiudicare il raggiungimento degli obiettivi di buono stato chimico ed ecologico dei corpi idrici recet-tori.

Nell'ambito del parametro "Somma di PFAS", per il PFOS il valore limite è pari a 0,18 ug/l e per il PFOA il valore limite è pari a 0,5 ug/l.

I valori limite sono da riferire a campioni medio compositi su 24 ore per ogni tipologia di scarico in acqua superficiale.

Le frequenze di campionamento sono demandate alle autorità com-petenti in sede di rilascio o rinnovo dell'autorizzazione tenendo conto di quanto specificato nell'allegato 5 alla parte terza. Per la determinazione delle sostanze di cui alla presente tabella sono impiegati i metodi pubblicati da organizzazioni internazionalmente rico-nosciute, quali ad esempio il metodo ASTM D7979-17, il metodo ASTM7979-20 e il metodo ISO 21675:2019. Possono essere utilizzati metodi analitici alternativi a condizione che garantiscano caratteristiche prestazionali equivalenti ai metodi normati, in accordo a quanto disposto dall'allegato 1 alla parte terza. Nel caso i metodi alternativi vengano utilizzati dai gestori degli impianti soggetti a re-golamentazione dello scarico, tali metodi dovranno essere approvati dal- l'autorità competente, sulla base di valutazioni da parte dei laboratori pubblici del SNPA.

Nel caso in cui la quantità di sostanza ricercata risulti inferiore al Limite di Quantificazione (LoQ) associato alla metodica analitica utilizzata, si presume che la quantità misurata sia:

- pari a zero, nel caso in cui il processo produttivo non riguardi la produzione o l'impiego di quella specifica sostanza PFAS, oppure

- pari a LOQ/2 nel caso in cui il processo produttivo riguardi la produzione o l'impiego di quella specifica sostanza PFAS.

Nell'ambito dei controlli degli scarichi, un campione risulta non conforme se il valore rilevato (X), sottratta l'incertezza di misura (U= incertezza estesa calcolata con un grado di probabilità del 95%), risulta superiore al valore limite di emissione (VLE), $X-U > VLE$.

Qualora siano in corso attività di Messa in Sicurezza e Bonifica delle acque sotterranee che implicano emissioni residuali di PFAS di cui alla Tabella A, questi contributi residuali sono misurati all'uscita del relativo sistema di trattamento e sono sottratti dal valore-limite di emissione allo scarico fino al completamento delle attività di Messa in Sicurezza e Bonifica.

Nel caso di consorzi pubblici o privati per il trattamento di scarichi industriali di terzi, i Gestori di tali impianti consortili, qualora i quantitativi di PFAS conferiti siano tecnicamente incompatibili con il conseguimento allo scarico finale dei valori limiti di cui alla tabella 5-bis, potranno richiedere ai titolari dei reflui conferenti un cronoprogramma di misure, da presentare entro sei mesi, per l'adeguamento dei valori di PFAS nei rispettivi reflui a valori compatibili ed accettabili."

1.9

[Moronese](#), [La Mura](#), [Pavanelli](#), [Buccarella](#)

Al comma 2, all'allegato A ivi richiamato, sostituire la Tabella 5-bis con la seguente:

"Tabella 5 bis) Valori limite di emissione allo scarico per le sostanze poli- e perfluoro-alchiliche per determinate tipologie di scarico (1)".

Parametro	Valori limite di emissione in acque superficiali e in fognatura (µg/L)
PFAS -totale	5 (*)
Somma di PFAS	
Per "somma di PFAS" si intende la somma delle seguenti sostanze:	
- acido perfluorobutanoico (PFBA)	
- acido perfluoropentanoico (PFPeA)	
- acido perfluoroesanoico (PFHxA)	
- acido perfluoroeptanoico (PFHpA)	
- acido perfluorooctanoico (PFOA)	
- acido perfluorononanoico (PFNA)	
- acido perfluorodecanoico (PFDA)	
- acido perfluorundecanoico (PFUnDA)	
- acido perfluorododecanoico (PFDoDA)	
- acido perfluorotridecanoico (PFTrDA)	
- acido perfluorobutansolfonico (PFBS)	
- acido perfluoropentansolfonico (PFPeS)	1
- acido perfluoroesansolfonico (PFHxS)	
- acido perfluoroeptansolfonico (PFHpS)	
- acido perfluorooctansolfonico (PFOS)	
- acido perfluorononansolfonico (PFNS)	
- acido perfluorodecansolfonico (PFDS)	
- acido perfluoroundecansolfonico	
- acido perfluorododecansolfonico	
- acido perfluorotridecansolfonico	
- acido 2,3,3,3-tetrafluoro-2- (eptafluoropropossi) propanoico (HFPO-DA o GenX)	
- acido dodecafluoro-3H-4,8-diossanonanoico (ADONA)	
- acido 6:2 fluorotelomero solfonico (6:2 FTSA)	
- acido difluoro {[2,2,4,5- tetrafluoro-5- (trifluorometossi)-1,3-diossolan-4-yl]ossi} acetico (C6O4 o cC6O4)	

Nota alla tabella 5 bis)

(*) Per «PFAS - totale » si intende la totalità delle sostanze poli e perfluoroalchiliche.

1.10

[Nugnes](#), [La Mura](#)

Al comma 2, all'allegato A ivi richiamato, alla tabella 5- bis sostituire il numero «5» con il numero «0» nel valore limite (microgrammi/litro) di emissione in acque superficiali e in fognature del Parametro "PFAS - totale" e sostituire il numero «1» con il numero «0» nel valore limite (microgrammi/litro) di emissione in acque superficiali e in fognature del Parametro "Somma di PFAS", conseguentemente alla nota 1) dell'Allegato A nel primo capoverso sostituire il numero «0,5» con il numero «0» nel valore (microgrammi/litro) di ciascuna sostanza.

1.11

[Nugnes, La Mura](#)

Al comma 2, all'Allegato A ivi richiamato, alla tabella 5-bis, al Parametro PFAS - totale, sostituire nelvalore limite di emissione in acque superficiali e in fognature (microgrammi/litro) il numero «5» con il numero «1».

1.12

[Nugnes, La Mura](#)

Al comma 2, all'Allegato A ivi richiamato, alla tabella 5-bis, al Parametro PFAS - totale, sostituire nelvalore limite di emissione in acque superficiali e in fognature (microgrammi/litro) il numero «5» con il numero «2».

1.13

[Nugnes, La Mura](#)

Al comma 2, all'Allegato A ivi richiamato, alla tabella 5-bis, al Parametro PFAS - totale, sostituire nelvalore limite di emissione in acque superficiali e in fognature (microgrammi/litro) il numero «5» con il numero «3».

1.14

[Nugnes, La Mura](#)

Al comma 2, all'Allegato A ivi richiamato, alla tabella 5-bis, al Parametro PFAS - totale, sostituire nelvalore limite di emissione in acque superficiali e in fognature (microgrammi/litro) il numero «5» con il numero «4».

1.15

[Nugnes, La Mura](#)

Al comma 2, all'Allegato A ivi richiamato, alla tabella 5-bis, al Parametro Somma di PFAS sostituire nel valore limite di emissione in acque superficiali e in fognature (microgrammi/litro) il numero «1» con il numero «0,1»

Conseguentemente alla nota (1) dell'Allegato A nel primo capoverso sostituire il valore (microgrammi/litro) «0,5» con il valore «0,1».

1.16

[Nugnes, La Mura](#)

Al comma 2, all'Allegato A ivi richiamato, alla tabella 5-bis, al Parametro Somma di PFAS sostituire nel valore limite di emissione in acque superficiali e in fognature (microgrammi/litro) il numero «1» con il numero «0,2»

Conseguentemente alla nota (1) dell'Allegato A nel primo capoverso sostituire il valore (microgrammi/litro) «0,5» con il valore «0,2».

1.17

[Nugnes, La Mura](#)

Al comma 2, all'Allegato A ivi richiamato, alla tabella 5-bis, al Parametro Somma di PFAS sostituire nel valore limite di emissione in acque superficiali e in fognature (microgrammi/litro) il numero «1» con il numero «0,3»

Conseguentemente alla nota (1) dell'Allegato A nel primo capoverso sostituire il valore (microgrammi/litro) «0,5» con il valore «0,3».

1.18

[Nugnes, La Mura](#)

Al comma 2, all'Allegato A ivi richiamato, alla tabella 5-bis, al Parametro Somma di PFAS sostituire nel valore limite di emissione in acque superficiali e in fognature (microgrammi/litro) il numero «1» con il numero «0,4»

Conseguentemente alla nota (1) dell'Allegato A nel primo capoverso sostituire il valore

(microgrammi/litro) «0,5» con il valore «0,4».

1.19

[Nugnes](#), [La Mura](#)

Al comma 2, all'Allegato A ivi richiamato, alla tabella 5-bis, al Parametro Somma di PFAS sostituire nel valore limite di emissione in acque superficiali e in fognature (microgrammi/litro) il numero «1» con il numero «0,5».

1.20

[Nugnes](#), [La Mura](#)

Al comma 2, all'Allegato A ivi richiamato, alla tabella 5-bis, al Parametro Somma di PFAS sostituire nel valore limite di emissione in acque superficiali e in fognature (microgrammi/litro) il numero «1» con il numero «0,6».

1.21

[Nugnes](#), [La Mura](#)

Al comma 2, all'Allegato A ivi richiamato, alla tabella 5-bis, al Parametro Somma di PFAS sostituire nel valore limite di emissione in acque superficiali e in fognature (microgrammi/litro) il numero «1» con il numero «0,7».

1.22

[Nugnes](#), [La Mura](#)

Al comma 2, all'Allegato A ivi richiamato, alla tabella 5-bis, al Parametro Somma di PFAS sostituire nel valore limite di emissione in acque superficiali e in fognature (microgrammi/litro) il numero «1» con il numero «0,8».

1.23

[Moronese](#), [La Mura](#), [Pavanelli](#), [Buccarella](#)

Al comma 2, all'Allegato A ivi richiamato alla nota (1) dopo le parole "I limiti di cui alla presente tabella comprendono anche i loro rispettivi isomeri (ramificati e lineari)" aggiungere le seguenti:

Il parametro "Somma di PFAS" può essere determinato mediante la somma dei picchi cromatografici dei diversi isomeri e il confronto con lo standard analitico di un singolo isomero.

1.24

[L'Abbate](#), [Pavanelli](#), [Quarto](#), [Giuseppe Pisani](#), [Pirro](#), [Buccarella](#)

Al comma 2, allegato A ivi richiamato, alla «Tabella 5-bis» nota (1), sopprimere la parola (PFFU).

1.25

[L'Abbate](#), [Pavanelli](#), [Quarto](#), [Giuseppe Pisani](#), [Pirro](#), [Buccarella](#)

Al comma 2, allegato A ivi richiamato, alla «Tabella 5-bis» nota (1), dopo le parole "in cui siano presenti nei flussi di rifiuti in ingresso composti " aggiungere la seguente "contenenti"

1.26

[L'Abbate](#), [Pavanelli](#), [Quarto](#), [Giuseppe Pisani](#), [Pirro](#), [Buccarella](#)

Al comma 2, allegato A ivi richiamato, alla «Tabella 5-bis» nota (1), sostituire le parole " - depuratori civili per i quali il gestore individui," con le seguenti "depuratori in cui confluiscono acque reflue domestiche e/o acque reflue industriali e/o acque reflue urbane per i quali il gestore individui,"

1.27

[L'Abbate](#), [Pavanelli](#), [Quarto](#), [Giuseppe Pisani](#), [Pirro](#), [Buccarella](#)

Al comma 2, allegato A ivi richiamato, alla «Tabella 5-bis» nota (1) dopo le parole " - depuratori civili per i quali il gestore individui, tra le utenze allacciate, contributi di PFAS di cui alla presente tabella che, ai sensi dell'allegato 1 alla parte terza, possono pregiudicare il raggiungimento degli obiettivi di buono stato chimico ed ecologico dei corpi idrici recettori". aggiungere le seguenti " - derivanti da siti produttivi che utilizzano nel proprio ciclo di lavorazione sostanze e/o composti

contenenti PFAS".

1.28

[Moronese](#), [La Mura](#), [Pavanelli](#), [Buccarella](#)

Al comma 2, all'Allegato A ivi richiamato, alla nota (1) sostituire le parole: "quali ad esempio il metodo ASTM D7979-17 e il metodo ISO 21675:2019" con le seguenti: "quali ad esempio il metodo ASTM D7979 e il metodo ISO 21675 nell'ultima edizione in vigore".

1.29

[Nugnes](#), [La Mura](#)

Al comma 2, all'Allegato A ivi richiamato, alla nota (1) sopprimere il seguente capoverso:

«Possono essere utilizzati metodi analitici alternativi a condizione che garantiscano caratteristiche prestazionali equivalenti ai metodi normati, in accordo a quanto disposto dall'allegato 1 alla parte terza. Nel caso i metodi alternativi vengano utilizzati dai gestori degli impianti soggetti a regolamentazione dello scarico, tali metodi dovranno essere approvati dall'autorità competente, sulla base di valutazioni da parte dei laboratori pubblici del SNPA.»

1.30

[Moronese](#), [La Mura](#), [Pavanelli](#), [Buccarella](#)

Al comma 2, all'Allegato A ivi richiamato alla nota (1) dopo le parole "l'autorità competente, sulla base di valutazioni da parte dei laboratori pubblici del SNPA" aggiungere le seguenti:

"In accordo col DM 260 del 2010 (Supplemento ordinario alla "Gazzetta Ufficiale" n. 30 del 7 febbraio 2011 - Serie generale), Appendice A.2.8. Applicazione degli standard di qualità ambientale per la valutazione dello stato chimico ed ecologico, che stabilisce, conformemente alla direttiva 2000/60/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, specifiche tecniche per l'analisi chimica e il monitoraggio dello stato delle acque, i criteri minimi di prestazione per tutti i metodi di analisi applicati sono basati su un'incertezza di misura del 50% o inferiore ($k=2$) stimata ad un livello pari al valore del valore limite di emissione e su di un limite di quantificazione uguale o inferiore al 30% del valore limite di emissione per singola sostanza pari a 0,5 µg/L. Per la sommatoria di sostanze i risultati inferiori al limite di quantificazione delle singole sostanze sono considerati zero".

1.31

[Gallone](#), [Caligiuri](#)

Al comma 3, apportare le seguenti modificazioni:

a) alla lettera a) le parole: «*il giorno successivo alla pubblicazione della presente legge nella Gazzetta Ufficiale*», sono sostituite dalle seguenti: «*centottanta giorni dopo la pubblicazione della presente legge nella Gazzetta Ufficiale*»;

b) alla lettera b), al secondo periodo, le parole: «*e non oltre sei mesi dalla data di presentazione del rinnovo stesso; trascorso inutilmente tale termine, lo scarico dovrà cessare immediatamente*», sono sostituite dalle seguenti: «*sei mesi dalla data di presentazione della domanda di rinnovo*».

1.32

[Arrigoni](#), [Bergesio](#), [Briziarelli](#), [Pazzaglini](#), [Bruzzone](#), [Zuliani](#)

Al comma 3, lettera a) le parole: «il giorno successivo alla pubblicazione della presente legge nella Gazzetta Ufficiale», sono sostituite dalle seguenti: «centottanta giorni dopo la pubblicazione della presente legge nella Gazzetta Ufficiale»;

1.33

[L'Abbate](#), [Pavanelli](#), [Quarto](#), [Giuseppe Pisani](#), [Pirro](#), [Buccarella](#)

Al comma 3, lettera a) sostituire le parole: «il giorno successivo alla pubblicazione della presente legge nella Gazzetta Ufficiale», con le seguenti: «centottanta giorni dopo la pubblicazione della presente legge nella Gazzetta Ufficiale»;

1.34

[L'Abbate](#), [Pavanelli](#), [Quarto](#), [Giuseppe Pisani](#), [Pirro](#), [Buccarella](#)

Al comma 3 lettera b), sostituire le parole «due anni» con le seguenti «tre anni».

1.35

[Nugnes](#), [La Mura](#)

Al comma 3 alla lettera b) sostituire le parole: «due anni» con le parole: «diciotto mesi».

1.36

[Moronese](#), [La Mura](#), [Pavanelli](#), [Buccarella](#)

All'articolo 1, comma 3 lettera c), le parole "avviano il riesame" sono sostituite dalle seguenti: "approvano il programma del riesame".

1.37

[Moronese](#), [La Mura](#), [Pavanelli](#), [Buccarella](#)

Al comma 3, dopo la lettera d) inserire la seguente:

d-bis) in caso di nuova autorizzazione allo scarico le imprese hanno l'obbligo di fornire alle autorità di controllo le sostanze pure da usare come standard analitico di controllo.

1.38

[L'Abbate](#), [Pavanelli](#), [Quarto](#), [Giuseppe Pisani](#), [Pirro](#), [Buccarella](#)

Apportare le seguenti modificazioni:

a) al comma 4, dopo le parole «Ministro della salute», aggiungere le seguenti: «e Ministro dello sviluppo economico»;

b) sostituire il comma 5 con il seguente:

«5. Entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, l'Istituto superiore per la protezione e la ricerca ambientale (ISPRA) istituisce, nell'ambito del SNPA, l'Osservatorio PFAS che si avvale della Rete nazionale dei lavoratori del SNPA di cui all'articolo 12 della legge 28 giugno 2016, n. 132. L'Osservatorio PFAS, sentite le associazioni di categoria maggiormente rappresentative dei soggetti coinvolti, fornisce al Ministero della transizione ecologica gli elementi tecnici per l'adozione del decreto di cui al comma 1 ed i suoi successivi aggiornamenti, in relazione agli sviluppi delle metodologie di analisi e delle migliori tecniche disponibili per la riduzione e la rimozione delle sostanze poli e perfluoroalchiliche (PFAS), sia in termini di valori limite applicabili sia in termine di tipologie di scarichi a cui il decreto si applica.

1.39

[Nugnes](#), [La Mura](#)

Al comma 4 dopo le parole: «di concerto con il Ministero della salute» aggiungere le seguenti: «e il Ministero dell'Università e della Ricerca,»

1.40

[Nastri](#)

Al comma 4 aggiungere in fine il seguente periodo: «I dati relativi alle analisi periodiche di controllo allo scarico dei PFAS nei cicli produttivi sono pubblicati e periodicamente aggiornati sul sito internet istituzionale del Ministero della transizione ecologica, secondo le modalità definite dal decreto di cui al periodo precedente.».

1.41

[Nastri](#)

Dopo il comma 4 inserire il seguente:

«4-bis. Al fine di garantire una migliore tutela dei sistemi acquatici naturali, tutelare la biodiversità dell'ecosistema delle acque di alveo e sub alveo, la plurifunzionalità dei paesaggi e delle componenti, nonché dei sistemi naturali fragili o delicati, sul sito internet istituzionale del Ministero

della transizione ecologica, secondo le modalità definite dal decreto di cui al comma 4, è pubblicata e periodicamente aggiornata una mappatura completa, sulla base dei dati cartografici geologici e idrogeologici alla scala 1:50.000 e relative banche dati alla scala 1:25.000, in essere e a realizzarsi, delle sorgenti captate e non captate, dei bacini idrogeologici che contengono gli acquiferi da cui scaturiscono le sorgenti, dei bacini idrografici che alimentano gli invasi naturali o artificiali, le cui acque sono utilizzate per fini potabili, dei bacini imbriferi, delle aree di ricarica della falda, nonché degli acquiferi costieri sfruttati per la captazione, tramite pozzi, di acque per fini potabili.»

4-ter. All'attuazione delle disposizioni di cui al comma 1 si provvede nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente e, comunque, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

1.42

[Fregolent](#), [Briziarelli](#), [Bergesio](#), [Arrigoni](#), [Bruzzone](#), [Pazzagliani](#), [Moronese](#), [La Mura](#), [Zuliani](#), [Pirro](#), [Buccarella](#), [Mirabelli](#)

Dopo il comma 5 aggiungere il seguente:

«5-bis. Le Regioni provvedono a trasmettere, entro il 31 dicembre di ciascun anno, alla Cabina di Regia istituita al comma 4 del presente articolo, una relazione sulle attività necessarie per il monitoraggio della qualità nelle acque destinate al consumo umano ai fini della verifica della presenza di PFAS nelle stesse e per eventuali interventi di bonifica ambientale. Per interventi di particolare complessità, potranno essere previsti stralci successivi da realizzare sulla base del cronoprogramma allegato alla medesima relazione.

5-ter. Sulla base delle indicazioni contenute nella Relazione di cui al precedente comma, il Ministero della transizione ecologica, di concerto con il Ministero della salute, valuta annualmente lo stanziamento delle risorse necessarie da mettere a disposizione delle Regioni per le suddette attività, sulla base delle disponibilità a legislazione vigente.»

1.43

[Zuliani](#), [Pazzagliani](#), [Briziarelli](#), [Bergesio](#), [Arrigoni](#), [Bruzzone](#), [Moronese](#), [La Mura](#), [Buccarella](#)

Dopo il comma 5 aggiungere il seguente:

«5-bis. L'Osservatorio PFAS di cui al precedente comma, provvede anche allo studio dell'inquinamento atmosferico da PFAS, al fine di favorire l'avvio di un percorso inteso a definire protocolli tecnici per il monitoraggio e il controllo della presenza di PFAS nell'aria, e l'individuazione dei relativi parametri limite pertinenti a garantire tutela della salute umana nei territori interessati da fenomeni di inquinamento atmosferico da PFAS.

1.44

[L'Abbate](#), [Pavanelli](#), [Quarto](#), [Giuseppe Pisani](#), [Pirro](#), [Buccarella](#)

Dopo il comma 5, aggiungere, in fine, il seguente: «5-bis. Entro 30 giorni dalla data in vigore della presente legge, il Ministro della transizione ecologica fissa con decreto le categorie specifiche di prodotti per i quali è stabilito l'obbligo di riportare nell'etichetta, anche tramite appositi ed evidenti simboli grafici, la presenza di polimeri di origine sintetica di cui all' allegato A tabella 5- bis e all'allegato B».

1.45

[Moronese](#), [La Mura](#), [Pirro](#), [Pavanelli](#), [Buccarella](#)

All'articolo 1, dopo il comma 5 aggiungere il seguente:

5-bis. Nelle more dell'emanazione da parte della Commissione europea delle linee guida tecniche sui metodi analitici per il monitoraggio delle sostanze poli e perfluoroalchiliche comprese nei parametri «PFAS - totale» e «somma di PFAS», sono adottate metodiche standardizzate e sono analizzate tutte le sostanze per cui sia disponibile uno standard analitico di controllo.

Art. 2

2.1

[Moronese](#), [La Mura](#), [Pavanelli](#), [Buccarella](#)

Al comma 1, sostituire l'Allegato B ivi richiamato, con il seguente:

Parametro	Valore di parametro	Unità di misura	Note
Acido perfluorooctansolfonico e suoi sali (PFOS)	0,03	µg/L	
PFAS - totale	0,50	µg/L	Note 13 e 14
Somma di PFAS	0,10	µg/L	Nota 13 e 15
Nota 13	<p>Le autorità sanitarie locali preposte al controllo della qualità delle acque potabili possono adottare valori più cautelativi di «PFAS - totale» e «somma di PFAS» tenuto conto in particolare dell'esposizione pregressa della popolazione alle sostanze poli e perfluoroalchiliche.</p> <p>I limiti di cui alla presente tabella comprendono anche i loro rispettivi isomeri (ramificati e lineari)</p>		
Nota 14	<p>Per «PFAS - totale» si intende la totalità delle sostanze poli e perfluoroalchiliche</p>		
Nota 15	<p>Per «Somma di PFAS» si intende la somma delle seguenti sostanze:</p> <ul style="list-style-type: none"> - acido perfluorobutanoico (PFBA) - acido perfluoropentanoico (PFPeA) - acido perfluoroesanoico (PFHxA) - acido perfluoroeptanoico (PFHpA) - acido perfluorooctanoico (PFOA) - acido perfluorononanoico (PFNA) - acido perfluorodecanoico (PFDA) - acido perfluorundecanoico (PFUnDA) - acido perfluorododecanoico (PFDoDA) - acido perfluorotridecanoico (PFTrDA) - acido perfluorobutansolfonico (PFBS) - acido perfluoropentansolfonico (PFPeS) - acido perfluoroesansolfonico (PFHxS) - acido perfluoroeptansolfonico (PFHpS) - acido perfluorooctansolfonico (PFOS) - acido perfluoronansolfonico (PFNS) - acido perfluorodecansolfonico (PFDS) - acido perfluoroundecansolfonico - acido perfluorododecansolfonico - acido perfluorotridecansolfonico - acido 2,3,3,3-tetrafluoro-2-(eptaffluoropropossi)propanoico (HFPO-DA o GenX) - acido dodecafluoro-3H-4,8-diossanonanoico (ADONA) - acido 6:2 fluorotelomero solfonico (6:2 FTSA) - acido difluoro {[2,2,4,5- tetrafluoro-5- (trifluorometossi)-1,3-diossolan-4-yl]ossi} acetico (C6O4 o cC6O4) <p>Tali sostanze sono controllate quando la valutazione e gestione del rischio dei bacini idrografici per punti di estrazione conclude che vi è la probabilità che tali sostanze siano presenti in una determinata fornitura d'acqua.</p>		

2.2

[L'Abbate](#), [Pavanelli](#), [Quarto](#), [Giuseppe Pisani](#), [Pirro](#), [Buccarella](#)

Al comma 1, sostituire l'allegato B ivi richiamato, con il seguente: «B

Parametro	Valori limite di emissione in acque superficiali e in fognatura (µg/l)
PFAS - totale	5
Somma di PFAS Per "somma di PFAS" si intende la somma delle seguenti sostanze: - acido perfluorobutanoico (PFBA) - acido perfluoropentanoico (PFPeA) - acido perfluoroesanoico (PFHxA) - acido perfluoroeptanoico (PFHpA) - acido perfluorooctanoico (PFOA) - acido perfluorononanoico (PFNA) - acido perfluorodecanoico (PFDA) - acido perfluorundecanoico (PFUnDA) - acido perfluorododecanoico (PFDoDA) - acido perfluorotridecanoico (PFTrDA) - acido perfluorobutansolfonico (PFBS) - acido perfluoropentansolfonico (PFPeS) - acido perfluoroesansolfonico (PFHxS) - acido perfluoroeptansolfonico (PFHpS) - acido perfluorooctansolfonico (PFOS) - acido perfluorononansolfonico (PFNS) - acido perfluorodecansolfonico (PFDS) - acido perfluoroundecansolfonico - acido perfluorododecansolfonico - acido perfluorotridecansolfonico - acido 2,3,3,3-tetrafluoro-2- (eptafluoropropossi) propanoico (HFPO-DA o GenX) - acido dodecafluoro-3H-4,8-dioossanonanoico (ADONA) - acido 6:2 fluorotelomero solfonico (6:2 FTSA) - acido difluoro{[2,2,4,5- tetrafluoro-5- (trifluorometossi)-1,3-diossolan-4-yl]ossi}acetico (C6O4 o cC6O4)	1
acido perfluorooctansolfonico (PFOS)	0,3

2.3

[Nastri](#)

Al comma 1 premettere il seguente: «01. All'articolo 4 del decreto legislativo 2 febbraio 2001, n. 31 dopo il comma 1 è inserito il seguente: «1-bis. Al fine di cui al comma 1 sono adottate misure volte a garantire la corretta gestione delle risorse idriche, anche attraverso il ripristino integrale della rete idrica nazionale, il potenziamento delle reti di approvvigionamento idrico esistenti e la realizzazione del mercato unico digitale dei servizi idrici.»».

2.4

[Nastri](#)

Al comma 1 premettere il seguente:

«01. All'articolo 4, comma 2, lettera a), del decreto legislativo 2 febbraio 2001, n. 31 sono aggiunte in fine le seguenti parole: «e non devono essere contaminate da inquinanti chimici, quali sostanze poli e perfluoroalchiliche (PFAS), nitrati, fitofarmaci, nutrienti, geni di resistenza ad antibiotici sintetici e semisintetici, interferenti endocrini, metalli pesanti, contaminanti emergenti quali microplastiche, nel rispetto dei requisiti minimi di cui all'allegato I, parti A, B e D della Direttiva (UE) 2020/2184 del Parlamento europeo e del Consiglio del 16 dicembre 2020, concernente la qualità delle

acque destinate al consumo umano».

2.5

[Nastri](#)

Al comma 1 premettere i seguenti:

«01. All'articolo 8 del decreto legislativo 2 febbraio 2001, n. 31, dopo il comma 7 è aggiunto in fine il seguente: «7-bis. L'azienda unità sanitaria locale realizza, periodicamente, ricerche idrogeologiche finalizzate all'approvvigionamento di risorse idriche per uso umano, con particolare riferimento all'uso potabile, ivi inclusa la valutazione delle capacità di stoccaggio temporaneo al fine di garantire la resilienza delle acque sotterranee all'aumento temporale del pompaggio e l'identificazione di risorse strategiche per gestire e adattarsi alla siccità, particolarmente significativa durante la stagione estiva.».

02. All'attuazione delle disposizioni di cui al comma 01 si provvede nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente e, comunque, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.».

2.6

[Quarto](#), [L'Abbate](#), [Pavanelli](#), [Giuseppe Pisani](#), [Pirro](#), [Buccarella](#)

Dopo il comma 1 aggiungere il seguente:

«1 bis. All'articolo 4 del Decreto Legislativo 2 febbraio 2001, n. 31, dopo il comma 1, è inserito il seguente:

«1 bis. Al fine di cui al comma 1 sono adottate misure volte a promuovere la conoscenza della risorsa idrica, superficiale e sotterranea, riconoscendo la sua importanza da un punto di vista ambientale-paesaggistico e sociale, anche attraverso campagne di divulgazione e programmi di educazione scolastica, corsi di formazione inerenti alle conoscenze geologiche, geotecniche, geotermiche, geomorfologiche e idrogeologiche, nonché attività di promozione, comunicazione e divulgazione delle tematiche relative alla risorsa acqua superficiale e sotterranea.».

2.7

[Quarto](#), [L'Abbate](#), [Pavanelli](#), [Giuseppe Pisani](#), [Pirro](#), [Buccarella](#)

Dopo il comma 1 inserire il seguente:

«1 bis. All'articolo 4 del Decreto Legislativo 2 febbraio 2001, n. 31, dopo il comma 1, è inserito il seguente:

«1 bis. Al fine di cui al comma 1 sono adottate misure volte a garantire la corretta gestione delle risorse idriche, anche attraverso il ripristino integrale della rete idrica nazionale, il potenziamento delle reti di approvvigionamento idrico esistenti e la realizzazione del mercato unico digitale dei servizi idrici.».

2.8

[Quarto](#), [L'Abbate](#), [Pavanelli](#), [Giuseppe Pisani](#), [Pirro](#), [Buccarella](#)

Dopo il comma 1 aggiungere il seguente:

«1 bis. All'articolo 4 del Decreto Legislativo 2 febbraio 2001, n. 31, dopo il comma 1, è inserito il seguente:

«1 bis. Al fine di cui al comma 1 sono realizzati impianti di depurazione efficienti e viene verificata la corretta funzionalità degli impianti esistenti.».

4, rubricato "Obblighi generali", preveda quale obbligo generale la realizzazione di im

2.9

[Quarto](#), [L'Abbate](#), [Pavanelli](#), [Giuseppe Pisani](#), [Pirro](#), [Buccarella](#)

Dopo il comma 1 aggiungere il seguente:

«1 bis. All'articolo 4 del Decreto Legislativo 2 febbraio 2001, n. 31, al comma 2, alla lettera a), dopo le parole "non devono contenere microrganismi e parassiti, né altre sostanze, in qualità o

concentrazioni tali da rappresentare un potenziale pericolo per la salute umana", *sono inserite le seguenti* "e comunque non devono essere contaminate da inquinanti chimici, quali sostanze poli- e perfluoroalchiliche (PFAS), nitrati, fitofarmaci, nutrienti, geni di resistenza ad antibiotici sintetici e semisintetici, interferenti endocrini, metalli pesanti, contaminanti emergenti quali microplastiche, nel rispetto dei requisiti minimi di cui Direttiva (UE) 2020/2184 all'allegato I, parti A, B e D della del Parlamento europeo e del Consiglio concernente la qualità delle acque destinate al consumo umano».

2.10

[Quarto](#), [L'Abbate](#), [Pavanelli](#), [Giuseppe Pisani](#), [Pirro](#), [Buccarella](#)

Dopo il comma 1 aggiungere il seguente:

«1 bis. All'articolo 4 del Decreto Legislativo 2 febbraio 2001, n. 31, dopo il comma 3, è inserito il seguente:

«3-bis. L'applicazione delle disposizioni del presente decreto deve salvaguardare lo stato ecologico dei corpi idrici, in particolare tutelare la biodiversità dell'ecosistema delle acque di alveo e sub alveo, la plurifunzionalità dei paesaggi e delle componenti, nonché dei sistemi naturali fragili o delicati, in particolare laghi, lagune e zone umide.»»

2.11

[Quarto](#), [L'Abbate](#), [Pavanelli](#), [Giuseppe Pisani](#), [Pirro](#), [Buccarella](#)

Dopo il comma 1 aggiungere il seguente:

«1 bis. All'articolo 4 del Decreto Legislativo 2 febbraio 2001, n. 31, dopo il comma 3, è inserito il seguente:

«3-bis. L'applicazione delle disposizioni del presente decreto deve garantire una elevata qualità delle acque presenti nelle reti acquedottistiche attraverso la realizzazione di progetti per il sostegno a buone pratiche in campo agricolo e forestale nonché progetti per l'utilizzo dei reflui urbani affinati per fini irrigui, che disincentivano lo spargimento dei fanghi sui suoli e realizzano opere infrastrutturali strategiche per il territorio connesse ai processi di tutela delle acque potabili da inquinanti chimici, quali sostanze poli- e perfluoroalchiliche (PFAS), nitrati, fitofarmaci, nutrienti, geni di resistenza ad antibiotici sintetici e semisintetici, interferenti endocrini, metalli pesanti e contaminanti emergenti quali microplastiche.»»

2.12

[Quarto](#), [Pavanelli](#), [Giuseppe Pisani](#), [Pirro](#), [Buccarella](#)

Dopo il comma 1 aggiungere il seguente:

«1 bis. All'articolo 4 del Decreto Legislativo 2 febbraio 2001, n. 31, dopo il comma 3, è inserito il seguente:

«3-bis. L'applicazione delle disposizioni del presente decreto deve garantire una migliore tutela delle funzioni ecosistemiche delle sorgenti vulnerabili, dei sistemi acquatici naturali fragili e caratterizzati da processi morfodinamici veloci e complessi, quali laghi, fiumi, fiumare, lame, gravine, lagune, stagni, zone umide».".

2.13

[Quarto](#), [L'Abbate](#), [Pavanelli](#), [Giuseppe Pisani](#), [Pirro](#), [Buccarella](#)

Dopo il comma 1 inserire il seguente:

«1 bis. All'articolo 6 del Decreto Legislativo 2 febbraio 2001, n. 31, al comma 5, è inserito il seguente periodo:

«I laboratori di analisi di cui agli articoli 7 e 8 devono realizzare anche dati e quadri conoscitivi con standard europei inerenti le caratteristiche morfodinamiche degli acquiferi da cui scaturiscono le sorgenti e dei corsi d'acqua.»»

2.14

[Quarto](#), [L'Abbate](#), [Pavanelli](#), [Giuseppe Pisani](#), [Pirro](#), [Buccarella](#)

Dopo il comma 1 aggiungere il seguente:

«*1 bis.* All'articolo 8 del Decreto Legislativo 2 febbraio 2001, n. 31, dopo il comma 1, è inserito il seguente comma:

«1 bis. Ogni azienda unità sanitaria locale territorialmente competente è tenuta a realizzare, anche mediante apposite convenzioni, ricerche idrogeologiche finalizzate all'approvvigionamento di risorse idriche per uso umano, con particolare riferimento all'uso potabile, ivi inclusa la valutazione delle capacità di stoccaggio temporaneo per valutare la resilienza delle acque sotterranee all'aumento temporale del pompaggio per l'identificazione di risorse strategiche per gestire e adattarsi alla siccità, che può aggravarsi in caso di cambiamento climatico.»»

2.15

[Quarto](#), [L'Abbate](#), [Pavanelli](#), [Giuseppe Pisani](#), [Pirro](#), [Buccarella](#)

Dopo il comma 1 aggiungere il seguente:

«*1 bis.* All'articolo 8 del Decreto Legislativo 2 febbraio 2001, n. 31, dopo il comma 1, è inserito il seguente comma:

«1 bis. Ogni azienda unità sanitaria locale territorialmente competente è tenuta a realizzare, anche mediante apposite convenzioni, una mappatura completa delle sorgenti captate e non captate, dei bacini idrogeologici che contengono gli acquiferi da cui scaturiscono le sorgenti, dei bacini idrografici che alimentano gli invasi naturali o artificiali, le cui acque sono utilizzate per fini potabili, dei bacini imbriferi, delle aree di ricarica della falda nonché degli acquiferi costieri sfruttati per la captazione, tramite pozzi, di acque per fini potabili e civili, così come presenti nel territorio di competenza.»»

2.16

[Quarto](#), [L'Abbate](#), [Pavanelli](#), [Giuseppe Pisani](#), [Pirro](#), [Buccarella](#)

Dopo il comma 1 aggiungere il seguente:

«*1 bis.* All'articolo 8 del Decreto Legislativo 2 febbraio 2001, n. 31, dopo il comma 1, è inserito il seguente comma:

«1 bis. Ogni azienda unità sanitaria locale territorialmente competente è tenuta a realizzare, anche mediante apposite convenzioni, ricerche idrogeologiche, compresa la valutazione delle capacità di stoccaggio temporaneo, finalizzate all'approvvigionamento di risorse idriche per uso umano, con particolare riferimento all'uso potabile.»»

2.17

[Quarto](#), [L'Abbate](#), [Pavanelli](#), [Giuseppe Pisani](#), [Pirro](#), [Buccarella](#)

Dopo il comma 1 aggiungere il seguente:

«*1 bis.* All'articolo 8 del Decreto Legislativo 2 febbraio 2001, n. 31, dopo il comma 1, è inserito il seguente comma:

«1 bis. Ogni azienda unità sanitaria locale territorialmente competente è tenuta a impartire le prescrizioni necessarie per la conservazione e la tutela della risorsa idrica, la gestione del patrimonio delle acque sotterranee, delle risorse geotermali, geotermiche e di geoscambio, idroelettriche e paesaggistiche e il controllo delle caratteristiche qualitative delle acque destinate al consumo umano.»»

2.18

[Quarto](#), [L'Abbate](#), [Pavanelli](#), [Giuseppe Pisani](#), [Pirro](#), [Buccarella](#)

Dopo il comma 1 aggiungere il seguente:

«*1 bis.* All'articolo 8 del Decreto Legislativo 2 febbraio 2001, n. 31, dopo il comma 1, è inserito il seguente comma:

«1 bis. Ogni azienda unità sanitaria locale territorialmente competente è tenuta a realizzare, anche mediante apposite convenzioni, ricerche finalizzate all'individuazione delle prescrizioni necessarie per la conservazione e la tutela della risorsa idrica, la gestione del patrimonio delle acque sotterranee, delle

risorse geotermali, geotermiche e di geoscambio, idroelettriche e paesaggistiche».)».

2.19

[Quarto](#), [L'Abbate](#), [Pavanelli](#), [Giuseppe Pisani](#), [Pirro](#), [Buccarella](#)

Al comma 2, alla lettera a), dopo le parole «che garantiscano in ogni caso le caratteristiche di prestazione previste nel citato Rapporto » aggiungere le seguenti «volte ad impedire che le acque destinate al consumo umano contengano sostanze, microrganismi e parassiti in quantità o concentrazioni tali da rappresentare un potenziale pericolo per la salute umana e comunque volte a garantire la salubrità delle acque da inquinanti chimici, quali sostanze poli- e perfluoroalchiliche (PFAS), nitrati, fitofarmaci, nutrienti, geni di resistenza ad antibiotici sintetici e semisintetici, interferenti endocrini, metalli pesanti, contaminanti emergenti quali microplastiche, nel rispetto dei requisiti minimi di cui alla Direttiva (UE) 2020/2184 all'allegato I, parti A, B e D del Parlamento europeo e del Consiglio concernente la qualità delle acque destinate al consumo umano».

2.0.1

[Zuliani](#), [Briziarelli](#), [Pazzaglini](#), [Arrigoni](#), [Bruzzone](#), [Bergesio](#)

Dopo l'articolo aggiungere il seguente:

«Articolo 2-bis

(Misure di tutela della qualità dell'aria)

1. In via precauzionale, al fine di garantire la tutela della salute pubblica, le Regioni in cui ricadono i territori maggiormente esposti al rischio di inquinamento da PFAS in atmosfera, attivano l'Unità di Monitoraggio della qualità dell'aria dal rischio di PFAS, coordinata dalla medesima Regione con il coinvolgimento dei Dipartimenti di prevenzione di cui agli articoli 7 e 7-bis del decreto legislativo 30 dicembre 1992, n.502, e le Agenzie regionali per la protezione dell'ambiente territorialmente competenti.

2. La frequenza e l'individuazione dei punti di monitoraggio e le eventuali risorse economiche aggiuntive necessarie, sono determinati dalla medesima Unità sulla base della valutazione del rischio, con particolare attenzione alle aree circostanti stabilimenti che emettono PFAS nell'aria ambiente o che trattano sistemi di filtraggio dei medesimi inquinanti. Per le finalità di cui al periodo precedente, le Unità trasmettono entro il 31 dicembre di ogni anno una relazione alla Cabina di Regia di cui all'articolo 1, comma 4 della presente legge.

3. Sulla base delle indicazioni fornite dall'Unità, il Minsitero della transizione ecologica valuta l'assegnazione alle Regioni dei finanziamenti necessari, sulla base delle risorse disponibili a legislazione vigente.

4. La partecipazione ai lavori dell'Unità medesima non comporta la corresponsione di gettoni o altri emolumenti comunque denominati, ivi inclusi rimborsi di spese, diarie e indennità.»

2.0.2

[Fregolent](#), [Briziarelli](#), [Bergesio](#), [Pazzaglini](#), [Arrigoni](#), [Bruzzone](#), [Moronese](#), [Zuliani](#), [Pirro](#)

Dopo l'articolo aggiungere il seguente:

«Articolo 2-bis

(Fondo per il contrasto all'inquinamento da PFAS)

1. Nello stato di previsione del Ministero della salute è istituito un Fondo, con una dotazione di 1 milione di euro annui a decorrere dall'anno 2022, da impiegare per le attività di monitoraggio della qualità nelle acque destinate al consumo umano ai fini della verifica della presenza di PFAS nelle acque e per interventi di bonifica ambientale.

2. Il Ministro della salute, di concerto con il Ministro della transizione ecologica, definisce con proprio decreto da emanarsi entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, i criteri e le modalità di ripartizione ed erogazione delle risorse finanziarie del Fondo di cui al comma 1, sulla base del principio di proporzionalità degli interventi da eseguire, anche per stralci successivi per interventi di bonifica di particolare complessità.

3. Agli oneri derivanti dall'attuazione della presente disposizione, valutati in 1 milione di euro annui a decorrere dall'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per far fronte ad esigenze indifferibili che si manifestano nel corso della gestione, di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n.190.

1.4.2.9.3. 13ª Commissione permanente (Territorio, ambiente, beni ambientali) - Seduta n. 321 (pom.) del 05/07/2022

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

TERRITORIO, AMBIENTE, BENI AMBIENTALI (13ª)
MARTEDÌ 5 LUGLIO 2022
321ª Seduta

Presidenza della Presidente
[MORONESE](#)

La seduta inizia alle ore 16.

IN SEDE CONSULTIVA

(2646) Conversione in legge del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili

(Parere alla 8ª Commissione. Seguito e conclusione dell'esame. Parere favorevole con osservazioni)

Prosegue l'esame, sospeso nella seduta del 30 giugno.

La relatrice [CALIGIURI](#) (FIBP-UDC) illustra uno schema di parere favorevole con osservazioni, pubblicato in allegato.

Il senatore [FERRAZZI](#) (PD) annuncia il voto favorevole del gruppo del Partito Democratico, sottolineando in particolare sia il rilievo dei suggerimenti relativi agli interventi infrastrutturali necessari per affrontare le problematiche che stanno emergendo in modo sempre più vistoso sul fronte dell'approvvigionamento idrico, sia l'esigenza di favorire un processo di riconversione industriale che tenga pienamente conto di come tutte le principali realtà industriali europee si stiano già muovendo decisamente nella prospettiva di un definitivo superamento, nel prossimo futuro, dell'utilizzo del motore endotermico nel settore automobilistico.

Il senatore [BRIZIARELLI](#) (L-SP-PSd'Az) annuncia il voto favorevole della sua parte politica, concordando con le considerazioni relative alla necessità di interventi sulle infrastrutture idriche e auspicando però che, con riferimento alle problematiche concernenti il superamento dell'uso del motore endotermico nel settore automobilistico, in ambito europeo maturino atteggiamenti maggiormente comprensivi delle difficoltà italiane ed in grado di evitare disparità di trattamento che finirebbero per avvantaggiare alcuni Paesi in danno di altri.

Il senatore [QUARTO](#) (*M5S*) annuncia il voto favorevole della sua parte politica, evidenziando in particolare come sia, a suo avviso, estremamente opportuno il richiamo all'esigenza di tutelare le funzioni ecosistemiche inserito nella parte dello schema di parere concernente la costruzione di nuovi invasi lungo le sponde dei fiumi.

La senatrice [GALLONE](#) (*FIBP-UDC*) annuncia il voto favorevole della sua parte politica, ponendo l'accento sulla centralità delle problematiche concernenti l'approvvigionamento idrico.

Il senatore [BUCCARELLA](#) (*Misto-LeU-Eco*) annuncia il voto favorevole della sua parte politica e rileva, in una prospettiva più generale, l'esigenza che i processi di riconversione industriale rivolti a favorire e accompagnare il processo di superamento della motorizzazione endotermica nel settore automobilistico siano intesi come un passaggio necessario, se si vuole evitare il rischio che intere filiere produttive rimangano legate ad una tecnologia industriale che sarà prossimamente abbandonata.

Previa verifica del prescritto numero di senatori, lo schema di parere favorevole con osservazioni è posto ai voti e approvato.

La seduta termina alle ore 16,30

PARERE APPROVATO DALLA COMMISSIONE SUL DISEGNO DI LEGGE N. 2646

La 13ª Commissione permanente, esaminato per le parti di propria competenza il disegno di legge di conversione in titolo,

premesse che:

l'articolo 2 reca misure urgenti in materia di costruzione, manutenzione e messa in sicurezza delle dighe, nonché di controllo sul loro esercizio soprattutto alla luce della recente emergenza siccità, conseguenza dei cambiamenti climatici i quali eventi estremi in Italia, nei soli primi quattro mesi del 2022, sono aumentati del 29% tanto da parlare di una "crisi dell'acqua" legata circostanze come le perdite delle reti di distribuzione, la crescita delle fonti di inquinamento e l'aumento demografico; l'articolo 3 reca misure di adeguamento infrastrutturale delle Capitanerie di porto, dell'Arma dei carabinieri e della Guardia di finanza;

l'articolo 7 introduce modifiche volte a favorire lo sviluppo della mobilità sostenibile e ad incrementare la sicurezza della circolazione stradale;

l'articolo 8 reca previsioni volte a migliorare la programmazione dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale e, più in generale, della mobilità locale in tutte le sue modalità, le quali diventeranno sempre più innovative e sostenibili;

l'articolo 12 introduce, misure in materia di funzionamento della Commissione tecnica VIA e della Commissione PNRR-PNIEC

esprime parere favorevole

con le seguenti osservazioni:

- si valuti di porre in essere interventi chiari in materia di prevenzione dei rischi naturali, evitando di creare sovrapposizioni con le misure emergenziali e potenziare gli interventi di tipo non

strutturale accanto agli interventi già programmati e finanziati di tipo strutturale (ad esempio aggiornare i Piani di Assetto Idrogeologico, di Gestione delle Alluvioni e di gestione delle Frane, strumenti strategici fondamentali di pianificazione e controllo del territorio). Inoltre, appare necessario integrare la pianificazione urbanistica regionale e locale con la pianificazione di bacino per consentire così uno sviluppo territoriale compatibile e sostenibile con il suo assetto. Occorre accelerare sull'unificazione dei sistemi di monitoraggio degli interventi finanziati, unificando le piattaforme attualmente in uso, semplificando l'invio dei dati e uniformando i sistemi mittenti regionali che, al loro interno, molte volte non sono univoci e gestiti da più enti che replicano i dati;

- si valuti, al fine di rispondere alle necessità strutturali legate all'emergenza siccità, di prevedere la realizzazione di un fondo specifico per la costruzione di nuovi invasi lungo le sponde dei fiumi italiani maggiori, pur sempre nel rispetto dell'ecosostenibilità dell'ambiente fluviale e della sua funzione ecosistemica, per evitare che si passi dalle piene alla siccità e affinché gli stessi, come succede nel resto d'Europa, consentano di conservare riserve d'acqua per i periodi siccitosi in cui il "cuneo salino" del mare penetra oltremisura alle foci o ai delta dei fiumi, prevedendo inoltre la realizzazione di microinvasi per i terreni agricoli, sistemi di raccolta e riutilizzo delle acque di depurazione, la calendarizzazione precisa delle opere di manutenzione straordinaria delle infrastrutture idriche per la riduzione delle perdite delle condotte e incentivi per la realizzazione di infrastrutture irrigue più moderne ed efficienti. Si valuti inoltre di finanziare un contratto istituzionale di sviluppo sul tema della tutela della risorsa idrica che coinvolga i territori interessati uniformando le procedure a quelle del PNRR al fine di semplificare e ridurre gli adempimenti burocratici;

- si valuti di introdurre disposizioni atte a favorire gli investimenti intersettoriali nel campo dello studio e della pianificazione territoriale delle zone costiere e di prossimità, della tutela dell'ambiente marino dai fenomeni naturali e antropici avversi nonché per la messa in sicurezza e lo sviluppo ecosostenibile delle zone portuali e costiere, promuovendo la realizzazione delle opere specialmente nelle zone meno sviluppate d'Italia, con particolare riguardo al Mezzogiorno, il cui sviluppo è una condizionalità per la approvazione del PNRR;

- si valuti di adoperare tutti gli strumenti necessari, anche in seno alle istituzioni europee, al fine di tutelare la filiera dell'industria dell'*automotive* italiana per proteggere i 70 mila posti di lavoro che rischiano di saltare a causa della messa al bando dei motori endotermici nel 2035 e di disporre ogni iniziativa utile a favorire le riconversioni industriali e lo sviluppo della ricerca per l'innovazione per affiancare all'elettrico i biocarburanti di nuova generazione;

- si valuti di prevedere un piano Nazionale per l'attuazione di percorsi ciclabili e per il rifacimento dei marciapiedi;

- si valutino forme di valorizzazione delle ferrovie locali in chiave di transizione ecologica (ad esempio servizi ferroviari leggeri su rotaia in grado di usare una modalità mista su strada e ferrovie come è già regolamentato in altri paesi europei) ampliando l'offerta per la mobilità sostenibile di massa in tutto il territorio nazionale e riducendo le emissioni di CO₂;

- andrebbero rinforzati gli enti della P.A. destinati al controllo con risorse e fondi che non intacchino voci di spesa destinate ai servizi o alla transizione energetica come invece prevede di fare l'art 12 del presente decreto.

1.4.2.10. 14[^] Commissione permanente (Politiche dell'Unione europea)

1.4.2.10.1. 14ª Commissione permanente (Politiche dell'Unione europea) - Seduta n. 314 (pom.) del 06/07/2022

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

POLITICHE DELL'UNIONE EUROPEA (14ª)
MERCOLEDÌ 6 LUGLIO 2022
314ª Seduta

Presidenza del Presidente
[STEFANO](#)

La seduta inizia alle ore 13,00.

ESAME DI PROGETTI DI ATTI LEGISLATIVI DELL'UNIONE EUROPEA

Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio sulla lotta alla violenza contro le donne e alla violenza domestica (n. COM(2022) 105 definitivo)

(Seguito e conclusione dell'esame, ai sensi dell'articolo 144, commi 1-bis e 6, del Regolamento, dei progetti di atti legislativi dell'Unione europea)

Prosegue l'esame, sospeso nella seduta di ieri.

La senatrice [GIAMMANCO](#) (FIBP-UDC), relatrice, richiamando quanto da lei esposto nella seduta di ieri, conferma l'orientamento favorevole circa il rispetto dei principi di sussidiarietà e di proporzionalità da parte della proposta in esame. La Commissione prende atto.

IN SEDE CONSULTIVA

(2553) Disposizioni in materia di morte volontaria medicalmente assistita, (Approvato dalla Camera dei deputati in un testo risultante dall'unificazione di un disegno di legge di iniziativa popolare e dei disegni di legge d'iniziativa dei deputati Zan e altri; Cecconi e Magi; Michela Rostan e altri; Doriana Sarli e altri; Alessandro Pagano e altri; Gilda Sportiello e altri; Trizzino)

(912) MANTERO e altri. - Disposizioni in materia di eutanasia

(Parere alle Commissioni 2ª e 12ª riunite. Seguito e conclusione dell'esame congiunto. Parere non ostativo)

Prosegue l'esame congiunto, sospeso nella seduta di ieri.

Il presidente [STEFANO](#) ricorda che nella seduta di ieri il relatore Castaldi aveva illustrato una proposta di parere dal tenore non ostativo.

La senatrice [GIANNUZZI](#) (*UpC-CAL-Alt-PC-AI-Pr.SMART-IdV*), nel preannunciare il voto favorevole della propria parte politica sulla proposta di parere del relatore, rileva che il disegno di legge n. 2553, pur rappresentando un importante passo avanti nella tutela del diritto a ricevere il trattamento di eutanasia, esclude ancora, ingiustificatamente, numerose categorie di soggetti: ciò testimonierebbe, peraltro, una debolezza politica di fondo nell'affrontare le problematiche connesse all'implementazione del predetto diritto.

Esprime pertanto l'auspicio a che la tematica non si esaurisca con l'approvazione del suddetto provvedimento e che in un futuro prossimo la sensibilità della politica e dell'opinione pubblica possa ulteriormente evolversi per consentire una piena ed effettiva implementazione del diritto all'eutanasia.

La senatrice [GIAMMANCO](#) (*FIBP-UDC*), nel comprendere le osservazioni formulate dalla senatrice Giannuzzi, osserva che i provvedimenti iscritti all'ordine del giorno rappresentano già un importantissimo passo avanti nella tutela del diritto all'eutanasia.

Pur ritenendo possibili dei miglioramenti al testo in esame, sarebbe tuttavia importante anche l'approvazione nell'attuale formulazione, per evitare che un ulteriore passaggio presso l'altro ramo del Parlamento comprometta i risultati sinora raggiunti, come purtroppo avvenuto per altri importanti disegni di legge.

Preannuncia, quindi, il voto favorevole della propria parte politica sulla proposta di parere del relatore.

Nessun altro chiedendo di intervenire, il presidente [STEFANO](#), previa verifica del numero legale, pone in votazione la proposta di parere non ostativo del relatore, pubblicata in allegato al resoconto, che viene approvata dalla Commissione.

[\(1921\) RIPAMONTI e altri.](#) - *Disciplina della professione di guida turistica*

[\(2087\) CROATTI.](#) - *Disciplina della professione di guida turistica*

(Parere alla 10ª Commissione su emendamenti riferiti al testo unificato. Esame. Parere in parte contrario, in parte non ostativo con condizione, in parte non ostativo)

La senatrice [CASOLATI](#) (*L-SP-PSd'Az*), relatrice, dà lettura di una proposta di parere sugli emendamenti riferiti al testo unificato relativo ai due disegni di legge in titolo, pubblicata in allegato. Nel dettaglio, viene espresso parere contrario sulle proposte 1.8, 2.1, 2.4, 2.7, 2.36, 2.38, 3.1, 3.2, 3.3, 3.4, 3.5, 3.6, 3.7, 7.1, 7.2 e 7.3, parere non ostativo condizionato sulle proposte 6.1, 6.4, 6.5, 6.6, 12.5 e 12.6 e parere non ostativo sui restanti emendamenti.

Interviene il senatore [CASTALDI](#) (*M5S*), precisando di aver già provveduto, in qualità di relatore sui provvedimenti in titolo presso la Commissione di merito, ad integrare, con appositi emendamenti a sua firma, gli articoli 2, 3 e 7 del testo unificato in linea con quanto precisato nelle premesse della proposta di parere illustrata dalla relatrice.

Preannuncia comunque, proprio in virtù della sua particolare posizione, che lo vede relatore presso la Commissione di merito, il suo personale voto di astensione.

Poiché nessun altro chiede di intervenire, il presidente [STEFANO](#), previa verifica del numero legale, pone in votazione lo schema di parere della relatrice, pubblicato in allegato al resoconto, che viene approvato dalla Commissione.

ESAME DI PROGETTI DI ATTI LEGISLATIVI DELL'UNIONE EUROPEA

Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio sulla prestazione energetica nell'edilizia (rifusione) ([n. COM\(2021\) 802 definitivo](#))

(Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 144, commi 1-*bis* e 6, del Regolamento, del progetto di atto legislativo dell'Unione europea, e rinvio)

Riprende l'esame, sospeso nella seduta di ieri.

Interviene la senatrice [GIAMMANCO](#) (*FIBP-UDC*), proponendo, nell'ambito dell'*iter* legislativo dell'atto in titolo, alcuni correttivi, che renderebbero la proposta maggiormente coerente con il principio di proporzionalità.

In primo luogo, si ritiene necessario che gli Stati membri continuino ad avere il potere decisionale di fissare i requisiti degli edifici a energia zero, stabiliti secondo il livello ottimale di costo, differenziandoli per gli edifici nuovi e per quelli esistenti e in base alle differenti zone climatiche, senza che vengano definiti univocamente a livello europeo.

Nel caso si fissi il principio dell'obbligo di riqualificazione energetica per gli edifici esistenti, andrebbe applicato a partire dagli edifici con le peggiori prestazioni, considerando che l'obiettivo prioritario è quello di ridurre il fabbisogno di energia, fissando requisiti calcolati con il metodo del livello ottimale di costo.

In merito alla metodologia per il calcolo della prestazione energetica degli edifici, si ritiene necessario riconsiderare l'approccio basato solo sul consumo di energia in quanto l'uso dell'energia nell'immobile è solamente responsabilità dell'utente finale, in funzione dei suoi comportamenti e delle sue specifiche esigenze, e non legato alle caratteristiche proprie dell'edificio.

In quarto luogo, occorre mantenere e anzi prorogare gli strumenti finanziari a favore degli interventi di efficienza energetica.

Si dovrebbe anche introdurre il possesso di adeguata qualificazione o certificazione in capo alle imprese esecutrici nel caso di interventi di ristrutturazione integrata.

Si ritiene infine necessario prevedere un adeguato periodo transitorio per l'entrata in vigore dei nuovi obblighi e definire un quadro normativo certo e duraturo considerando che le continue modifiche non consentono una pianificazione a lungo termine delle attività e creano instabilità nel mercato.

Il seguito dell'esame è quindi rinviato.

IN SEDE CONSULTIVA

(2646) Conversione in legge del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili

(Parere alla 8ª Commissione. Esame e rinvio)

Introduce l'esame il senatore [CANDIANI](#) (*L-SP-PSd'Az*), relatore, osservando che il provvedimento si fonda sulla necessità ed urgenza di adottare disposizioni finalizzate al rilancio del settore dei trasporti aerei, terrestri e marittimi, con la primaria finalità di ridurre l'inquinamento e di promuovere una mobilità sostenibile, anche nell'ottica di perseguire la de-carbonizzazione dei trasporti e di migliorare la sicurezza della circolazione. È anche richiamata, tra i presupposti costituzionali per l'adozione, la necessità di introdurre disposizioni finalizzate alla realizzazione di investimenti relativi a grandi eventi, nonché alla realizzazione e messa in sicurezza delle dighe. Sono inoltre stabilite ulteriori disposizioni sull'utilizzo di dispositivi di protezione delle vie respiratorie.

Procede quindi alla disamina dell'articolato. In particolare, l'articolo 1 prevede misure di accelerazione per la realizzazione delle opere per la viabilità della città di Roma e per il Giubileo 2025. Si precisano le modalità per le procedure di valutazione di impatto ambientale e di verifica preventiva dell'interesse archeologico. Per quanto riguarda la messa in sicurezza e la manutenzione straordinaria delle strade, si stabilisce poi che la società Giubileo 2025 può sottoscrivere apposite convenzioni per l'affidamento di

tali interventi con la società ANAS S.p.a., in qualità di centrale di committenza. Analogamente, per la manutenzione ordinaria delle strade, Roma Capitale e la Città metropolitana di Roma Capitale, sono autorizzati a sottoscrivere apposite convenzioni con la società ANAS S.p.a., in qualità di centrale di committenza.

L'articolo 2 reca invece misure in materia di costruzione, manutenzione e messa in sicurezza delle dighe, nonché di controllo sul loro esercizio. Viene istituito un fondo da destinare alla corresponsione di incentivi al personale che svolge specifiche funzioni connesse all'istruttoria di progetti e di vigilanza tecnica sui lavori e sull'esercizio delle dighe.

L'articolo 3 prevede misure di adeguamento infrastrutturale delle Capitanerie di porto, della Guardia costiera, dell'Arma dei carabinieri e della Guardia di finanza, attraverso l'istituzione di un fondo destinato alla costruzione di nuove sedi e alla ristrutturazione delle sedi esistenti.

L'articolo 4 dispone quindi in materia di trasporto marittimo di passeggeri, di adeguamenti infrastrutturali portuali e per la laguna di Venezia. Per l'attività crocieristica nella laguna di Venezia, il Commissario straordinario è autorizzato a realizzare un ulteriore punto di attracco temporaneo nell'area di Chioggia. Sono altresì autorizzate spese per l'adeguamento funzionale e strutturale delle banchine dei porti di Monfalcone e di Trieste. L'articolo 5 reca poi disposizioni urgenti per il recupero della piena funzionalità tecnica e l'individuazione di un nuovo concessionario per l'impianto funiviario di Savona.

L'articolo 6 contiene disposizioni in materia di trasporto aereo, al fine di accelerare lo sviluppo del Sistema nazionale integrato dei trasporti (SNIT) e di aumentare l'accesso ferroviario mediante mezzo pubblico agli aeroporti, mentre il successivo articolo 7 reca disposizioni in materia di sicurezza e circolazione stradale e di infrastrutture autostradali, attraverso varie modifiche al codice della strada.

Si interviene, in particolare, in materia di pertinenze stradali, di classificazione dei veicoli, di velocipedi e ciclomotori, di patente e abilitazioni professionali per la guida di veicoli a motore, di durata e conferma della validità della patente di guida. Viene inoltre sospeso fino alla conclusione della verifica di sussistenza delle condizioni per la prosecuzione dell'attuale rapporto concessorio l'incremento delle tariffe di pedaggio sulle autostrade A24 e A25.

L'articolo 8 stabilisce disposizioni in materia di trasporto pubblico locale e regionale. Sono altresì previste disposizioni concernenti la ripartizione delle risorse del Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, la manutenzione delle infrastrutture dei servizi di trasporto pubblico locale ad impianti fissi, nonché gli interventi previsti dal programma di ammodernamento delle ferrovie regionali. L'articolo 9 reca invece interventi per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, attraverso lo stanziamento di specifiche risorse. L'articolo 10, quindi, contiene disposizioni in materia di opere pubbliche di particolare complessità o di rilevante impatto, attraverso alcune modifiche al decreto-legge n. 77 del 2021 in materia di *governance* del PNRR. Sono altresì stabilite norme per la funzionalità del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

L'articolo 11 concerne quindi l'utilizzo di dispositivi di protezione delle vie respiratorie. Nel dettaglio, il comma 1 estende al 30 settembre 2022 l'obbligo di utilizzo di dispositivi di protezione su tutti i mezzi di trasporto, fatta eccezione per gli aeromobili adibiti a servizi commerciali di trasporto di persone, nonché per i lavoratori, gli utenti e i visitatori delle strutture sanitarie, socio-sanitarie e socio-assistenziali. Il comma 2 sopprime invece l'obbligo di utilizzo dei dispositivi di protezione per lo svolgimento degli esami di Stato conclusivi del primo e del secondo ciclo d'istruzione, nonché per gli esami conclusivi dei percorsi degli Istituti tecnici superiori per l'anno scolastico 2021-2022.

Infine, l'articolo 12 integra le risorse destinate al funzionamento della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS e della Commissione tecnica PNRR-PNIEC.

Il seguito dell'esame è quindi rinviato.

SULLA PROCEDURA DI INFRAZIONE N. 2020/4118, IN MATERIA DI CONCESSIONI

DEMANIALI MARITTIME

Il presidente [STEFANO](#) informa la Commissione che, su sua richiesta, il Ministero dell'economia e delle finanze ha fatto pervenire alcuni dati concernenti i costi del mancato adeguamento dell'ordinamento interno alle contestazioni della Commissione europea, come evidenziate nella procedura di infrazione n. 2020/4118, in materia di concessioni demaniali marittime.

In particolare, nel caso in cui vi fosse un ulteriore aggravamento della procedura, con condanna dello Stato italiano ad opera della Corte di giustizia, sulla base del confronto con alcuni casi aventi una criticità comparabile con quello in esame, come le discariche abusive e le acque reflue, si stima che la sanzione forfettaria potrebbe essere compresa tra 30 e 40 milioni di euro e la sanzione semestrale compresa tra 25 e 40 milioni (ossia 50 e 80 milioni annui).

L'ordinamento europeo prevede infatti due tipologie di sanzioni: da un lato, la sanzione forfettaria, che viene irrogata *una tantum* e colpisce l'inadempimento dello Stato alla normativa dell'Unione europea; dall'altro, le sanzioni semestrali, che, secondo un particolare meccanismo, coprono il periodo temporale compreso tra la sentenza di condanna e l'effettivo adempimento da parte dello Stato delle regole europee.

Rammenta altresì che, allo stato attuale, nel periodo compreso fra il 2015 e il 2022, la Repubblica italiana, in relazione ad altre procedure di infrazione, ha già dovuto versare sanzioni pecuniarie per complessivi 883 milioni di euro, proprio in conseguenza di sentenze di condanna della Corte di giustizia emesse a seguito di violazioni del diritto dell'Unione europea.

La Commissione prende atto.

SUI LAVORI DELLA COMMISSIONE

Il presidente [STEFANO](#) ricorda che nella giornata di domani, giovedì 7 luglio, avrà luogo, alle ore 8,30, presso la Camera dei deputati, la seduta congiunta delle Commissioni Affari esteri ed Affari europei del Senato e della Camera dei deputati per le comunicazioni del Governo sugli esiti del Consiglio europeo del 23 e del 24 giugno 2022.

La Commissione prende atto.

SCONVOCAZIONE DELLA SEDUTA DI DOMANI

Il [PRESIDENTE](#) comunica che la seduta della Commissione, già convocata domani, 7 luglio, alle ore 13, non avrà più luogo.

La Commissione prende atto.

La seduta termina alle ore 13,35.

**PARERE APPROVATO DALLA COMMISSIONE
SUI DISEGNI DI LEGGE CONGIUNTI N. 2553 e 912**

La 14a Commissione permanente, esaminati il disegno di legge A.S. 2553, approvato dalla Camera dei deputati in prima lettura il 10 marzo 2022, che reca disposizioni in materia di morte volontaria medicalmente assistita, e il disegno di legge A.S. 912, che prevede per ogni soggetto maggiorenne, capace di intendere e volere, il diritto, a determinate condizioni, di ricevere il trattamento di eutanasia;

considerato che in Commissione di merito sono in corso di esame altri disegni di legge connessi ai due predetti: A.S. 900 (Cerno e altri), A.S. 966 (Marcucci e altri), A.S. 1464 (Binetti e altri), A.S. 1494 (Cirinnà e altri), A.S. 2237 (Montevecchi e altri);

rilevato che l'articolo 1 dell'A.S. 2553 richiama il rispetto dei principi della Convenzione europea dei diritti dell'uomo e della Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea;

ricordato che l'articolo 2, paragrafo 1, della Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea, che dispone che «Ogni persona ha diritto alla vita», si basa sull'articolo 2, paragrafo 1, della CEDU, secondo cui «Il diritto alla vita di ogni persona è protetto dalla legge»;

ricordato altresì che secondo il punto 3 delle spiegazioni della Carta dei diritti fondamentali, le disposizioni dell'articolo 2 della Carta corrispondono a quelle degli articoli summenzionati della CEDU e del protocollo addizionale e, ai sensi dell'articolo 52, paragrafo 3 della Carta, hanno significato e portata identici;

valutato quindi che, da questo punto di vista, viene in rilievo la giurisprudenza della CEDU, la quale ha elaborato alcuni principi rilevanti in materia di eutanasia e di interruzione delle cure di sostegno vitale, tra cui quanto segue:

- in materia di eutanasia, la Corte EDU ha affermato che non può essere dedotto dall'articolo 2 della Convenzione alcun diritto di morire, sia per mano di un terzo che con l'assistenza di un'autorità pubblica, e in tutta la sua giurisprudenza, la Corte ha costantemente ribadito l'obbligo dello Stato di proteggere la vita (*Pretty c. Regno Unito*, par. 39);
- in una recente causa relativa al rifiuto delle autorità di rendere disponibile un farmaco che aiutasse un malato di mente a togliersi la vita, la Corte, ribadendo che la Convenzione deve essere interpretata nel suo complesso, ha ritenuto opportuno, nell'esame del ricorso ai sensi dell'articolo 8 della Convenzione, rinviare all'articolo 2 della stessa Convenzione, ritenendo che quest'ultima disposizione obblighi le autorità nazionali a impedire a una persona di togliersi la vita qualora la decisione non sia stata presa liberamente e con piena comprensione di ciò che comporta (*Haas c. Svizzera*, par. 54);
- nella causa *Lambert e altri c. Francia [GC]*, relativa alla decisione delle autorità di interrompere la nutrizione e l'idratazione che consentivano a un paziente in condizioni di totale dipendenza di essere mantenuto in vita artificialmente, la Corte EDU ha affermato che non esiste tra gli Stati membri del Consiglio d'Europa un orientamento unanime favorevole all'autorizzazione dell'interruzione dei trattamenti di sostegno artificiale della vita, benché ciò sembri permesso dalla maggioranza degli Stati. Benché le disposizioni che disciplinano l'interruzione delle cure variano da un Paese all'altro, c'è tuttavia unanimità in ordine alla fondamentale importanza della volontà del paziente nel processo decisionale, a prescindere dalle modalità con le quali sia espressa. Si è così ritenuto che in questo ambito concernente il fine vita, così come in quello concernente l'inizio della vita, debba essere concesso agli Stati un margine di discrezionalità non soltanto in ordine alla scelta di consentire o meno l'interruzione delle cure di sostegno artificiale della vita e alle particolareggiate disposizioni che disciplinano tale interruzione, ma anche in ordine ai mezzi scelti per conseguire un equilibrio tra la protezione del diritto alla vita dei pazienti e la protezione del loro diritto al rispetto della vita privata e dell'autonomia personale. Per la Corte tuttavia tale margine di discrezionalità non è illimitato e essa si riserva la facoltà di verificare se lo Stato abbia osservato o meno i suoi obblighi ai sensi dell'articolo 2 (par. 147-148).

Nel trattare la questione della somministrazione o dell'interruzione di terapie mediche, la Corte tiene conto dei seguenti elementi: l'esistenza nel diritto e nella prassi interni di un quadro normativo compatibile con i requisiti dell'articolo 2; se si sia tenuto conto della volontà espressa precedentemente dal ricorrente e dalle persone che gli sono vicine, nonché dei pareri di altri membri del personale sanitario e della possibilità di adire un tribunale in caso di dubbi sulla migliore decisione da adottare

nell'interesse del paziente (Gard e altri c. Regno Unito (dec.), par. 83);
valutato quindi che, dalla giurisprudenza europea sopra richiamata, emerge come vada salvaguardata l'importanza della volontà del paziente nel processo decisionale, volontà che deve essere liberamente espressa e con piena comprensione di ciò che comporta la decisione assunta;
valutato che i provvedimenti in titolo non pongono problemi di compatibilità con l'ordinamento dell'Unione europea, posto che rispondono al precetto di salvaguardare la volontà del paziente nella decisione da assumere,
esprime, per quanto di competenza, parere non ostativo.

**PARERE APPROVATO DALLA COMMISSIONE SUGLI
EMENDAMENTI RIFERITI AL TESTO UNIFICATO PER I DISEGNI DI LEGGE N. 1921 E
2087**

La Commissione,
esaminati gli emendamenti riferiti al testo unificato relativo ai due disegni di legge in titolo, in materia di disciplina della professione di guida turistica, adottato il 24 marzo 2022 dalla 10ª Commissione permanente;
richiamati i pareri già espressi dalla 14ª Commissione il 6 luglio 2021, sui due disegni di legge, e il 22 giugno 2022 sul testo unificato;
ribadita la necessità di integrare gli articoli 2, 3 e 7 con l'estensione delle previsioni anche a coloro che hanno ottenuto il titolo di guida turistica mediante procedura di riconoscimento ai sensi dell'articolo 4, esprime, per quanto di competenza,
parere contrario sui seguenti emendamenti:
- 1.8, nella parte in cui non prevede la possibilità, per i cittadini di altri Stati membri dell'UE, di ottenere il riconoscimento del proprio titolo professionale di "accompagnatore turistico" ottenuto in altro Stato membro;
- 2.1, 2.4, nella misura in cui non includono nella definizione di guida turistica anche coloro che hanno titolo a esercitare la professione ai sensi dell'articolo 4;
- 2.7, 2.36, 2.38, 7.1, 7.2, 7.3, nella parte in cui non includono anche le guide turistiche che hanno ottenuto il titolo mediante procedura di riconoscimento ai sensi dell'articolo 4, tra coloro che possono iscriversi ai corsi di specializzazione di cui all'articolo 7;
- 3.1, 3.2, 3.3, 3.4, 3.5, 3.6, 3.7, nella parte in cui non prevedono, come modalità di acquisizione del titolo di guida turistica, anche la procedura di riconoscimento di cui all'articolo 4, a cui segue l'iscrizione nell'elenco nazionale di cui all'articolo 5;
parere non ostativo sugli emendamenti 6.1, 6.4, 6.5, 6.6, 12.5, 12.6, a condizione che vengano riformulati attraverso la previsione di una estensione del titolo sull'intero territorio nazionale previa frequenza a specifici corsi di formazione a garanzia del libero accesso alla professione;
parere non ostativo sui restanti emendamenti.

1.4.2.10.2. 14ª Commissione permanente (Politiche dell'Unione europea) - Seduta n. 315 (pom.) del 12/07/2022

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

POLITICHE DELL'UNIONE EUROPEA (14ª)

MARTEDÌ 12 LUGLIO 2022

315ª Seduta

Presidenza del Presidente

[STEFANO](#)

La seduta inizia alle ore 15,20.

IN SEDE CONSULTIVA

(2368) Istituzione di una Commissione parlamentare per gli italiani nel mondo, approvato dalla Camera dei deputati in un testo risultante dall'unificazione dei disegni di legge d'iniziativa dei deputati Longo ed altri; Carè ed altri; Fucsia Fitzgerald Nissoli e altri; Ungaro; Angela Schirò e altri; Elisa Siragusa e altri; Formentini e altri

(Parere alla 3a Commissione. Seguito e conclusione dell'esame. Parere non ostativo)

Prosegue l'esame, sospeso nella seduta del 22 giugno.

La senatrice [RICCIARDI](#) (M5S), relatrice, presenta uno schema di parere non ostativo sul disegno di legge in titolo, approvato dalla Camera dei deputati, di istituzione di una Commissione parlamentare bicamerale per gli italiani nel mondo.

Ricorda che la proposta si fonda sulla considerazione del rilievo sempre più marcato fornito dai cittadini italiani residenti all'estero, il cui numero è destinato a crescere per effetto dei fenomeni della nuova emigrazione, sia dal punto di vista economico, stante anche la diretta correlazione tra la loro presenza e l'aumento dell'*export* di prodotti italiani, sia dal punto di vista della diffusione della lingua e della cultura italiane oltre i confini nazionali.

Ricorda, inoltre, che la Commissione parlamentare bicamerale per gli italiani nel mondo, avrebbe compiti di indirizzo e controllo sulle politiche e sugli interventi riguardanti i cittadini italiani residenti all'estero, di promozione delle politiche di sostegno agli italiani all'estero, di studio e approfondimento delle questioni riguardanti gli italiani all'estero ed infine di ricognizione e proposta nelle materie attinenti ai fenomeni di mobilità degli emigranti italiani, con particolare riferimento ai giovani diplomati e laureati che lasciano il territorio nazionale per ragioni di lavoro, di studio e di ricerca. Ritiene, quindi, che il provvedimento non presenti profili di criticità rispetto alla compatibilità con l'ordinamento dell'Unione europea e propone di esprimere un parere non ostativo.

La senatrice [GIANNUZZI](#) (UpC-CAL-Alt-PC-AI-Pr.SMART-IdV), nel preannunciare il suo voto a favore, auspica che la Commissione svolga il suo ruolo in maniera effettivamente attiva e propositiva per la tutela dei connazionali all'estero, dando quindi significato politico alla sua istituzione.

Il [PRESIDENTE](#), verificata la presenza del prescritto numero di senatori, pone ai voti lo schema di parere, pubblicato in allegato al resoconto.

La Commissione approva.

(2434) Deputato BENAMATI e altri. - Delega al Governo per la riforma della disciplina dell'amministrazione straordinaria delle grandi imprese in stato di insolvenza, approvato dalla Camera dei deputati

(Parere alla 10a Commissione. Seguito e conclusione dell'esame. Parere non ostativo)

Prosegue l'esame, sospeso nella seduta del 5 luglio.

Il senatore [CORBETTA](#) (M5S), relatore, presenta uno schema di parere non ostativo sul disegno di legge in titolo, già approvato dalla Camera dei deputati, che reca una delega legislativa avente ad oggetto la riforma organica della disciplina dell'amministrazione straordinaria delle grandi imprese in crisi, di cui al decreto legislativo 8 luglio 1999 n. 270 e al decreto-legge 23 dicembre 2003, n. 347, convertito dalla legge 18 febbraio 2004, n. 39 e successive modificazioni.

Ricorda che la disciplina dell'amministrazione straordinaria delle grandi imprese in crisi, nata come strumento temporaneo ed eccezionale, volto a consentire la verifica delle situazioni aziendali più rilevanti e l'individuazione sulla base di criteri socio-economici, delle attività risanabili e di quelle da liquidare, nel corso degli anni è stata oggetto di varie censure da parte degli organi dell'Unione europea, i quali in diverse occasioni ne hanno rilevato l'incompatibilità con le disposizioni comunitarie in materia di aiuti di Stato. Le censure sono state poi superate con il decreto legislativo n. 270 del 1999, finalizzato a consentire una drastica riduzione della durata della procedura, ad orientare la procedura stessa alla celere individuazione di un nuovo assetto imprenditoriale ed a potenziare gli strumenti di tutela dei creditori.

Il Relatore rileva, quindi, che tra i principi e criteri direttivi della delega è contemplato quello per cui, per i debiti contratti dalle imprese in amministrazione straordinaria, viene tenuta ferma la possibilità per lo Stato di garantirli, secondo quanto previsto dalla disciplina vigente ed entro i limiti consentiti dalla normativa dell'Unione europea.

Ritiene, pertanto, che il disegno di legge non presenti profili di incompatibilità con l'ordinamento europeo e propone di esprimere un parere non ostativo.

Il [PRESIDENTE](#), verificata la presenza del prescritto numero di senatori, pone ai voti lo schema di parere, pubblicato in allegato al resoconto.

La Commissione approva.

(2668) Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 17 maggio 2022, n. 50, recante misure urgenti in materia di politiche energetiche nazionali, produttività delle imprese e attrazione degli investimenti, nonché in materia di politiche sociali e di crisi ucraina, approvato dalla Camera dei deputati

(Parere alla 5a Commissione. Esame. Parere non ostativo)

Il presidente [STEFANO](#) (PD), relatore, introduce l'esame del disegno di legge in titolo, di conversione in legge del decreto-legge n. 50 del 2022, in materia di politiche energetiche nazionali, produttività delle imprese e attrazione degli investimenti, nonché in materia di politiche sociali e di crisi ucraina. Esso si compone di 92 articoli, di cui 33 aggiunti durante l'esame presso la Camera dei deputati, suddivisi in due titoli, di cui il primo composto di tre capi e il secondo di cinque capi.

Nel titolo I, il capo I, in materia di energia, interviene sul contenimento dei prezzi per i consumatori finali, nonché per incentivare la produzione di energia e assicurare la sicurezza degli approvvigionamenti, tra cui norme per i rigassificatori e per la semplificazione delle autorizzazioni per gli impianti di produzione di energia da fonti rinnovabili nelle aree idonee. Nel decreto in esame sono, inoltre, trasferiti i contenuti del decreto-legge n. 80 del 2022, volto a ridurre gli effetti degli aumenti dei prezzi nel settore elettrico, per il terzo trimestre 2022. Si prevedono anche disposizioni di proroga del Superbonus e di modifica alla disciplina sulla cessione del credito. Le agevolazioni alle imprese per l'acquisto di elettricità e gas sono subordinate al rispetto della disciplina in materia di aiuti di Stato. Il capo II dispone misure a sostegno della liquidità delle imprese, in conformità alla normativa europea sugli aiuti di Stato. In particolare, previa approvazione della Commissione europea, si autorizza SACE a concedere, fino al 31 dicembre 2022, garanzie per i finanziamenti in favore delle imprese, al fine di sopperire alle loro esigenze di liquidità riconducibili alle conseguenze economiche negative derivanti dall'aggressione russa contro l'Ucraina, dalle sanzioni imposte dall'UE e dalla comunità internazionale alla Russia e alla Bielorussia, e dalle eventuali misure ritorsive. Vi rientra, per esempio, il sostegno alle importazioni di materie prime o fattori di produzione la cui catena di approvvigionamento sia stata interrotta o abbia subito rincari per effetto della crisi.

Il capo III stabilisce misure per la ripresa economica, la produttività delle imprese e l'attrazione degli

investimenti, nel rispetto della normativa europea sugli aiuti di Stato. Figurano misure come il credito d'imposta per gli investimenti in beni strumentali immateriali per le imprese, o crediti d'imposta per i costi di funzionamento delle sale cinematografiche, o il rifinanziamento del Fondo IPCEI (Importanti Progetti di Comune Interesse Europeo) e l'istituzione del Fondo per il potenziamento dell'attività di attrazione degli investimenti esteri. Sono previste, inoltre, misure nel settore degli appalti pubblici, per far fronte agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, dei carburanti e dei prodotti energetici, nonché ad assicurare la realizzazione degli interventi finanziati in tutto o in parte con le risorse del PNRR e del PNC.

Riguardo alla disciplina europea sugli aiuti di Stato, si ricorda che il 24 marzo 2022 è stato pubblicato il nuovo "Quadro temporaneo di crisi per misure di aiuto di Stato a sostegno dell'economia a seguito dell'aggressione della Russia contro l'Ucraina" (GUUE 2022/C 131 I/01). Esso è valido fino al 31 dicembre 2022 e prevede che gli aiuti alle imprese colpite dalla crisi non possono superare i 400 mila euro per impresa. Il nuovo Quadro temporaneo è cumulabile con quello relativo alla pandemia da Covid, scaduto il 30 giugno, ed è volto a consentire di fornire aiuti e liquidità a tutte le imprese colpite direttamente o indirettamente dalla crisi ucraina, in particolare quelle ad alta intensità energetica, affinché possano compensare parzialmente l'aumento dei costi dell'energia dovuto allo *shock* dei prezzi verificatosi dopo l'invasione russa.

Tale nuovo Quadro temporaneo è evocato dall'articolo 16, relativo all'estensione della garanzia dello Stato ai finanziamenti individuali fino al 31 dicembre 2022. Tuttavia, il punto 3) di tale articolo aggiunge come vincolo anche "i pertinenti regolamenti *de minimis*", circostanza che potrebbe ingenerare dubbi interpretativi sull'effettivo regime applicabile.

Non sembra, invece, problematico il riferimento al regime *de minimis*, richiamato dall'articolo 2, relativamente agli aumenti dei crediti di imposta dal 20 al 25 per cento e dal 12 al 15 per cento, ove evidentemente si vuole andare oltre i limiti della scadenza del 30 giugno del Quadro temporaneo relativo alla pandemia da Covid e oltre i limiti di applicabilità del Quadro temporaneo relativo alla crisi ucraina, né sembra problematico il riferimento contenuto nell'articolo 25-*bis*, relativo al buono di 10.000 euro a impresa che partecipa a fiere internazionali, poiché tale cifra è notevolmente inferiore alla soglia *de minimis*.

Nel titolo II del decreto-legge, relativo a misure in materia di politiche sociali, accoglienza e finanziarie, il capo I detta misure in materia di lavoro, pensioni e servizi ai cittadini e sport, tra cui un'indennità *una tantum* per lavoratori dipendenti (200 euro per luglio) e per i lavoratori autonomi, nonché la ricontrattualizzazione dei cosiddetti navigator per giugno e luglio, prorogabile per un periodo massimo di tre mesi, e la previsione dell'installazione, presso i piccoli comuni, di uno sportello unico digitale per l'accesso dei cittadini ai servizi della PA.

Il capo II dispone misure finanziarie in favore degli enti territoriali, tra cui l'istituzione di un Fondo volto a rafforzare gli interventi del PNRR da parte dei comuni più grandi e lo stanziamento 200 milioni di euro, a valere sul FSC, a favore del progetto Ecosistemi per l'innovazione al Sud in contesti urbani marginalizzati, previsto dal Piano nazionale per gli investimenti complementari, oltre ad altre norme di sostegno ai bilanci degli enti locali.

Il capo III reca disposizioni in relazione alla crisi ucraina, tra cui il rafforzamento delle misure di assistenza e accoglienza in favore delle persone provenienti dall'Ucraina, adottate in attuazione del decreto-legge n. 21 del 21 marzo 2022, nonché l'immatricolazione nei registri italiani dei natanti congelati in ragione della crisi bellica ucraina.

Il capo IV detta disposizioni in materia di spesa pubblica e altre misure urgenti, tra cui disposizioni in materia di digitalizzazione della PA, nonché la possibilità per la Ragioneria generale di avvalersi della società Eutalia s.r.l. per il rafforzamento delle capacità di analisi, monitoraggio, valutazione e controllo, in relazione alla realizzazione del PNRR. Con l'articolo 50, inoltre, si provvede al recepimento degli articoli 1 e 3 della direttiva (UE) 2019/2177, in materia di strumenti finanziari e antiriciclaggio, al fine di porre fine alla procedura d'infrazione n. 2021/0274 per mancato recepimento, evitando così il ricorso alla Corte di giustizia.

Infine, il capo V stabilisce le disposizioni transitorie, quelle finali e di copertura finanziaria.

Il Presidente relatore presenta, quindi, uno schema di parere non ostativo, ritenendo che il provvedimento non presenti profili di criticità in ordine alla compatibilità con l'ordinamento dell'Unione europea.

La senatrice [GIANNUZZI](#) (*UpC-CAL-Alt-PC-AI-Pr.SMART-IdV*) stigmatizza la presenza nel testo della norma che consentirebbe l'attivazione di un impianto di incenerimento dei rifiuti a Roma. Ricorda, al riguardo, che il piano della Regione Lazio approvato nel 2020 non prevede questo tipo di impianti e quindi la scelta compiuta con l'odierno provvedimento denota arretratezza rispetto all'impostazione *green* sinora largamente accettata e condivisa.

Ci sono altresì arretramenti nella disciplina del cosiddetto Superbonus, relativamente alla cui difesa, per la sua vocazione orientata alla crescita e allo sviluppo, avrebbe preferito un approccio più assertivo da parte del Movimento 5 Stelle.

Evidenzia infine come l'aumento dell'inflazione e il caro energia produrranno una inevitabile significativa incisione nel potere di acquisto dei cittadini, senza che siano stati predisposti adeguati strumenti di tutela dei redditi.

Preannuncia, quindi, il suo voto contrario sul provvedimento in esame.

La senatrice [BOTTO](#) (*Misto*) si sofferma sull'articolo 37-*bis* del provvedimento in esame, sulle misure per gli alloggi in locazione nella città di Venezia e sui limiti massimi e sui presupposti per la destinazione degli immobili residenziali ad attività di locazione breve.

Evidenzia la sua insoddisfazione rispetto a tale norma, che auspica quindi non venga estesa ad altri comuni, come pure sollecitato da alcuni, in quanto non verrebbero in tal modo tutelati i piccoli proprietari. La norma inoltre non aiuterebbe a risolvere il problema degli affitti nelle grandi città, come anche quello degli affitti degli immobili destinati al commercio.

Nel rimarcare, infine, come le risposte fornite dal decreto in esame per contrastare la crisi dell'energia siano deboli e insufficienti, preannuncia il suo voto di astensione.

Il [PRESIDENTE](#), verificata la presenza del prescritto numero di senatori, pone ai voti lo schema di parere, pubblicato in allegato al resoconto.

La Commissione approva.

ESAME DI PROGETTI DI ATTI LEGISLATIVI DELL'UNIONE EUROPEA

Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sullo spazio europeo dei dati sanitari (n. COM(2022) 197 definitivo)

(Esame, ai sensi dell'articolo 144, commi 1-*bis* e 6, del Regolamento, dei progetti di atti legislativi dell'Unione europea e rinvio)

Il senatore [DE SIANO](#) (*FIBP-UDC*), relatore, introduce l'esame della proposta di regolamento in titolo, relativa allo spazio europeo dei dati sanitari, ricordando che essa è accompagnata dalla comunicazione dal titolo "Uno spazio europeo dei dati sanitari: sfruttare il potenziale dei dati sanitari per le persone, i pazienti e l'innovazione" (COM(2022) 196). Lo spazio europeo dei dati sanitari - parte integrante della transizione digitale e della strategia europea in materia di dati - sarà il primo spazio comune di dati dell'Unione europea.

Definito dalla Commissione come un ecosistema specifico per l'ambito sanitario con regole, norme e pratiche comuni, infrastrutture e un quadro di governance, le sue finalità sono le seguenti: garantire l'accesso delle persone ai propri dati sanitari elettronici e un maggiore controllo di tali dati, sia a livello nazionale che transfrontaliero, e assicurare un autentico mercato unico per i sistemi di cartelle cliniche elettroniche, i dispositivi medici pertinenti e i sistemi di intelligenza artificiale (IA) ad alto rischio ("uso primario dei dati"); permettere all'Unione europea di sfruttare appieno il potenziale offerto dallo scambio, dall'utilizzo e dal riutilizzo sicuri dei dati sanitari, fornendo un sistema coerente, affidabile ed efficiente per la ricerca, l'innovazione, l'elaborazione di politiche e attività normative in ambito sanitario ("uso secondario dei dati").

Lo spazio europeo dei dati sanitari viene ritenuto dalla Commissione una componente fondamentale di una forte Unione europea della salute. La pandemia di Covid-19 ha messo in luce ancora di più l'importanza dei dati sanitari elettronici per lo sviluppo di una strategia in risposta alle emergenze sanitarie. Ha altresì evidenziato l'assoluta necessità di garantire un accesso tempestivo ai dati sanitari

elettronici personali non solo per la preparazione e la risposta alle minacce sanitarie e per finalità di cura, ma anche per la ricerca, l'innovazione, la sicurezza dei pazienti, finalità normative, la definizione delle politiche, finalità statistiche o relative alla medicina personalizzata.

Per quanto attiene agli ambiti di competenza primaria della Commissione, si osserva che le basi giuridiche della proposta sono gli articoli 16 e 114 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE). L'articolo 114 TFUE è volto a migliorare il funzionamento del mercato interno, con il riferimento a misure per il ravvicinamento delle norme nazionali. La seconda base giuridica della proposta è costituita dall'articolo 16 TFUE, il quale stabilisce che "ogni persona ha diritto alla protezione dei dati di carattere personale che la riguardano". Poiché l'uso di dati sanitari elettronici comporta il trattamento di dati personali sensibili, alcuni elementi della proposta di regolamento ricadono nell'ambito di applicazione della legislazione UE in materia di protezione dei dati.

La proposta appare conforme al principio di sussidiarietà, in quanto, nell'ambito della valutazione degli aspetti digitali della direttiva 2011/24/UE, sull'assistenza sanitaria transfrontaliera, si sono riesaminati l'attuale situazione, le differenze e gli ostacoli all'accesso ai dati sanitari elettronici e al loro utilizzo e si è rilevato come l'azione dei soli Stati membri non sia sufficiente e possa invece ostacolare il rapido sviluppo e la diffusione di prodotti e servizi di sanità digitale, inclusi quelli basati sull'intelligenza artificiale. Inoltre, dallo studio sull'attuazione del regolamento generale sulla protezione dei dati nel settore sanitario emerge, secondo la Commissione europea, che: il suddetto regolamento fornisce ampi diritti relativi all'accesso delle persone fisiche ai loro dati, compresi i dati sanitari, e alla trasmissione degli stessi; l'attuazione pratica di tali diritti è tuttavia ostacolata dalla limitata interoperabilità nel settore dell'assistenza sanitaria, che finora è stata affrontata principalmente attraverso strumenti giuridici non vincolanti. La Commissione europea conclude quindi che attualmente lo scambio transfrontaliero di dati sanitari elettronici è ancora molto limitato, situazione in parte spiegata dalla significativa eterogeneità delle norme applicate ai dati sanitari elettronici nei differenti Stati membri, e che pertanto è necessaria un'azione a livello di UE, nel contenuto e nella forma indicati, per promuovere il flusso transfrontaliero dei dati sanitari elettronici e favorire un autentico mercato interno dei dati sanitari elettronici e dei prodotti e servizi di sanità digitale. La valutazione d'impatto individua inoltre il valore aggiunto dell'intervento in una riduzione dei costi del flusso di dati sanitari in tutta l'UE, nonché in un'efficienza e in un coordinamento maggiori nell'uso primario e secondario dei dati sanitari elettronici.

La proposta appare, altresì, conforme al principio di proporzionalità, limitandosi a stabilire le misure necessarie per conseguire gli obiettivi prefissati.

Sulla proposta è pervenuta la relazione del Governo ai sensi dell'articolo 6 della legge n. 234 del 2012, in cui si ritiene l'iniziativa complessivamente positiva. Riguardo ai profili finanziari, la relazione osserva che la nuova disciplina in esame imporrà un adeguamento dei sistemi informativi nazionali agli standard prescelti dalla stessa, in particolare di quelli relativi alla conservazione e trasmissione dei dati. La competenza per tale adeguamento è a carico dello Stato e non degli enti territoriali, dal momento che l'intervento concerne la comunicazione transfrontaliera e non la raccolta dei dati. I costi di tale adeguamento saranno sostenuti in parte mediante risorse finanziarie dell'Unione e in parte mediante interventi finanziari a carico dello Stato. Questi ultimi possono rientrare anche nell'ambito degli investimenti previsti dal Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR).

Infine, la proposta è all'esame di 12 Camere dei Parlamenti nazionali dell'UE, che non hanno finora espresso criticità in ordine al rispetto dei principi di sussidiarietà e di proporzionalità.

Il seguito dell'esame è quindi rinviato.

IN SEDE CONSULTIVA

(2646) Conversione in legge del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili

(Parere alla 8ª Commissione su testo e su emendamenti. Seguito e conclusione dell'esame sul testo.

Esame sugli emendamenti. Parere non ostativo sul testo. Parere in parte non ostativo con osservazioni,

in parte non ostativo sugli emendamenti)

Prosegue l'esame, sospeso nella seduta del 6 luglio.

Il senatore [CANDIANI](#) (*L-SP-PSd'Az*), relatore, presenta uno schema di parere sul testo del disegno di legge in titolo e sugli emendamenti ad esso riferiti.

Ricorda anzitutto che la proposta si fonda sulla necessità ed urgenza di adottare disposizioni finalizzate al rilancio del settore dei trasporti aerei, terrestri e marittimi, con la primaria finalità di ridurre l'inquinamento e di promuovere una mobilità sostenibile, anche nell'ottica di perseguire la decarbonizzazione dei trasporti e di migliorare la sicurezza della circolazione. È anche richiamata la necessità di introdurre disposizioni finalizzate alla realizzazione di investimenti relativi a grandi eventi, alla realizzazione e messa in sicurezza delle dighe, nonché la necessità di prevedere ulteriori disposizioni sull'utilizzo di dispositivi di protezione delle vie respiratorie.

Ritiene quindi che il provvedimento non presenti profili di criticità in ordine alla compatibilità con l'ordinamento dell'Unione europea e propone di esprimere un parere non ostativo sul testo del disegno di legge.

Per quanto riguarda gli emendamenti, propone di esprimere un parere non ostativo con osservazioni su alcuni emendamenti, segnalando alcuni aspetti di coerenza con la normativa europea e in particolare con la normativa sugli aiuti di Stato, nonché con la necessità del rispetto dei termini temporali previsti per l'attuazione del PNRR. Sui restanti emendamenti propone di esprimere parere non ostativo.

Il [PRESIDENTE](#), verificata la presenza del prescritto numero di senatori, pone ai voti lo schema di parere, pubblicato in allegato al resoconto.

La Commissione approva.

SULL'ESAME DEL DISEGNO DI LEGGE N. 2631

Il [PRESIDENTE](#), su richiesta del relatore Marcucci, ricorda che in sede di Commissione di merito si è deciso di svolgere un ciclo di audizioni e invita i senatori a far pervenire le eventuali richieste.

La Commissione prende atto.

La seduta termina alle ore 15,55.

PARERE APPROVATO DALLA COMMISSIONE SUL DISEGNO DI LEGGE N. 2368

La 14a Commissione permanente,
esaminato il disegno di legge in titolo, approvato dalla Camera dei deputati, di istituzione di una Commissione parlamentare bicamerale per gli italiani nel mondo;
considerato che la proposta si fonda sulla considerazione del rilievo sempre più marcato fornito dai cittadini italiani residenti all'estero, il cui numero è destinato a crescere per effetto dei fenomeni della nuova emigrazione, sia dal punto di vista economico, stante anche la diretta correlazione tra la loro presenza e l'aumento dell'export di prodotti italiani, sia dal punto di vista della diffusione della lingua e della cultura italiane oltre i confini nazionali;
rilevato che il disegno di legge prevede l'istituzione della Commissione parlamentare bicamerale per gli italiani nel mondo, con compiti di indirizzo e controllo sulle politiche e sugli interventi riguardanti i cittadini italiani residenti all'estero, di promozione delle politiche di sostegno agli italiani all'estero, di studio e approfondimento delle questioni riguardanti gli italiani all'estero ed infine di ricognizione e proposta nelle materie attinenti ai fenomeni di mobilità degli emigranti italiani, con particolare riferimento ai giovani diplomati e laureati che lasciano il territorio nazionale per ragioni di lavoro, di studio e di ricerca;
valutato che il provvedimento non presenta profili di criticità rispetto alla compatibilità con l'ordinamento dell'Unione europea,
esprime, per quanto di competenza, parere non ostativo.

PARERE APPROVATO DALLA COMMISSIONE SUL DISEGNO DI LEGGE N. 2434

La 14a Commissione permanente,

esaminato il disegno di legge in titolo, approvato dalla Camera dei deputati, considerato che il provvedimento reca una delega legislativa che ha ad oggetto la riforma organica della disciplina dell'amministrazione straordinaria delle grandi imprese in crisi, di cui al decreto legislativo 8 luglio 1999 n. 270 e al decreto-legge 23 dicembre 2003, n. 347, convertito dalla legge 18 febbraio 2004, n. 39 e successive modificazioni; ricordato che la disciplina dell'amministrazione straordinaria delle grandi imprese in crisi, nata come strumento temporaneo ed eccezionale, volto a consentire la verifica delle situazioni aziendali più rilevanti e l'individuazione sulla base di criteri socio-economici, delle attività risanabili e di quelle da liquidare, nel corso degli anni è stata oggetto di varie censure da parte degli organi dell'Unione europea, i quali in diverse occasioni ne hanno rilevato l'incompatibilità con le disposizioni comunitarie in materia di aiuti di Stato. Le censure sono state poi superate con il decreto legislativo n. 270 del 1999, finalizzato a consentire una drastica riduzione della durata della procedura, ad orientare la procedura stessa alla celere individuazione di un nuovo assetto imprenditoriale ed a potenziare gli strumenti di tutela dei creditori; rilevato che tra i principi e criteri direttivi della delega è contemplato quello per cui, per i debiti contratti dalle imprese in amministrazione straordinaria, viene tenuta ferma la possibilità per lo Stato di garantirli, secondo quanto previsto dalla disciplina vigente ed entro i limiti consentiti dalla normativa dell'Unione europea; valutato che il disegno di legge non presenta profili di incompatibilità con l'ordinamento europeo, esprime, per quanto di competenza, parere non ostativo.

PARERE APPROVATO DALLA COMMISSIONE SUL DISEGNO DI LEGGE N. 2668

La 14ª Commissione permanente, esaminato il disegno di legge in titolo, già approvato dalla Camera dei deputati, con il quale si dispone la conversione del decreto-legge 17 maggio 2022, n. 50, in materia di politiche energetiche nazionali, produttività delle imprese e attrazione degli investimenti, nonché in materia di politiche sociali e di crisi ucraina; considerato che il titolo I contiene: misure in materia di energia, intervenendo sul contenimento dei prezzi per i consumatori finali, nonché per incentivare la produzione di energia e assicurare la sicurezza degli approvvigionamenti; misure a sostegno della liquidità delle imprese; e misure per la ripresa economica, la produttività delle imprese e l'attrazione degli investimenti; rilevato che le misure di agevolazione alle imprese sono subordinate al rispetto della normativa dell'Unione europea in materia di aiuti di Stato, tra cui il nuovo Quadro temporaneo di crisi per misure di aiuto di Stato a sostegno dell'economia a seguito dell'aggressione della Russia contro l'Ucraina (GUUE 2022/C 131 I/01); segnalato, al riguardo, che l'articolo 16 del decreto-legge, relativo all'estensione della garanzia dello Stato ai finanziamenti individuali fino al 31 dicembre 2022, prevede il rispetto del nuovo Quadro temporaneo relativo alla crisi ucraina, aggiungendo, tuttavia, al punto 3) di tale articolo, anche il vincolo dei "pertinenti regolamenti *de minimis*", circostanza che non esclude, fino al 31 dicembre 2022, l'applicazione della più favorevole disciplina del Quadro temporaneo; considerato che il titolo II del decreto-legge contiene: misure in materia di lavoro, pensioni e servizi ai cittadini e sport; misure finanziarie in favore degli enti territoriali, tra cui l'istituzione di un Fondo volto a rafforzare gli interventi del PNRR; disposizioni in relazione alla crisi ucraina; e disposizioni in materia di spesa pubblica e altre misure urgenti, tra cui norme di recepimento degli articoli 1 e 3 della direttiva (UE) 2019/2177, in materia di strumenti finanziari e antiriciclaggio, al fine di porre fine alla procedura d'infrazione n. 2021/0274 per mancato recepimento, evitando così il ricorso alla Corte di giustizia; valutato che le disposizioni del decreto-legge non presentano profili di criticità in ordine alla compatibilità con l'ordinamento dell'Unione europea, esprime, per quanto di competenza, parere non ostativo.

PARERE APPROVATO DALLA COMMISSIONE SUL DISEGNO DI LEGGE N. 2646 E SUI RELATIVI EMENDAMENTI

La 14a Commissione permanente,
esaminato il disegno di legge in titolo e gli emendamenti ad esso riferiti;
ricordato che la proposta si fonda sulla necessità ed urgenza di adottare disposizioni finalizzate al rilancio del settore dei trasporti aerei, terrestri e marittimi, con la primaria finalità di ridurre l'inquinamento e di promuovere una mobilità sostenibile, anche nell'ottica di perseguire la decarbonizzazione dei trasporti e di migliorare la sicurezza della circolazione. È anche richiamata la necessità di introdurre disposizioni finalizzate alla realizzazione di investimenti relativi a grandi eventi, alla realizzazione e messa in sicurezza delle dighe, nonché la necessità di prevedere ulteriori disposizioni sull'utilizzo di dispositivi di protezione delle vie respiratorie;
valutato che il provvedimento in titolo non presenta profili di criticità in ordine alla compatibilità l'ordinamento dell'Unione europea,
esprime, per quanto di competenza, parere non ostativo sul testo del disegno di legge, parere non ostativo, con osservazioni, sui seguenti emendamenti:

- 3.0.5, sull'istituzione di una Zona Economica Speciale dello Stretto, subordinatamente all'autorizzazione della Commissione europea, ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 3, del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea;
- 4.3, sull'apposizione di timbri sui documenti di viaggio dei lavoratori marittimi, in coerenza con l'articolo 11 del regolamento (UE) 2016/399, sul codice frontiere Schengen;
- 4.0.1, sulla continuità territoriale marittima passeggeri e merci da e per la Sardegna, in conformità con il regolamento (CEE) n. 3577/92, relativo al cabotaggio marittimo;
- 6.8, 6.9, 6.10, che istituiscono un contributo per fronteggiare le ripercussioni economiche negative per il settore del trasporto aereo di passeggeri, nel rispetto della normativa europea in materia di aiuti di Stato;
- 7.63, 7.64, 7.65, 7.66, 7.67, in materia di conseguimento di patenti di guida nel rispetto dell'articolo 7, paragrafo 1, lettera c), della direttiva 2006/126/CE;
- 7.114, in materia di deroghe alle regole in materia di trasporti su strada in conformità all'articolo 13 del regolamento (CE) n. 561/2006;
- 7.122, in materia di uso di impianti di manipolazione che riducono l'efficacia di sistemi di controllo delle emissioni, vietato dall'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 715/2007;
- 7.0.2, che assegna un contributo di 20.000 euro per favorire l'installazione di infrastrutture di ricarica per veicoli elettrici, nei limiti previsti dalla legislazione in tema di aiuti *de minimis*;
- 7.0.16, che prevede un credito di imposta per l'acquisto di pneumatici ricostruiti, nel rispetto della normativa europea in materia di aiuti di Stato;
- 8.31, 8.32, 8.33 e 8.34, relativo a agevolazioni riservate alle imprese che svolgono servizi di trasporto pubblico locale, subordinatamente all'autorizzazione della Commissione europea ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea;
- 8.0.11, 8.0.12, 8.0.13, 8.0.14, 8.0.15, 8.0.16, che prevede un credito di imposta per l'acquisto di gasolio commerciale per imprese di trasporto turistico di persone mediante autobus, nel rispetto della normativa europea in materia di aiuti di Stato;
- x1.1 del Governo, che, al fine di consentire il rispetto dei termini previsti dal PNRR, prevede l'accelerazione dei giudizi amministrativi, anche obbligando il giudice a motivare sulla compatibilità della eventuale misura cautelare concessa con i termini previsti dal Piano;

e parere non ostativo sui restanti emendamenti.

1.4.2.10.3. 14ª Commissione permanente (Politiche dell'Unione europea) - Seduta n. 316 (pom.) del 26/07/2022

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

POLITICHE DELL'UNIONE EUROPEA (14ª)
MARTEDÌ 26 LUGLIO 2022
316ª Seduta

Presidenza del Presidente
[STEFANO](#)

La seduta inizia alle ore 16,05.

SUI LAVORI DELLA COMMISSIONE **Comunicazioni del Presidente**

Il presidente [STEFANO](#), in considerazione dell'avvenuto scioglimento delle Camere, rivolge ai componenti della Commissione un sentito ringraziamento per il contributo sempre fattivo da tutti apportato, indipendentemente dalle appartenenze politiche.

Ripercorre, quindi, sinteticamente i dati del lavoro condotto dalla Commissione nel corso della XVIII legislatura, nonostante le modalità di distanziamento adottate in questi ultimi anni a causa della pandemia.

Ricorda, quindi, anzitutto il lavoro svolto nell'esame delle proposte normative dell'Unione europea e nell'esame delle leggi europee e di delegazione europea, sempre avendo come obiettivo principale la migliore partecipazione del Senato e dei senatori ai processi decisionali.

Sottolinea, inoltre, il contributo importante dato per la definizione e implementazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza, anche con la fissazione di regole di monitoraggio parlamentare, che sarà cura del prossimo Parlamento proseguire per permettere il pieno dispiegarsi degli effetti di rilancio del nostro Paese con le riforme e gli investimenti del PNRR.

La Commissione ha anche seguito i progressi nel progetto di integrazione europea partecipando attivamente ai lavori della COSAC, che ha approvato da ultimo due documenti, uno sui valori che derivano dall'appartenenza all'Unione europea e l'altro sul rafforzamento del ruolo dei Parlamenti nazionali nell'Unione europea.

Evoca, quindi, anche le numerose proposte adottate dalla Conferenza sul Futuro dell'Europa, che dovranno essere ora implementate per dare ai cittadini europei le risposte che le crisi attuali - la pandemia, la guerra in Ucraina, il caro energia - richiedono con urgenza.

Con riferimento ai lavori svolti per la preparazione delle risoluzioni parlamentari approvate dall'Aula prima di ogni Consiglio europeo, in osservanza della legge n. 234 del 2012, ritiene che si sia trattato di un lavoro importante, non misurabile con le sole sedute formali della Commissione, che ha coinvolto

molti senatori e ha permesso di dare un contributo sostanziale al Presidente del Consiglio, che nei Consigli europei ha potuto sostenere la posizione italiana sempre con un chiaro mandato parlamentare. Da ultimo, una nota per le statistiche. La Commissione, in questa XVIII legislatura, ha svolto 316 sedute con quella odierna, a fronte delle 232 della XVI legislatura e delle 305 della XVII. Si nota quindi un deciso incremento, anche considerato lo scioglimento anticipato del Parlamento, che misura la crescente importanza del lavoro svolto dal Senato sulle questioni che ineriscono alla partecipazione dell'Italia all'Unione europea.

La Commissione prende atto.

IN SEDE CONSULTIVA

(2646) Conversione in legge del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili

(Parere alla 8a Commissione su ulteriori emendamenti. Esame. Parere non ostativo)

Il senatore **CANDIANI** (*L-SP-PSd'Az*), relatore, dà conto degli ulteriori emendamenti riferiti al disegno di legge in titolo, di conversione del cosiddetto decreto infrastrutture e mobilità, richiamando il parere già reso sul testo e sugli emendamenti il 12 luglio 2022 e soffermandosi su alcune proposte emendative in particolare.

Ritenendo che, nel complesso, gli ulteriori emendamenti esaminati non presentino profili di incompatibilità con l'ordinamento dell'Unione europea, propone di esprimere un parere non ostativo.

Il **PRESIDENTE**, verificata la presenza del prescritto numero di senatori, pone ai voti lo schema di parere, pubblicato in allegato al resoconto.

La Commissione approva.

La seduta termina alle ore 16,25.

PARERE APPROVATO DALLA COMMISSIONE SUGLI ULTERIORI EMENDAMENTI RELATIVI AL DISEGNO DI LEGGE N. 2646

La 14a Commissione permanente,

esaminati gli ulteriori emendamenti riferiti al provvedimento in titolo;

richiamato il parere reso sul testo e sugli emendamenti il 12 luglio 2022;

considerati in particolare i subemendamenti all'emendamento del Governo X1.1, che inserisce i contenuti del decreto-legge 7 luglio 2022, n. 85, recante disposizioni urgenti in materia di concessioni e infrastrutture autostradali e per l'accelerazione dei giudizi amministrativi relativi a opere o interventi finanziati con il Piano nazionale di ripresa e resilienza;

considerati, altresì, gli emendamenti dei Relatori 1.1000, 7.1000, 7.2000, 9.1000, 12.0.1000 e 12.0.2000;

valutato che per gli ulteriori emendamenti esaminati non sussistono profili di incompatibilità con l'ordinamento dell'Unione europea,

esprime, per quanto di competenza, parere non ostativo.

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. 2646
XVIII Legislatura

Conversione in legge del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
approvato con il nuovo titolo

"Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili"

Titolo breve: *d-l 68/2022 Infrastrutture e mobilità*

Trattazione in Assemblea

Sedute dell'Aula

Seduta

[N. 457](#)

28 luglio 2022

Attività (esito)

Discussione generale

Replica del relatore

Autorizzata la relazione orale.

Il relatore di maggioranza svolge relazione orale.

Conclusa la discussione generale.

Trattazione articoli

Esame art. *unico del ddl di conversione; approvati emendamenti, accolti odg.*

Voto finale

Esito: **approvato** (modificato rispetto al testo del proponente)

Votazione nominale a scrutinio simultaneo: favorevoli 140, contrari 4, astenuti 12, votanti 156, presenti 157.

1.5.2. Resoconti stenografici

1.5.2.1. Seduta n. 457 del 28/07/2022

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

SENATO DELLA REPUBBLICA
----- XVIII LEGISLATURA -----

457a SEDUTA PUBBLICA
RESOCONTO STENOGRAFICO
GIOVEDÌ 28 LUGLIO 2022

Presidenza del vice presidente LA RUSSA,
indi del vice presidente CALDEROLI
e del vice presidente ROSSOMANDO

N.B. Sigle dei Gruppi parlamentari: Forza Italia Berlusconi Presidente-UDC: FIBP-UDC; Fratelli d'Italia: FdI; Insieme per il futuro-Centro Democratico: Ipf-CD; 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); Uniti per la Costituzione-C.A.L. (Costituzione, Ambiente, Lavoro)-Alternativa-P.C.-Ancora Italia-Progetto SMART-I.d.V.: UpC-CAL-Alt-PC-AI-Pr.SMART-IdV; Misto: Misto; Misto-ITALIA AL CENTRO (IDEA-CAMBIAMO!, EUROPEISTI, NOI DI CENTRO (Noi Campani)): Misto-IaC (I-C-EU-NdC (NC)); Misto-Italexit per l'Italia-Partito Valore Umano: Misto-IpI-PVU; Misto-Liberi e Uguali-Ecosolidali: Misto-LeU-Eco; Misto-MAIE-Coraggio Italia: Misto-MAIE-CI; Misto-+Europa - Azione: Misto-+Eu-Az; Misto-ManifestA, Potere al Popolo, Partito della Rifondazione comunista-Sinistra europea: Misto-Man.A PaP PRc-Se.

RESOCONTO STENOGRAFICO
Presidenza del vice presidente LA RUSSA

PRESIDENTE. La seduta è aperta (ore 9,05).

Si dia lettura del processo verbale.

BINETTI, 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.

Discussione del disegno di legge:

(2646) Conversione in legge del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (Relazione orale) (ore 9,16)

Approvazione, con modificazioni, con il seguente titolo: Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo

delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge n. 2646.

I relatori, senatori Paroli e Santillo, hanno chiesto l'autorizzazione a svolgere la relazione orale. Non facendosi osservazioni la richiesta si intende accolta.

Pertanto, ha facoltà di parlare il relatore, senatore Santillo.

SANTILLO, relatore. Signor Presidente, onorevoli colleghi, rappresentanti del Governo, il decreto-legge in esame reca interventi in molteplici settori di competenza del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

Coerentemente con gli obiettivi del Piano nazionale di ripresa e resilienza e in continuità con le misure introdotte dal decreto-legge n. 121 del 2021, il provvedimento prevede l'ulteriore snellimento degli iter amministrativi e autorizzativi volti ad accelerare la realizzazione di opere sostenibili e resilienti. Contiene inoltre disposizioni finalizzate alla sperimentazione di nuove forme di mobilità e al potenziamento e al miglioramento della programmazione dei servizi di trasporto pubblico locale. Ulteriori obiettivi sono poi quelli di migliorare la sicurezza stradale e dei servizi di trasporto, di agevolare la realizzazione delle infrastrutture idriche e rafforzare il relativo controllo, nonché di facilitare gli investimenti infrastrutturali nelle città di Roma, in vista del Giubileo 2025, e di Venezia, al fine di potenziare il traffico crocieristico, salvaguardando al contempo alla tutela della laguna.

Si compone di tredici articoli. L'articolo 1 reca misure di accelerazione delle procedure per la realizzazione delle opere per la viabilità della città di Roma e il Giubileo della Chiesa cattolica del 2025.

L'articolo 2 reca misure urgenti in materia di costruzione, manutenzione e messa in sicurezza delle dighe, nonché di controllo sul loro esercizio; in particolare, esso modifica la procedura di approvazione e il contenuto del regolamento per la disciplina del procedimento di approvazione dei progetti e del controllo sulla costruzione e l'esercizio delle dighe e stanziando risorse per il riconoscimento di incentivi ai dipendenti del Ministero delle infrastrutture che svolgono specifiche funzioni di vigilanza tecnica sui lavori e sull'esercizio delle dighe e delle opere di derivazione, nonché di istruttoria di progetti e di valutazione della sicurezza.

L'articolo 3 reca misure di adeguamento infrastrutturale delle Capitanerie di porto dell'Arma dei carabinieri e della Guardia di finanza. Esso istituisce un fondo per assicurare la funzionalità delle Capitanerie di porto, anche attraverso la realizzazione di interventi da eseguire in un arco temporale ultradecennale per la costruzione di nuove sedi e infrastrutture, la ristrutturazione, l'ampliamento, il completamento e l'esecuzione di interventi straordinari; l'efficientamento energetico, l'acquisto dei relativi arredi e il miglioramento antisismico di quelli già esistenti, oltre che delle annesse pertinenze. All'affidamento delle opere sono applicate le disposizioni previste dal decreto-legge semplificazioni del 2021 per opere inserite nel PNRR. Esso inoltre modifica la disciplina dettata dalla legge di bilancio per il 2022 per la costruzione di caserme per l'Arma dei carabinieri e la Guardia di finanza.

L'articolo 4 reca misure urgenti in materia di trasporto marittimo di passeggeri e di adeguamenti infrastrutturali, portuali e per la laguna di Venezia. Al fine di garantire lo svolgimento dell'attività crocieristica 2022 nella laguna di Venezia, dopo che il decreto-legge n. 103 del 2021 ha interdetto il passaggio delle grandi navi nel canale della Giudecca e nel bacino di San Marco, il Commissario straordinario per la realizzazione di approdi temporanei e di interventi complementari per la salvaguardia di Venezia e della sua laguna è autorizzato a realizzare un ulteriore punto di attracco temporaneo, destinato anche alle navi adibite a trasporto passeggeri di stazza lorda superiore a 25.000 GT, nell'area di Chioggia.

Vengono inoltre stanziati risorse in favore dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico orientale per l'adeguamento funzionale e strutturale delle banchine dei porti di Monfalcone e di Trieste e si apportano modifiche alla disciplina dell'Autorità per la laguna di Venezia, che viene ridenominata Autorità per la laguna di Venezia - Nuovo magistrato alle acque.

L'articolo 5 reca disposizioni urgenti per la funzionalità dell'impianto funiviario di Savona, tra l'altro estendendo l'arco temporale durante il quale potrà essere corrisposta l'indennità pari al trattamento

straordinario di integrazione salariale prevista dall'articolo 16 del decreto-legge n. 121 del 2021, a favore dei lavoratori dipendenti da imprese del territorio di Savona impossibilitati a prestare l'attività lavorativa, in tutto o in parte, a seguito della frana verificatasi lungo l'impianto funiviario in conseguenza degli eccezionali eventi atmosferici del mese di novembre 2019.

L'articolo 6 interviene sul settore del trasporto aereo con disposizioni volte ad accelerare lo sviluppo del sistema nazionale integrato dei trasporti (SNIT), ad aumentare l'accesso ferroviario agli aeroporti nonché a incrementare la rilevanza strategica e lo sviluppo degli aeroporti intercontinentali, prevedendo in particolare misure di accelerazione per le opere inserite nei piani di sviluppo aeroportuale. Alcune semplificazioni sono estese anche ai piani di sviluppo aeroportuale degli altri aeroporti d'interesse nazionale.

L'articolo 7 reca una serie di modifiche al codice della strada complessivamente volte a ridurre gli oneri amministrativi a carico degli utenti, a favorire lo sviluppo della mobilità sostenibile e a incrementare la sicurezza della circolazione stradale. Esso inoltre rinvia a un successivo decreto la definizione delle modalità di annotazione sul documento unico dell'eccesso di massa connesso al sistema di propulsione installato e proroga di ulteriori dodici mesi il termine di conclusione della sperimentazione della circolazione su strada di veicoli per la mobilità personale a propulsione prevalentemente elettrica, quale *Segway*, *hoverboard* e monopattini.

L'articolo 8 reca interventi in materia di trasporto pubblico locale e regionale. Al fine di migliorare la programmazione dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale, nonché della mobilità locale nelle sue diverse modalità, vengono definiti nel dettaglio i nuovi compiti affidati all'Osservatorio nazionale del trasporto pubblico locale, che viene conseguentemente ridenominato, anche in relazione all'attività del *mobility manager* d'area, aziendali e scolastici, nonché gli strumenti e le risorse dei quali esso si può avvalere. Si demanda a un decreto del Ministro delle infrastrutture l'individuazione di specifici progetti attinenti alla sperimentazione di servizi di *sharing mobility*, che saranno finanziati con una percentuale del Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, per l'utilizzazione del quale vengono inoltre definiti nuovi criteri. Sono infine stanziati risorse per consentire la realizzazione degli interventi immediatamente cantierabili previsti dal programma di ammodernamento delle ferrovie regionali nonché l'acquisto di materiale rotabile.

L'articolo 9 riguarda una serie di interventi urgenti per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (MIMS). Esso rimodula le risorse previste per la realizzazione di taluni investimenti di competenza del Ministero in materia di promozione della sostenibilità della mobilità urbana, di interventi per l'alta velocità e alta capacità sulla linea ferroviaria adriatica, nonché di finanziamento del contratto di programma-parte investimenti 2022-2026 con Rete ferroviaria italiana (RFI). Sono poi apportate modifiche alla struttura del Centro per l'innovazione e la sostenibilità in materia di infrastrutture e mobilità (Cismi), nonché la struttura istituita presso il MIMS per il supporto nella realizzazione degli interventi del Ministero inclusi nel PNRR e per la promozione di attività di ricerca e sviluppo nel settore della sostenibilità delle infrastrutture e della mobilità.

Al fine poi di accelerare la realizzazione degli interventi manutentivi sugli immobili utilizzati dalle amministrazioni dello Stato, si prevede poi che, qualora l'importo dei lavori risulti inferiore a 100.000 euro, l'esecuzione degli interventi di manutenzione ordinaria o straordinaria possa essere curata direttamente dalle amministrazioni utilizzatrici degli immobili invece che dall'Agenzia del demanio. Inoltre, si estende a tutti i dipendenti del MIMS la possibilità di effettuare gli esami per il rilascio della patente di guida, delle abilitazioni professionali e del certificato di idoneità professionale, finora riservati al solo personale dell'ex Dipartimento per i trasporti, la navigazione e i sistemi informativi e statistici.

L'articolo 10 reca disposizioni in materia di opere pubbliche di particolare complessità o di rilevante impatto, nonché la per la funzionalità del Consiglio superiore dei lavori pubblici. Viene esteso l'ambito di applicazione delle semplificazioni previste dal decreto-legge n. 77 del 2021. Inoltre, in considerazione degli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione nonché dei carburanti e dei prodotti energetici, si prevede che, in relazione ai progetti di fattibilità tecnica ed economica dei lavori pubblici di competenza statale o comunque finanziati per almeno il 50 per cento dallo Stato, di

importo pari o superiore ai 100 milioni di euro - da sottoporre obbligatoriamente al parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici - non si applichi per gli anni 2022 e 2023 il versamento a carico del soggetto committente della somma pari allo 0,5 per mille del valore delle opere da realizzare. Questa, in base a quanto stabilito dall'articolo 1, comma 5, del decreto-legge n. 245 del 2005, dovrebbe essere destinata al finanziamento delle esigenze connesse allo svolgimento della procedura di valutazione e consulenza. Al contempo, sono previste risorse per assicurare la funzionalità del medesimo Consiglio superiore dei lavori pubblici e per il finanziamento delle attività della Commissione nazionale per il dibattito pubblico.

L'articolo 11 proroga al 30 settembre 2022 l'obbligo dell'uso delle mascherine FFP2 su tutti i mezzi di trasporto elencati all'articolo 10-*quater*, comma 1, del decreto-legge 22 aprile 2021, n. 52...

PRESIDENTE. Si avvii alla conclusione, senatore, è andato già oltre il tempo a sua disposizione.

SANTILLO, *relatore*. ...fatta eccezione per gli aeromobili adibiti a servizi commerciali e trasporto di persone.

L'articolo 12 stanziava risorse per consentire il corretto funzionamento della Commissione tecnica VIA e Commissione PNRR-PNIEC.

L'articolo 13 disciplina l'entrata in vigore del provvedimento.

Colleghi, l'esame in Commissione è stato particolarmente lungo e complesso, considerata la delicata fase politica in cui si è svolto. Avevamo in discussione poco più di 500 emendamenti e c'era la disponibilità ad affrontare quelli di comune interesse in modo approfondito. Prima che si entri nel merito, infine, permettetemi di ringraziare gli Uffici della Commissione 8a per il supporto prezioso che hanno sempre fornito in questa legislatura. (*Applausi*).

PRESIDENTE. Il relatore Paroli rinuncia ad intervenire.

Dichiaro aperta la discussione generale.

È iscritta a parlare la senatrice Lupo. Ne ha facoltà.

LUPO (*M5S*). Signor Presidente, onorevoli colleghi, nel provvedimento che ci apprestiamo a convertire oggi ci sarebbero state indubbiamente misure importanti per il settore del trasporto aereo che, come ormai anche i muri del Senato sanno, seguono abbastanza; di fatto, ne va della competitività e del futuro del nostro Paese.

La strada intrapresa per l'intermodalità e l'interconnessione è sicuramente già un segnale molto importante, però ancora si tratta di teorismo; perché il progetto diventi concreto ci vuole ancora molto tempo. Posso apprezzare le dichiarazioni del ministro Giovannini, ma di fatto c'è ancora molto da fare. Personalmente rivendico con forza alcuni emendamenti che ho presentato, tra cui quello che apre alla possibilità di installare pannelli fotovoltaici negli aeroporti delle isole minori: sembrano piccole gocce in mezzo al mare, ma di fatto aiutano a portare avanti il nostro Paese verso la sostenibilità, di cui molti si riempiono la bocca, ma purtroppo poco fanno.

Come si sa, noi siamo fortemente propensi alla sostenibilità del trasporto aereo, che è sempre stata una nostra priorità e ancora lo sarà. Parallelamente, però, non è trascurabile il tema dell'aumento dei costi del carburante.

Abbiamo aiutato gli autotrasportatori e aiutiamo il trasporto pubblico locale, però spesso non ci rendiamo conto che per un vettore, già in situazioni ordinarie, quello del carburante è uno dei costi maggiori da sostenere.

Ci piace avere il volo puntuale, magari un aeroporto sotto casa e tutti i servizi, però dimentichiamo spesso la necessità di questi vettori, per i quali sono necessarie tonnellate di carburante: come facciamo a non aiutare? Questo Governo si interroga sulle necessità del settore o pensa solo ai "suoi" bisogni privati, da cittadino?

La politica dovrebbe essere molto più attenta verso questo settore, non solo quando si tratta di urlare ai quattro venti per avere un aeroporto sotto casa. Questo è ciò che penso e credo di avere lavorato in questi quattro anni e mezzo per far capire come funziona questo settore (io stessa l'ho compreso molto meglio).

Abbiamo presentato un emendamento - e lo ha fatto anche il senatore Paroli - per incrementare il fondo per aiutare i vettori aerei italiani. Anche qui c'è stato un diniego, non c'è stata forse alcuna

attenzione e questo dispiace.

Passando a un altro emendamento e a una nota dolente, con il Governo Conte II avevamo già dato 800 milioni di euro di ristori ai gestori aeroportuali. Abbiamo concesso questi soldi, perché tali soggetti hanno subito un forte impatto e una contrazione fortissima a causa della pandemia. Di questi 800 milioni di euro dati in pancia all'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC), attualmente ne sono rimasti 170. Il problema è che erano da utilizzare entro il 2021, ma è normale che, visti i tempi per la realizzazione dei progetti e le tempistiche burocratiche, non sono stati elargiti tutti. È stato dunque chiesto al Governo di fare uno sforzo, insieme alla Ragioneria dello Stato - che dà motivazioni tecniche legittime, per carità - e di trovare una soluzione per utilizzare questi 170 milioni di euro a supporto di nuovi progetti, legati tra l'altro al PNRR, cosa che chiediamo a livello di Governo e di Stato italiano. Ho quindi chiesto, attraverso un emendamento, di cambiare la destinazione d'uso, per poter utilizzare queste risorse a supporto di nuovi progetti legati al PNRR per gestori aeroportuali, *handler* e società di manutenzioni. Non c'è stata però alcuna volontà e c'è stato un diniego, perché avrebbero potuto anche riformulare il testo e provare a fare uno sforzo. Invece questi soldi, molto probabilmente, verranno richiesti indietro e poi chi lo sa come verranno usati? Magari nella prossima legge di bilancio li daranno a qualcun altro. La domanda che mi pongo, dunque, è se davvero c'è attenzione verso questo settore e, soprattutto, dove andranno a finire questi soldi, che verranno sicuramente richiesti all'ENAC, che due giorni fa, però, li ha inseriti nel bilancio consuntivo che ha stilato.

Sono cose molto bizzarre. A me dispiace e lo dico anche ai miei colleghi. Abbiamo parlato del Parlamento in termini di scatolette di tonno, ma spesso penso, in base a questa piccola esperienza, che forse è nei Ministeri che abbiamo problemi, come credo abbiamo riscontrato un po' tutti. Forse è con i Ministeri che non riusciamo a entrare in sintonia, perché è lì che si devono fare i decreti attuativi, mentre noi approviamo le leggi. Purtroppo, spesso e volentieri, qui sbandieriamo l'approvazione di leggi stupende, ma abbiamo solo dato un aiuto e poi, di fatto, tutto si perde nei meandri di quegli altri palazzi. Mi dispiace dirlo e non voglio fare ovviamente un attacco a tutti i dirigenti statali e dei Ministeri. Il Governo, ormai dimissionario, forse si occupa veramente solo degli affari correnti, ma sarebbe anche il caso di dare il nostro supporto e comunque anche risposte fino all'ultimo giorno, perché, al di là dei tecnicismi, ci devono essere ancora delle risposte politiche. Sia chiaro quindi che c'è il tema di aiutare l'amministrazione straordinaria di Alitalia, che è sempre stata trattata come ultima, ma non la si aiuta, neanche con un emendamento semplicissimo che ha proposta la collega Pergreffi, tra l'altro supportato dalla sottoscritta. Sostanzialmente, se non si aiuta l'amministrazione straordinaria, si rischia di non pagare i fornitori, i dipendenti ancora in amministrazione straordinaria, ovvero in cassa integrazione guadagni straordinaria (CIGS), e i dipendenti che fanno le buste paga.

Secondo me, il settore del trasporto aereo è davvero figlio di un dio minore. Siete e siamo tutti bravi a parlare di voli e di aeroporti. Siamo bravissimi, però poi, nei fatti, abbiamo assistito all'avvio di una compagnia aerea come ITA addirittura senza un contratto collettivo nazionale, essendo totalmente statale, e c'è stato il silenzio. Questo lo dico perché abbiamo iniziato questa legislatura con un decreto che riguardava Alitalia e oggi parlo ancora del settore del trasporto aereo: mi auguro, almeno, in questi quattro anni e mezzo, di avere comunque trasmesso, da parte di chi si occupa di questo settore, un po' di attenzione in più. Ripeto però, purtroppo, che spesso e volentieri nei Ministeri dimenticano che fuori c'è gente che fatica anche per pagare gli stipendi statali. (*Applausi dal Gruppo M5S*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Perosino. Ne ha facoltà.

[PEROSINO](#) (*FIBP-UDC*). Signor Presidente, onorevoli colleghi, rappresentanti del Governo, penso che il decreto-legge in esame sia stato un tentativo del Governo di andare incontro alle istanze dei territori, per sveltire lo svolgimento dei lavori pubblici e vincere tutte le remore e le riserve espresse dai vari enti che devono esprimere pareri e che sono sempre troppi.

Negli emendamenti ho visto che c'è stato anche un ultimo assalto alla diligenza: ce ne sono troppi riguardanti questioni spicciole o clientelari, a mio avviso (mi sia permesso dirlo).

Al sistema generale del decreto-legge faccio invece alcune osservazioni, che riguardano la situazione che stiamo vivendo, che è un *mix* di eventi sfavorevoli che mai persona vivente ha incontrato sulla sua

strada e che soltanto la forza dell'Italia, del suo sistema economico e del suo sistema di *welfare* installato negli anni, con tante problematiche, ma vero e reale, riesce a fronteggiare. Ogni giorno in più di siccità è un problema che si ripercuoterà per anni; ogni giorno in più di guerra altrettanto. L'energia non tornerà mai ai prezzi di prima; la guerra forse è collegata a questo, forse ne è una conseguenza o forse una premessa, per certi versi. Bisognerà farsene una ragione e vivere in modo diverso, ognuno di noi, cominciando dagli organismi pubblici. L'inflazione non aveva mai raggiunto questi livelli, se si esclude il periodo degli anni '70 e '80. Queste situazioni fanno sì che quello che si prova a fare è poco, perché non riesce a scalfire un sistema che non permette di andare avanti agli uomini e alle donne di buona volontà.

L'articolo 1 prevede norme per Roma Capitale rispetto al Giubileo 2025. Mi permetto di dire che Roma deve risolvere problemi che vengono prima degli investimenti per il Giubileo; deve progettare delle opere di visione, come strade e parcheggi nuovi. Penso che una capitale estera, rispetto a Roma, capitale della cristianità, che ospita questo evento, invece di un raccordo anulare ne abbia due, perché così smista il traffico. Prima però bisogna risolvere il problema dell'immondizia e delle strade rotte. Roma è ed è stata governata da altre forze, che non sono riuscite a risolvere questi problemi, che mi pare invece si aggravino, e ho paura che i fondi che verranno stanziati finiscano del nulla o nei residui. L'articolo 2 riguarda le dighe, che mai come in questo momento sono state importanti, a causa della siccità. Un decreto del MIMS stabilirà un regolamento per approvare i progetti e poi per gestirle, ma per costruire una diga o un bacino ci vogliono dieci anni, quindi la siccità dovrebbe aiutarci, scomparendo per dieci anni. Nelle more, un comma 3 - e parlo per un futuro decreto di un futuro Governo, se sarà più concreto e se riuscirà ad avere l'appoggio - si potrà intitolare «Invasi». Caro Sottosegretario, credo che ogni Comune d'Italia - anche uno piccolo - debba avere un invaso, mentre i Comuni più grandi dovrebbero averne più di uno, con poche norme di autorizzazione, con la dichiarazione asseverata di un professionista che attesta che la posizione non è di danno agli insediamenti urbani e che può trattenere l'acqua. Auspico che ci sia un sistema di gestione per l'uso anzitutto in agricoltura, ma, se del caso, anche per usi umani e che ci siano invasi in ogni Comune.

L'articolo 3 prevede che, nell'approvazione di progetti che riguardano le Capitanerie di Porto, il progetto costituisca dichiarazione di pubblica utilità, nonché dichiarazione di urgenza e di indifferibilità. Credo che questo, nei suoi principi generali, riguardi tutte le opere pubbliche, che siano in deroga ai piani regolatori e quant'altro, ma dev'essere sottinteso che c'è un momento in cui si decide di fare un'opera e non si sentono tutte le categorie, con tutto il rispetto per le consultazioni, altrimenti, abbiamo visto che bastano dieci ambientalisti (anche nove) a bloccare opere di milioni di controvalore, per chilometri di strade o simili.

L'articolo 7 si riferisce anche, negli emendamenti del Governo, alle infrastrutture autostradali.

Qui c'è qualcosa che continua a non funzionare, a parte tutto il dibattito sulla revoca delle concessioni, che poi si è risolta in una barzelletta, perché abbiamo pagato invece di incassare. Tra l'altro, non so se lo Stato debba o possa gestire direttamente queste opere, perché andrebbe sicuramente in *deficit*, laddove si può perlomeno pareggiare e finanziare gli investimenti e le manutenzioni, che guarda caso sono sbocciate tutte adesso e anche nel periodo delle ferie costituiscono un intralcio alla circolazione e fanno arrabbiare i cittadini contribuenti che vanno legittimamente in vacanza.

Facendo una rapida rassegna di tutti gli articoli che ritengo più interessanti del decreto-legge, segnalo che all'articolo 10 si prevede che le opere di particolare complessità o di rilevante impatto siano sottratte al parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, laddove il loro importo non superi i 100 milioni di euro. Credo che questa debba essere per il Consiglio superiore dei lavori pubblici una regola generale, che non deve valere soltanto per le opere del PNRR, né soltanto per il biennio 2022-2023, ma sempre per le opere di importo inferiore ai 100 milioni, per le quali la procedura di valutazione di impatto ambientale dev'essere molto veloce e molto snella.

In sintesi, credo che se l'Italia, qualunque maggioranza la governi, non cambierà sistema di approccio alla realizzazione delle opere pubbliche, diventerà un Paese da terzo mondo e queste considerazioni non sono né di destra né di sinistra, ma di buon senso, che mi pare che nella politica, con tutto il rispetto, scarseggi in tanti momenti e questo è uno di quelli. (*Applausi*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Ripamonti. Ne ha facoltà.

[RIPAMONTI](#) (*L-SP-PSd'Az*). Signor Presidente, colleghi, rappresentanti del Governo, intervengo su questo decreto-legge, licenziato alle ore 2 di questa notte dalla Commissione di merito, che ringrazio anche per avermi ospitato, dal momento che il provvedimento conteneva temi che mi interessavano da ligure e da savonese. Devo ringraziare il vice ministro Morelli e il Governo, perché hanno posto l'attenzione su un tema carissimo a me e a tutta la mia Provincia, inserendolo all'interno di questo decreto infrastrutture, che è quello delle funivie di Savona. (*Applausi dal Gruppo L-SP-PSd'Az*). Questo applauso deriva da anni e anni di confronto sul tema.

Mi preme e mi piace ricordare innanzitutto che anche per la parte legata alla ferrovia, quindi al progetto Genova-Campasso, sono stati finalmente investiti, attraverso un fondo, 98 milioni di euro, quindi ringrazio fortemente il vice Ministro per questo progetto che è funzionale dal punto di vista ambientale, sociale ed economico e anche dal punto di vista della transizione ecologica ed energetica. Oggi il commissario ha tutti gli strumenti per farlo, ha sessanta giorni per mettere in piedi tutte le determinazioni per la progettualità e quindi siamo a buon punto.

Per quello che riguarda la funivia, la grande notizia è che all'interno del decreto-legge, che ha un respiro nazionale, c'è una piccola parte che riguarda solo un territorio, ma questa, come ho ricordato più di una volta, è un'infrastruttura importantissima, che ha subito un gravissimo danno qualche anno fa a causa di una frana che ha investito i piloni che la sostengono. Oggi ci siamo messi nella condizione di avere tutto quello che era necessario affinché questa importante infrastruttura, che - non bisogna dimenticarlo - dà da vivere a sessanta famiglie e che oggi è diventata moderna dal punto di vista ecologico perché elimina tutto il trasporto su gomma dalla città, possa essere costruita.

Noi avevamo presentato un emendamento che era figlio di una grande concertazione territoriale e la grande notizia è che il territorio, quando trova un minimo di sintesi, riesce a fare le cose bene e a generare proposte, anche quando le persone che si confrontano hanno estrazioni diverse e anche politicamente distanti. In questo caso, enti locali, sindacati, parti datoriali e anche coloro che hanno interesse ad avere un domani la concessione si sono messi insieme e hanno prodotto questo emendamento.

L'emendamento non ha visto la luce nella sua interezza, ma io la ringrazio, signor Vice Ministro, perché questo piccolo passo che abbiamo fatto con la riformulazione, di fatto sancisce ancora una volta, se ce ne fosse stato bisogno, l'importanza strategica di questa infrastruttura.

È solo un piccolo passo, ma mi auguro - e lo dico in pre campagna elettorale - che il prossimo Governo, che spero sia di centrodestra, non perda l'occasione di portare a compimento un'infrastruttura che, dal punto di vista della progettualità e degli investimenti, è assolutamente necessaria.

Concludo ringraziando davvero tutti, compresa tutta la 8a Commissione, la mia Capogruppo, senatrice Simona Pergreffi, e i senatori Maurizio Campari, Gianfranco Rufa e Stefano Corti, che non hanno mai smesso di dare sostegno a una piccola parte del nostro territorio, per me molto importante. (*Applausi dal Gruppo L-SP-PSd'Az*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Mallegni. Ne ha facoltà.

[MALLEGNI](#) (*FIBP-UDC*). Signor Presidente, spero di dire cose intelligenti, visto che abbiamo concluso i lavori in Commissione stamattina quasi alle 3,30.

Il decreto che stiamo esaminando sulla questione infrastrutture contiene principi importanti, in particolare sulla celerità delle opere pubbliche. Vi è un ruolo centrale del Consiglio superiore dei lavori pubblici e sono stati molti gli interventi *ad hoc* in questo provvedimento finalizzati a valorizzare Savona, come ricordava prima il senatore Ripamonti, ma anche Catania e la provincia di Lucca.

Interventi importanti, che sicuramente caratterizzeranno i lavori pubblici per i prossimi anni, anche nei piccoli centri; importanti perché uno dei principi di questo provvedimento è proprio mettere in comunicazione e collegare le diverse viabilità, mettere in relazione la ferrovia alla viabilità principale della via Aurelia e in ogni caso alle autostrade.

Abbiamo cercato di lavorare con senso di responsabilità e abbiamo presentato molti emendamenti. Purtroppo, c'è questo vezzo, ormai consolidato in questi anni, da parte di tutti i Ministeri, che cercano di portare avanti la propria posizione iniziale e spesso trascurano le esigenze dei territori che

provengono dal Parlamento.

Uno dei punti sui quali mi permetto di intervenire, perché vorrei che restasse agli atti e fosse anche utilizzato in futuro, per capire se quanto è stato fatto oggi è stato fatto bene, riguarda la vicenda delle concessioni autostradali. In questi anni abbiamo assistito a grandi proclami, con i grillini che volevano cancellare Benetton dai concessionari autostradali dopo la caduta del ponte Morandi. Poi, proprio quel Governo ha squadernato quasi 10 miliardi alla famiglia Benetton, tutti contenti ed entusiasti di questo grande risultato, contraddicendo tutto quanto era stato detto e fatto negli anni precedenti, in una sorta di ripensamento alla logica delle concessioni.

A un certo punto, però, probabilmente folgorati lungo la via di Damasco, è accaduto che sull'altra autostrada, la Strada dei Parchi, ci fosse un accanimento persecutorio nei confronti di quel concessionario e di quei oltre mille dipendenti che lavorano per le varie società del gruppo, impegnati su quella autostrada.

Ripercorro brevemente la vicenda. Il decreto-legge è arrivato in Consiglio dei ministri alla chetichella; scritto, pensato, ragionato - come al solito - da quei figuri che stanno intorno al Presidente del Consiglio (che spero almeno lo abbia letto), i quali lo hanno elaborato in modo talmente forte, talmente violento da far sì che, appena approvato il provvedimento, addirittura la Divisione investigazioni generali e operazioni speciali (DIGOS) si presentasse nella notte presso gli uffici del concessionario per farsi dare tutto il materiale; se questo non fosse accaduto, sarebbe già stato pronto il commissario, che era già stato previsto nel decreto-legge.

Inoltre il decreto-legge prevede, per la prima volta nella storia della Repubblica italiana, che non vi sia il parere preventivo della Corte dei conti. Cioè noi andiamo lì, prendiamo una società, la mettiamo in braccio all'ANAS, costi quel che costi (a chi interessa?), tanto l'importante è portarla via (*Applausi dal Gruppo FIBP-UDC*). Apro una parentesi: vorrei vedere a chi finirà quest'autostrada. Ricordiamoci questo ragionamento, vediamo cosa succederà.

Un aspetto ancora più curioso è che ANAS aveva la gestione, incassava i pedaggi, ma gli stipendi continuava a pagarli il concessionario; poi il concessionario ha fatto ricorso al tribunale amministrativo regionale (TAR) per la sospensiva di questo provvedimento e dopo qualche giorno il TAR l'ha concessa. Questo, però, non bastava; il Governo ha quindi pensato di cambiare la norma giurisprudenziale sulla giustizia amministrativa, e quindi di modificare quello che vale oggi, prevedendo che ci si possa opporre (diversamente da quanto avviene adesso) al giudice monocratico su una cautelare, così da cambiarla e consentire che si possa fare opposizione. Ovviamente c'è stato un coro di proteste, sono state fatte le necessarie pressioni, istanze di prelievo - chiamatele come volete - per fare in modo che la decisione fosse anticipata da settembre a stamani o a oggi e ne vedremo delle belle.

Si è trattato, in sostanza, di un'aggressione allucinante e io spero, signor Presidente che, come si dice, oltre al fumo ci sia anche l'arrosto. Dico questo perché se c'è la sostanza, si è trattato di un'operazione antimafia, come gli scioglimenti anticipati, eccetera; in quel caso, per l'amor di Dio. Tuttavia, se non è così, lo Stato si troverà a pagare - spero - miliardi e li dovranno pagare i funzionari che hanno firmato quel provvedimento. Mi dia solo un minuto, signor Presidente.

PRESIDENTE. Siamo a otto minuti.

MALLEGNI (*FIBP-UDC*). Non li pagherà certo l'Avvocatura dello Stato, che ha espresso parere contrario su quel provvedimento, che è andato avanti come un missile. Noi vorremmo quindi sapere di chi sono gli interessi. Vogliamo nomi e cognomi di chi ha interessi per questo esproprio proletario ai danni di un concessionario. (*Applausi dai Gruppi FIBP-UDC e PD*).

PRESIDENTE. La ringrazio, senatore Mallegni. Va bene così, perché è corretto verso gli altri non abusare del tempo. Non per lei, ma era quasi al doppio dei minuti che aveva.

È iscritto a parlare il senatore Coltorti. Ne ha facoltà.

COLTORTI (*M5S*). Signor Presidente, il decreto-legge che stiamo trattando contiene molti articoli volti ad affrontare alcune delle criticità infrastrutturali del Paese. Si tratta di articoli che affrontano alcune delle numerose emergenze che saremo chiamati ad affrontare in un prossimo futuro, come il Giubileo, le problematiche delle dighe, l'ammodernamento delle infrastrutture delle capitanerie di

porto, della Guardia costiera, dell'Arma dei carabinieri e della Guardia di finanza, misure per il trasporto di passeggeri e merci nella laguna di Venezia, disposizioni per la funivia di Savona, disposizioni per il trasporto aereo, per la sicurezza e la circolazione stradale e le relative infrastrutture; misure per il trasporto pubblico locale, per il funzionamento del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

Siamo ormai alla chiusura della legislatura, è il momento di tirare le somme del lavoro svolto rispetto a quello che il Movimento si proponeva all'inizio del suo mandato.

Infatti, sebbene i *media* trascurino il Movimento 5 Stelle e cerchino di polarizzare l'attenzione sui *leader* politici, in particolare, in questo momento, tra destra e sinistra, il Movimento ha sempre posto l'attenzione sui temi. Questo decreto-legge segue l'agenda che il Movimento si era posto e che è stata in parte realizzata.

Abbiamo trovato un Paese arretrato, dove la corruzione e l'inciucio dominavano il quadro politico. Tutti ricorderanno come è iniziata la legislatura: il crollo del ponte Morandi. Le indagini in corso dimostrano che era legato alla mancanza di manutenzione, che i concessionari non avevano realizzato. Abbiamo iniziato, con il Governo Conte, a investire in monitoraggio e sicurezza e nell'adeguamento della rete infrastrutturale. Abbiamo ridato soldi ai Comuni, che erano stati strangolati per anni e avevano visto i propri introiti deviati verso le casse dello Stato, sempre più assorbenti e disperdenti. Abbiamo dunque restituito denaro a Comuni e Province anche per l'adeguamento delle strade provinciali, dopo anni di incuria.

In questo decreto-legge abbiamo affrontato una delle criticità che stanno esplodendo in questa estate, cioè la carenza idrica. L'articolo 2 è dedicato al trasferimento del registro italiano dighe nell'ambito del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, cioè dello Stato, di cui viene incrementato il personale, con particolare incentivazione per funzioni tecniche di alta specializzazione, destinata a ingegneri e geologi. Ma vorrei chiarire che le dighe non costituiscono l'unica soluzione al problema della carenza idrica. Sappiamo che la rete idrica è dispersiva e, malgrado il problema sia noto da decenni, gli interventi al riguardo si sono concretizzati solo negli ultimi anni. Ci sono Regioni in cui la carenza idrica è elevatissima e l'acqua in estate viene razionata, dove sono stati in passato stanziati fondi ingenti per la realizzazione di dighe, che però non sono state completate o, in taluni casi, hanno una bassa capacità di invaso perché il fondo è colmo di sedimenti.

In alcuni Paesi dove la carenza idrica è elevata sono decenni che si interviene cercando di valorizzare la risorsa idrica, recuperandola il più possibile. L'acqua deve essere immagazzinata in cisterne al di sotto di ogni palazzo, come avviene da anni in alcune regioni degli Stati Uniti: quando si fa una nuova costruzione bisogna prevedere che ci sia una cisterna, che potrà essere utilizzata per irrigare il giardino, mentre ora spesso si utilizza acqua minerale. Per irrigare il giardino si pompano da centinaia di metri di profondità acque minerali e si riversano nei fiumi per garantire il deflusso minimo vitale. Ma questo è un massacro delle nostre risorse.

Bisogna evitare l'evapotraspirazione e, dunque, come si opera nei Paesi aridi, l'immagazzinamento dell'acqua deve essere fatto il più possibile nel sottosuolo, anche nelle pianure alluvionali. È ovvio che nelle pianure alluvionali, creando degli sbarramenti appositi, l'evapotraspirazione è praticamente ridotta. Questa è la soluzione che hanno adottato nei Paesi aridi.

Ovviamente si deve intervenire in agricoltura con tecnologie di irrigazione non dispersive, come troppo spesso oggi osserviamo nelle nostre Regioni. Dunque irrigazione a goccia, irrigazione sotterranea. Prendiamo esempio dai Paesi aridi, perché noi stiamo diventando un Paese arido a tutti gli effetti. L'acqua, come tante altre risorse, non è infinita e va dunque utilizzata con parsimonia. È una delle risorse più importanti che abbiamo e dobbiamo imporre limiti al suo utilizzo, perché sta finendo, non è infinita. *(Applausi dal Gruppo M5S)*.

Deve essere avviata quanto prima una programmazione a lungo termine di questo bene, che il nostro ministro Patuanelli stava approntando, senza purtroppo riuscire a portarla a termine.

Torniamo al programma del Movimento.

Abbiamo sempre sostenuto il rispetto della laguna di Venezia. In questa legislatura è stato limitato l'accesso alla laguna - non ce lo dimentichiamo - delle grandi navi, che destabilizzavano i canali, cioè

una delle risorse più importanti e patrimonio dell'umanità per eccellenza a Venezia. (*Applausi dal Gruppo M5S*). Siamo riusciti a togliere le grandi navi dal canale di San Marco. In questo provvedimento si interviene per garantire anche la presenza di moli adeguati nell'area di Porto Marghera e persino nell'area di Chioggia per permettere dunque un approdo alle navi più grandi per poi giungere alla laguna.

Siamo nuovamente intervenuti - il Ministero ovviamente, ma noi del Movimento lo abbiamo sostenuto - su Savona, che è un'area critica per le problematiche associate al crollo della funivia, incrementando la realizzazione di questa funivia, ma anche di aree circostanti che possono fungere come volano per l'economia del territorio. (*Applausi*). Ringrazio i colleghi della Lega che hanno portato avanti questa battaglia.

Il tempo a nostra disposizione è quasi finito, ma ricordo che abbiamo iniziato a cambiare il Paese modificando la priorità degli interventi e cercando il più possibile di realizzare interventi sostenibili. Abbiamo lavorato senza sosta per la transizione ecologica e la lotta al cambiamento climatico. (*Applausi dal Gruppo M5S*). Dobbiamo renderci conto che questa è una delle priorità che dovrà affrontare il Paese.

La parola d'ordine è risparmio energetico. Abbiamo bisogno di un cambiamento del modello di sviluppo, perché quello che abbiamo non è sostenibile e ce lo sta dimostrando la crisi climatica in corso. Abbiamo fatto il possibile noi del Movimento 5 Stelle per realizzare dei cambiamenti epocali: siamo su quella strada e spero che il Paese continui a operare in questa direzione sulla transizione ecologica. (*Applausi dal Gruppo M5S*).

PRESIDENTE. È iscritta a parlare la senatrice Pergreffi. Ne ha facoltà.

[PERGREFFI](#) (*L-SP-PSd'Az*). Signor Presidente, vorrei intanto ringraziare il vice ministro Morelli e la sottosegretaria Bini per l'aiuto, oltre che i relatori Paroli e Santillo e il presidente della Commissione per il lavoro svolto.

Vorrei mettere in evidenza una cosa che sta succedendo oggi nel mondo delle infrastrutture: girano voci che a brevissimo saranno pubblicate, forse anche oggi, le linee guida sui controlli sulle infrastrutture, che impediranno, qualora fossero confermate, il passaggio sulle infrastrutture oltre le 40 tonnellate. Se fosse così, attenzione, perché nei prossimi giorni avremo il blocco del Paese e ci ritroveremo a salutare tranquillamente il PNRR. (*Applausi dal Gruppo L-SP-PSd'Az*).

Quindi, chiedo di porre la massima attenzione su questo argomento e approfitto di un passaggio all'interno del decreto infrastrutture per iniziare a segnalare che, qualora succedesse questo, ci troveremmo veramente con il Paese completamente bloccato, perché le 40 tonnellate e magari la responsabilità degli enti locali sulle singole infrastrutture sarebbero veramente un carico pesante, anche per quello che riguarda i nostri amministratori locali e provinciali. (*Applausi dal Gruppo L-SP-PSd'Az*).

PRESIDENTE. È iscritta a parlare la senatrice Evangelista. Ne ha facoltà.

[EVANGELISTA](#) (*IV-PSI*). Signor Presidente, questo è un decreto-legge che in Commissione ci ha molto provato: come sapete, abbiamo chiuso i lavori alle 3 del mattino e c'è stata una discussione abbastanza accesa, perché le problematiche non mancano. Allo stesso tempo, si tratta però di un provvedimento importantissimo che dobbiamo portare assolutamente a casa prima di entrare nel vivo della campagna elettorale. È importante perché ci consente di semplificare le procedure per gli investimenti in infrastrutture, un obiettivo ambizioso che può essere realizzato soltanto attraverso norme specifiche che siano in grado di garantire la sicurezza delle persone migliorandone la qualità della vita.

Numerosi sono gli interventi previsti in questo senso: la sperimentazione di nuove forme di mobilità urbana sostenibile, il potenziamento del ruolo del *mobility manager* d'area e del trasporto locale, l'aumento della sicurezza stradale, delle metropolitane e degli impianti idrici. Si tratta di interventi che testimoniano l'attenzione alla qualità della vita delle persone, soprattutto a quelle con disabilità. L'ambiziosità dello scopo si coglie peraltro da un'altra prospettiva: le infrastrutture sono perno fondamentale del PNRR e lo sono ancora di più in questo delicato momento. Nonostante il quadro politico degli ultimi giorni non ci stia garantendo la stabilità che sarebbe stata necessaria per operare

pienamente e su cui il Governo Draghi aveva duramente lavorato in questo anno e mezzo, non possiamo permetterci di tardare nel perseguimento degli obiettivi per ottenere i fondi del PNRR. Ebbene, questo provvedimento dà attuazione a una parte del progetto e si colloca in linea di continuità anche con l'analogo provvedimento del settembre 2021 e con gli altri adottati nei mesi scorsi, finalizzati a rendere il sistema infrastrutturale nazionale più moderno, interconnesso, digitalizzato, efficace e resiliente alla crisi climatica - che tra l'altro ci sta colpendo duramente in questi giorni - nonché volto a fornire servizi di mobilità più sicuri e adeguati ai bisogni dei cittadini.

Ci siamo concentrati, in particolare, su due città italiane che finalmente, con questo decreto, potranno vedere un miglioramento concreto in termini di viabilità e infrastrutture. Mi riferisco ad esempio alla città di Roma, rispetto alla quale si prevede una semplificazione complessiva accompagnata da un'accelerazione dell'*iter* autorizzativo per le opere infrastrutturali e di mobilità legate al Giubileo della Chiesa cattolica del 2025, e per l'adeguamento delle strade e dei servizi finalizzato all'accoglienza dei pellegrini e dei turisti.

Non meno importante è Venezia. È stato necessario aumentare la ricettività delle navi da crociera a partire dalla stagione 2022. Dopo l'interdizione al passaggio delle grandi navi nel canale della Giudecca e nel bacino di San Marco, grazie a questo provvedimento saranno realizzati ulteriori attracchi temporanei, oltre a quello già previsto di Marghera, anche nel porto di Chioggia. Lo scopo è realizzare degli attracchi per supportare l'attività crocieristica, fondamentale per il turismo della zona, ma garantire allo stesso tempo la tutela dell'ecosistema della laguna. Si tratta di una delle città più belle del mondo e non possiamo non tutelarla da questo punto di vista.

Particolare attenzione è stata riservata anche al miglioramento dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale. Nell'ambito del potenziamento delle politiche per la mobilità locale sostenibile si stabiliscono nuovi criteri per l'utilizzazione del Fondo nazionale per il trasporto pubblico locale. Ma mi preme in particolare sottolineare gli interventi - anche questi importantissimi per la crisi climatica e la siccità che ci sta colpendo - per la realizzazione delle dighe e il rafforzamento dei presidi dei presidi di controllo. Ricordo inoltre le semplificazioni per l'approvazione dei piani di sviluppo aeroportuali, il potenziamento delle infrastrutture e delle Capitanerie di porto, della Guardia costiera, dell'Arma dei carabinieri, della Guardia di finanza, e il potenziamento e l'aumento della sostenibilità ambientale e del trasporto aereo.

Riguardo invece ai singoli emendamenti, soprattutto quelli approvati per il Gruppo Italia Viva, mi riservo di intervenire durante il voto. *(Applausi del senatore Cucca)*.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione generale.

Sull'ordine dei lavori

PARRINI (PD). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PARRINI (PD). Signor Presidente, le chiedo la parola sull'ordine dei lavori poiché credo sia necessario richiamare l'attenzione dell'Assemblea su una vicenda molto grave che è stata riferita da alcuni quotidiani questa mattina, che ci riguarda direttamente e pienamente. La notizia non è stata smentita, dunque, potrei permettermi di non utilizzare il condizionale, lo dico chiaramente ai colleghi.

Mi riferisco all'incontro che sarebbe avvenuto alla fine del mese di maggio tra il consigliere per i rapporti internazionali della Lega-Salvini Premier - importantissimo partito dell'allora Governo Draghi nella pienezza dei poteri - e un importante funzionario dell'ambasciata russa in Italia, Oleg Kostyukov. A quanto è stato riferito - e la cosa non è stata smentita, lo ripeto - in quell'incontro il funzionario dell'ambasciata russa ha prospettato condotte destabilizzanti nei confronti del Governo italiano; potrei dire suggerito, ma mi limito al verbo «prospettato». Queste cose sono inquietanti, sono un'ombra gigantesca sulla nostra vita politica. Mi dispiace che si sappiano all'inizio di una campagna elettorale che tutti vorremmo corretta. Pretendiamo chiarezza. *(Applausi dal Gruppo PD)*.

PRESIDENTE. Bene, la ringrazio.

PARRINI (PD). Presidente, in virtù della notevole gravità della vicenda, le chiedo di darmi il tempo.

PRESIDENTE. Credevo avesse concluso. Lei sa benissimo che questo normalmente sarebbe un argomento da affrontare a fine seduta; le sto invece dando il tempo perché non voglio fare polemica su

una questione che non merita polemiche. Ripeto, credevo che avesse concluso.

[PARRINI](#) (PD). Non avevo concluso, lo farò molto presto.

Vorrei dire ai colleghi, a tutta l'Assemblea e all'opinione pubblica che noi pretendiamo chiarezza; i cittadini italiani la pretendono, e questa chiarezza riguarda questioni fondamentali, di interesse nazionale. Parliamo della collocazione internazionale del nostro Paese.

In questo momento è riunito il Copasir, dove il nostro rappresentante chiederà approfondimenti sulla tematica. Il Copasir è presieduto dal presidente Urso, che fa parte di questo Senato.

Abbiamo il diritto di sapere se le forze che aspirano al Governo di questo Paese stanno con o contro l'Occidente (*Applausi dal Gruppo PD*), se stanno con o contro la linea dell'Unione europea, se stanno con o contro la tradizionale collocazione internazionale dell'Italia.

Abbiamo il diritto di sapere se, in partiti che aspirano a governare questo Paese e che non riescono a smentire una notizia così grave, ci sia la volontà di non avere alcuna condiscendenza e subalternità nei confronti degli interessi e delle mire di un regime, come quello di Putin, che ha portato sul suolo europeo spargimenti di sangue, migliaia di morti e la più grave guerra in decenni.

In questo Senato, già nel 2019 presentammo un disegno di legge per istituire una Commissione di inchiesta; i colleghi lo ricorderanno perché già allora si erano avute notizie molto preoccupanti e inquietanti sui rapporti tra la Lega e il regime di Putin. Quello che sappiamo oggi aggrava la nostra preoccupazione, esige una grandissima chiarezza e quest'Assemblea se ne deve occupare.

Presenteremo iniziative e interrogazioni, ma spero soprattutto che si avrà la forza di dire che non c'è alcuna delle ragioni che noi temiamo ci siano per preoccuparci di subalternità nei confronti di Putin. (*Applausi dal Gruppo PD*).

Noi stiamo con l'Occidente, con l'Europa, con la collocazione internazionale dell'Italia. (*Applausi dal Gruppo PD*).

[PRESIDENTE](#). Più che un intervento sull'ordine dei lavori mi è sembrato un comizio elettorale, per la verità. Tuttavia, non faremo un dibattito su questo tema; do esclusivamente la parola - poiché me l'ha chiesta in anticipo - al senatore Romeo. Se altri vorranno intervenire sull'argomento, lo faranno a fine seduta.

[ROMEO](#) (L-SP-PSd'Az). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ROMEO (L-SP-PSd'Az). Signor Presidente, capisco che a sinistra siano molto rammaricati e non si siano ancora ripresi dalla notizia di ieri che il centrodestra ha trovato l'accordo. (*Applausi dal Gruppo L-SP-PSd'Az*). Loro speravano che ci fosse divisione e, invece, questa unità li ha messi in seria difficoltà.

Sinceramente non penso - lo dico al compagno Parrini - che le invenzioni giornalistiche debbano essere smentite. (*Applausi dal Gruppo L-SP-PSd'Az*).

È iniziata la campagna elettorale. Facciamo tutte le Commissioni di inchiesta, mettiamo a disposizione tutti gli atti e facciamo tutto quello che volete. Sappiamo benissimo che sarà una campagna improntata, soprattutto a sinistra, a vedere i brutti e i cattivi, con Salvini che dice che bisogna dialogare con Putin. A tal proposito, ricordo che più volte Salvini ha detto che l'Alleanza atlantica non è assolutamente in discussione. Inoltre, che bisogna dialogare con Putin lo dice il signor Macron, idolo della sinistra nostrana, e anche il signor Scholz, Presidente di un Governo socialdemocratico di cui voi vi vantate di essere i principali protagonisti. (*Applausi dal Gruppo L-SP-PSd'Az*). Quindi, alla fine non stiamo dicendo niente di diverso da quello che hanno detto due importanti leader dell'Europa, che naturalmente hanno assolutamente chiaro che bisogna guardare anzitutto agli interessi dell'Europa, che devono venire prima. Visto che citate sempre gli imprenditori, vi invito ad andare a parlarci (non con quelli di cui leggete sui giornali) e vi assicuro che non ne troverete uno che non dica che questa guerra deve finire il prima possibile. (*Applausi dal Gruppo L-SP-PSd'Az*). Noi puntiamo su questo, altrimenti i danni che si prospettano per il futuro sono veramente tanti.

Se oggi dipendiamo così tanto dal gas della Russia, con tutte le conseguenze che ci sono, dobbiamo ringraziare - lo dico al compagno Parrini - il vostro segretario Letta che è stato il Presidente del Consiglio ad aver stipulato i maggiori accordi per renderci dipendenti dalla Russia. (*Applausi dai*

Gruppi L-SP-PSd'Az, FIBP-UDC e FdI. Commenti). (Il senatore Di Nicola fa ripetutamente segno di voler intervenire).

PRESIDENTE. Colleghi, non intendo aprire un dibattito ultroneo. Chi vuole intervenire lo può fare a fine seduta, come previsto dal Regolamento. Per evitare polemiche, ho consentito a un esponente del Gruppo PD di prendere la parola, nonostante l'intervento non avesse nulla a che fare con l'ordine dei lavori. Ho dovuto fare la stessa cosa - mi pare ovvio - per il Gruppo Lega, che era stato chiamato in causa. Ora torniamo al rispetto del Regolamento e al prosieguo dei lavori.

Ripresa della discussione del disegno di legge n. 2646 (ore 10,19)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il relatore, senatore Santillo.

SANTILLO, relatore. Signor Presidente, ringrazio ancora i colleghi della Commissione per il prezioso lavoro svolto, che ha contribuito, in un clima molto particolare e abbastanza familiare, a portare a casa in maniera positiva risultati importanti su diversi emendamenti e temi affrontati nel provvedimento, in un momento molto difficile.

Infatti, ricordiamo che il decreto-legge è nato quando c'era un Governo, mentre adesso abbiamo lavorato con un Esecutivo dimissionario. Da qui, il mio ringraziamento al vice ministro Morelli perché ha gettato il cuore oltre l'ostacolo, così come hanno fatto tanti componenti della Commissione. Il mio ringraziamento va anche all'altro relatore, senatore Paroli, che oggi non è in Aula con me, e al forte senso di responsabilità di tutte le forze politiche che hanno risposto all'appello del Governo, che ci ha chiesto di convertire questo decreto-legge.

Devo annunciare, come i colleghi si saranno accorti, che non è ancora disponibile il fascicolo degli emendamenti e quindi non posso procedere con la comunicazione dei pareri. Sono pertanto costretto a chiedere la sospensione dei lavori.

PRESIDENTE. Infatti non le è ancora stato chiesto dipronunziarsi sugli emendamenti e sugli ordini del giorno in esame.

Sull'ordine dei lavori

DI NICOLA (Ipf-CD). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Senatore Di Nicola, stia tranquillo. Non è per lei, ma se dobbiamo aprire un dibattito su un'indiscrezione di stampa tutte le volte che esce un articolo, lo possiamo fare, ma a fine seduta, secondo quanto previsto dal Regolamento. Ho lasciato parlare, per evitare che si dicesse... Se vuole intervenire, lo farà a fine seduta. *(Commenti del senatore Di Nicola).* Senatore, mi dica per cosa vuole parlare, sull'ordine dei lavori: qual è l'argomento? Se è lo stesso, non le do la parola. Se è un argomento diverso, sull'ordine dei lavori, le do la parola.

DI NICOLA (Ipf-CD). Signor Presidente, mi tolga pure la parola, se vuole, ma chiedo di intervenire, come sono intervenuti altri parlamentari, su una questione che non sottovaluterei.

PRESIDENTE. Non la sto sottovalutando, le sto dicendo che il Regolamento ha un senso.

DI NICOLA (Ipf-CD). Signor Presidente, mi scusi...

PRESIDENTE. La sto interrompendo. Mi dica su cosa vuole intervenire.

DI NICOLA (Ipf-CD). Signor Presidente, nell'ultima Conferenza dei Capigruppo è stata consegnata ai Capigruppo una lettera del suo collega di partito e autorevole presidente del Copasir, che lanciava un allarme sui rischi di inquinamento e interventi esterni nell'attività parlamentare e in vista della campagna elettorale - le chiedo scusa e la ringrazio perché mi sta lasciando parlare - sulle interferenze di Paesi stranieri e sullo svolgimento dei lavori e anche, in qualche modo, sulle dinamiche parlamentari e governative. Le dico solamente questo, perché la voglio fare breve. Raccolgo l'invito e l'allarme del senatore Parrini sulla questione che ha sollevato, perché non siamo di fronte solamente a degli articoli di giornale, a delle anticipazioni o a notizie infondate. La notizia comparsa questa mattina merita la massima attenzione del Parlamento, proprio perché si inserisce nell'allarme che ha lanciato il suo collega di partito, il senatore Urso. Qui non aggiungo altro sulle responsabilità e dico soltanto che il tempo è poco, ma il Senato di questa vicenda si deve assolutamente occupare - vedremo come - nelle prossime sedute.

Personalmente e a nome del Gruppo lancio l'allarme e l'invito anche al suo collega di partito, senatore Urso, a dare corpo agli allarmi che ha lanciato in quella comunicazione, che ci è giunta in Conferenza

dei Capigruppo, perché non è affatto rassicurante e non è possibile, in questo momento, far passare in secondo piano la gravità di quelle interferenze. Pertanto, la ringrazio per avermi dato la parola e mi auguro, insieme al Partito Democratico e alle altre forze politiche che vorranno, che il Senato sia impegnato, nelle prossime ore, ad affrontare la questione. *(Applausi dal Gruppo Ipf-CD e del senatore Parrini).*

PRESIDENTE. Senatore, può stare tranquillo, perché su questioni reali il Parlamento ha sempre avuto attenzione. Questa è un'indiscrezione e ci saranno gli spazi che il Regolamento consente per qualunque argomento.

Ripresa della discussione del disegno di legge n. 2646 (ore 10,24)

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, accogliendo la richiesta di sospensione dei lavori, comunico che sono pervenuti alla Presidenza - e sono in distribuzione - i pareri espressi dalla 1a e dalla 5a Commissione permanente sul disegno di legge in esame, che verranno pubblicati in allegato al Resoconto della seduta odierna. In attesa però del parere della 5a Commissione permanente sugli emendamenti approvati dall'8a Commissione permanente, devo sospendere la seduta che, come ha stabilito la Conferenza dei Capigruppo, riprenderà alle ore 14.

La seduta è sospesa.

(La seduta, sospesa alle ore 10,25, è ripresa alle ore 14,03).

Presidenza del vice presidente CALDEROLI

Comunico che i lavori della 5a Commissione non si sono ancora conclusi.

Pertanto la seduta viene nuovamente sospesa fino alle ore 14,30.

(La seduta, sospesa alle ore 14,04, è ripresa alle ore 14,35).

La Presidenza, conformemente a quanto stabilito nel corso dell'esame in sede referente, dichiara improponibili, ai sensi dell'articolo 97, comma 1 del Regolamento, per estraneità di materia rispetto ai contenuti del decreto-legge, gli emendamenti 5.0.6, 6.2, e 9.38, nonché gli ordini del giorno G9.2 e G9.3.

Comunico che è pervenuto alla Presidenza - ed è in distribuzione - il parere espresso dalla 5a Commissione permanente sugli emendamenti, che verrà pubblicato in allegato al Resoconto della seduta odierna.

Passiamo all'esame dell'articolo 1 del disegno di legge.

Avverto che gli emendamenti si intendono riferiti agli articoli del decreto-legge da convertire.

Procediamo all'esame dell'emendamento e dell'ordine del giorno riferiti all'articolo 1 del decreto-legge, che si intendono illustrati, su cui invito i relatori e il rappresentante del Governo a pronunciarsi.

SANTILLO, relatore. Signor Presidente, il parere è favorevole sull'emendamento 1.1000 e sull'ordine del giorno G1.1.

BINI, sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri. Signor Presidente, esprimo parere conforme al relatore.

PRESIDENTE. Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 1.1000, presentato dalla Commissione.

(Segue la votazione).

Il Senato approva. (v. Allegato B).

Essendo stato accolto dal Governo, l'ordine del giorno G1.1 non verrà posto ai voti.

Passiamo all'esame dell'ordine del giorno riferito all'articolo 2 del decreto-legge, che si intende illustrato, su cui invito i relatori e il rappresentante del Governo a pronunciarsi.

SANTILLO, relatore. Sull'ordine del giorno G2.1 mi rimetto al Governo.

MORELLI, vice ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. Signor Presidente, il Governo lo accoglie come raccomandazione.

PRESIDENTE. Senatore Mallegni, insiste per la votazione?

MALLEGNI (FIBP-UDC). Signor Presidente, non insisto.

PRESIDENTE. Poiché i presentatori non insistono per la votazione, l'ordine del giorno G2.1 è accolto come raccomandazione.

Passiamo all'esame degli emendamenti riferiti all'articolo 3 del decreto-legge, che si intendono

illustrati, su cui invito i relatori e il rappresentante del Governo a pronunciarsi.

[SANTILLO](#), *relatore*. Signor Presidente, esprimo parere favorevole sugli emendamenti 3.8 (testo 2) e 3.0.4 (testo 2).

[MORELLI](#), *vice ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili*. Signor Presidente, esprimo parere conforme a quello del relatore.

[PRESIDENTE](#). Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 3.8 (testo 2), presentato dalla Commissione.

(Segue la votazione).

Il Senato approva. *(v. Allegato B)*.

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 3.0.4 (testo 2), presentato dalla Commissione.

(Segue la votazione).

Il Senato approva. *(v. Allegato B)*.

Passiamo all'esame degli emendamenti riferiti all'articolo 4 del decreto-legge, che si intendono illustrati, su cui invito i relatori e il rappresentante del Governo a pronunciarsi.

[SANTILLO](#), *relatore*. Signor Presidente, esprimo parere favorevole sugli emendamenti 4.1 (testo 2), 4.7 e 4.0.3 (testo 3).

[MORELLI](#), *vice ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili*. Signor Presidente, esprimo parere conforme a quello del relatore.

[PRESIDENTE](#). Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 4.1 (testo 2), presentato dalla Commissione.

(Segue la votazione).

Il Senato approva. *(v. Allegato B)*.

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 4.7, presentato dalla Commissione.

(Segue la votazione).

Il Senato approva. *(v. Allegato B)*.

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 4.0.3 (testo 3), presentato dalla Commissione.

(Segue la votazione).

Il Senato approva. *(v. Allegato B)*.

Passiamo all'esame degli emendamenti riferiti all'articolo 5 del decreto-legge, che si intendono illustrati, su cui invito i relatori e il rappresentante del Governo a pronunciarsi.

[SANTILLO](#), *relatore*. Signor Presidente, esprimo parere favorevole sull'emendamento 5.2 (testo 3).

[MORELLI](#), *vice ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili*. Signor Presidente, esprimo parere conforme a quello del relatore.

[PRESIDENTE](#). Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 5.2 (testo 3), presentato dalla Commissione.

(Segue la votazione).

Il Senato approva. *(v. Allegato B)*.

L'emendamento 5.0.6 è improponibile.

Passiamo all'esame degli emendamenti e degli ordini del giorno riferiti all'articolo 6 del decreto-legge, che si intendono illustrati, su cui invito i relatori e il rappresentante del Governo a pronunciarsi.

[SANTILLO](#), *relatore*. Signor Presidente, esprimo parere favorevole sugli emendamenti 6.14, 6.24 (testo 2) e 6.0.3 (testo 2). Il parere è favorevole sull'ordine del giorno G6.1 e sull'ordine del giorno G6.100 con la riformulazione volta ad aggiungere, prima della parte dispositiva, le seguenti parole: «a valutare l'opportunità di».

[MORELLI](#), *vice ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili*. Signor Presidente, esprimo parere conforme a quello del relatore.

[PRESIDENTE](#). L'emendamento 6.2 è improponibile.

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 6.14, presentato dalla

Commissione.

(Segue la votazione).

Il Senato approva. *(v. Allegato B).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 6.24 (testo 2), presentato dalla Commissione.

(Segue la votazione).

Il Senato approva. *(v. Allegato B).*

Essendo stato accolto dal Governo, l'ordine del giorno G6.1 non verrà posto ai voti.

Senatrice Gaudiano, accoglie la riformulazione proposta all'ordine del giorno G6.100?

[GAUDIANO](#) *(M5S)*. Signor Presidente, la accetto.

[PRESIDENTE](#). Essendo stato accolto dal Governo, l'ordine del giorno G6.100 (testo 2) non verrà posto ai voti.

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 6.0.3 (testo 2), presentato dalla Commissione.

(Segue la votazione).

Il Senato approva. *(v. Allegato B).*

Passiamo all'esame degli emendamenti e degli ordini del giorno riferiti all'articolo 7 del decreto-legge, che si intendono illustrati, su cui invito i relatori e il rappresentante del Governo a pronunciarsi.

[SANTILLO](#), *relatore*. Signor Presidente, esprimo parere favorevole sugli emendamenti 7.17 (testo 2), 7.30, 7.34, 7.1000, 7.44, 7.51 (testo 2), 7.52, 7.63, 7.68, 7.69, 7.81. Il parere è favorevole sull'emendamento 7.98 (testo 2), accogliendo la riformulazione che recepisce le condizioni poste dalla 5a Commissione, nonché sugli emendamenti 7.121 (testo 2), 7.122, 7.133 (testo 2) e 7.135 (testo 2).

Sull'ordine del giorno G7.2 mi rimetto al Governo. Esprimo parere favorevole sugli ordini del giorno G7.1 e G7.3, nonché sugli emendamenti 7.019 e 7.022.

[MORELLI](#), *vice ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili*. Signor Presidente, esprimo parere conforme a quello del relatore. Il Governo accoglie come raccomandazione l'ordine del giorno G7.2.

[PRESIDENTE](#). Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 7.17 (testo 2), presentato dalla Commissione.

(Segue la votazione).

Il Senato approva. *(v. Allegato B).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 7.30, presentato dalla Commissione.

(Segue la votazione).

Il Senato approva. *(v. Allegato B).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 7.34, presentato dalla Commissione.

(Segue la votazione).

Il Senato approva. *(v. Allegato B).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 7.1000, presentato dalla Commissione.

(Segue la votazione).

Il Senato approva. *(v. Allegato B).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 7.44, presentato dalla Commissione.

(Segue la votazione).

Il Senato approva. *(v. Allegato B).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 7.51 (testo 2), presentato dalla Commissione.

(Segue la votazione).

Il Senato approva. *(v. Allegato B).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 7.52, presentato dalla Commissione.

(Segue la votazione).

Il Senato approva. *(v. Allegato B).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 7.63, presentato dalla Commissione.

(Segue la votazione).

Il Senato approva. *(v. Allegato B).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 7.68, presentato dalla Commissione.

(Segue la votazione).

Il Senato approva. *(v. Allegato B).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 7.69, presentato dalla Commissione.

(Segue la votazione).

Il Senato approva. *(v. Allegato B).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 7.81, presentato dalla Commissione.

(Segue la votazione).

Il Senato approva. *(v. Allegato B).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 7.98 (testo 3), formulazione che recepisce le condizioni poste dalla 5a Commissione, presentato dalla Commissione.

(Segue la votazione).

Il Senato approva. *(v. Allegato B).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 7.121 (testo 2), presentato dalla Commissione.

(Segue la votazione).

Il Senato approva. *(v. Allegato B).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 7.122, presentato dalla Commissione.

(Segue la votazione).

Il Senato approva. *(v. Allegato B).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 7.133 (testo 2), presentato dalla Commissione.

(Segue la votazione).

Il Senato approva. *(v. Allegato B).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 7.135 (testo 2), presentato dalla Commissione.

(Segue la votazione).

Il Senato approva. *(v. Allegato B).*

Essendo stati accolti dal Governo, gli ordini del giorno G7.1 e G7.3 non verranno posti ai voti.

Poiché le presentatrici non insistono per la votazione, l'ordine del giorno G7.2 è accolto come raccomandazione.

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 7.0.19 (testo 3), presentato dalla Commissione.

(Segue la votazione).

Il Senato approva. *(v. Allegato B).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 7.0.22, presentato dalla Commissione.

(Segue la votazione).

Il Senato approva. *(v. Allegato B).*

Passiamo all'esame degli emendamenti e degli ordini del giorno riferiti all'articolo 8 del decreto-legge, che si intendono illustrati, su cui invito i relatori e il rappresentante del Governo a pronunciarsi.

[SANTILLO](#), *relatore*. Signor Presidente, esprimo parere favorevole sugli emendamenti 8.2, 8.1000, 8.19 (testo 2), 8.24, 8.11 (testo 2), 8.30, 8.58 (testo 2). Esprimo parere favorevole sull'ordine del giorno G8.1. Sugli ordini del giorno G8.2 G8.3, G8.5 e G8.6 esprimo parere favorevole subordinato all'accoglimento della riformulazione volta ad inserire le parole «a valutare l'opportunità di» prima del dispositivo.

[MORELLI](#), *vice ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili*. Signor Presidente, esprimo parere conforme a quello del relatore.

[PRESIDENTE](#). Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 8.2 (testo 2), presentato dalla Commissione.

(Segue la votazione).

Il Senato approva. *(v. Allegato B).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 8.1000, presentato dalla Commissione.

(Segue la votazione).

Il Senato approva. *(v. Allegato B).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 8.19 (testo 2), presentato dalla Commissione.

(Segue la votazione).

Il Senato approva. *(v. Allegato B).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 8.24, presentato dalla Commissione.

(Segue la votazione).

Il Senato approva. *(v. Allegato B).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 8.11 (testo 2), presentato dalla Commissione.

(Segue la votazione).

Il Senato approva. *(v. Allegato B).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 8.30, presentato dalla Commissione.

(Segue la votazione).

Il Senato approva. *(v. Allegato B).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 8.58 (testo 2), presentato dalla Commissione.

(Segue la votazione).

Il Senato approva. *(v. Allegato B).*

Essendo stato accolto dal Governo, l'ordine del giorno G8.1 non verrà posto ai voti.

Il senatore Croatti accoglie la riformulazione dell'ordine del giorno G8.2. Senatore Mallegni, accoglie la riformulazione dell'ordine del giorno G8.3?

[MALLEGNI](#) (*FIBP-UDC*). Sì, Presidente.

[PRESIDENTE](#). I senatori Ruspandini e Pergreffi accolgono le riformulazioni dei rispettivi ordini del giorno presentati.

Essendo stati accolti dal Governo, gli ordini del giorno G8.2 (testo 2), G8.3 (testo 2), G8.5 (testo 2) e G8.6 (testo 2) non verranno posti ai voti.

Passiamo agli emendamenti e agli ordini del giorno riferiti all'articolo 9 del decreto-legge, che si intendono illustrati e su cui invito i relatori ed il rappresentante del Governo a pronunciarsi.

[SANTILLO](#), *relatore*. Signor Presidente, esprimo parere favorevole sugli emendamenti 9.6 (testo 3), 9.7 (testo 2), 9.14 (testo 2), che ottempera alle condizioni poste dalla 5a Commissione, 9.16 (testo 2), 9.27 (testo 3), 9.29, 9.30 (testo 2), 9.34, 9.39 (testo 2), 9.42 (testo 2), 9.47 e 9.48 (testo 2).

Mi rimetto al Governo sull'ordine del giorno G9.1.

[MORELLI](#), *vice ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili*. Signor Presidente, esprimo parere contrario sull'ordine del giorno G9.1.

[PRESIDENTE](#). Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 9.6 (testo 3), presentato dalla Commissione.

(Segue la votazione).

Il Senato approva. *(v. Allegato B).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 9.7 (testo 2), presentato dalla Commissione.

(Segue la votazione).

Il Senato approva. *(v. Allegato B).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 9.14 (testo 3), formulazione che recepisce le condizioni poste dalla 5a Commissione, presentato dalla Commissione.

(Segue la votazione).

Il Senato approva. *(v. Allegato B).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 9.16 (testo 2), presentato dalla Commissione.

(Segue la votazione).

Il Senato approva. *(v. Allegato B).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 9.27 (testo 3), presentato dalla Commissione.

(Segue la votazione).

Il Senato approva. *(v. Allegato B).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 9.29, presentato dalla Commissione.

(Segue la votazione).

Il Senato approva. *(v. Allegato B).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 9.30 (testo 2), presentato dalla Commissione.

(Segue la votazione).

Il Senato approva. *(v. Allegato B).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 9.34, presentato dalla Commissione.

(Segue la votazione).

Il Senato approva. *(v. Allegato B).*

L'emendamento 9.38 è improponibile.

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 9.39 (testo 2), presentato dalla Commissione.

(Segue la votazione).

Il Senato approva. *(v. Allegato B).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 9.42 (testo 2), presentato dalla Commissione.

(Segue la votazione).

Il Senato approva. *(v. Allegato B).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 9.47, presentato dalla Commissione.

(Segue la votazione).

Il Senato approva. *(v. Allegato B).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 9.48 (testo 2), presentato dalla Commissione.

(Segue la votazione).

Il Senato approva. *(v. Allegato B).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'ordine del giorno G9.1, presentato dal senatore Malan e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B).*

Gli ordini del giorno G9.2 e G9.3 sono improponibili.

Passiamo all'esame degli emendamenti e degli ordini del giorno riferiti all'articolo 10 del decreto-legge, che si intendono illustrati e su cui invito i relatori e il rappresentante del Governo a pronunziarsi.

[SANTILLO](#), *relatore*. Signor Presidente, esprimo parere favorevole sugli emendamenti 10.7, 10.12 (testo 2) e 10.13 (testo 2). Esprimo parere favorevole sull'ordine del giorno G10.1. Sull'ordine del giorno G10.4 mi rimetto al Governo.

[MORELLI](#), *vice ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili*. Signor Presidente, sugli emendamenti riferiti all'articolo 10 esprimo parere conforme a quello del relatore.

[PRESIDENTE](#). Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 10.7, presentato dalla Commissione.

(Segue la votazione).

Il Senato approva. *(v. Allegato B).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 10.12 (testo 2), presentato dalla Commissione.

(Segue la votazione).

Il Senato approva. *(v. Allegato B).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 10.13 (testo 2), presentato dalla Commissione.

(Segue la votazione).

Il Senato approva. *(v. Allegato B).*

Essendo stato accolto dal Governo, l'ordine del giorno G10.1 non verrà posto ai voti.

Sottosegretario Morelli, qual è il parere del Governo sull'ordine del giorno G10.4?

[MORELLI](#), *vice ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili*. Signor Presidente, esprimo parere favorevole sull'ordine del giorno G10.4.

[PRESIDENTE](#). Essendo stato accolto dal Governo, l'ordine del giorno G10.4 non verrà posto ai voti.

Passiamo all'esame dell'emendamento e dell'ordine del giorno riferiti all'articolo 11 del decreto-legge, che si intendono illustrati e su cui invito i relatori e il rappresentante del Governo a pronunziarsi.

[SANTILLO](#), *relatore*. Signor Presidente, esprimo parere contrario sull'emendamento 11.1. Sull'ordine del giorno G11.1 mi rimetto al Governo.

[MORELLI](#), *vice ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili*. Signor Presidente, esprimo parere conforme a quello del relatore sull'emendamento 11.1. Accogliamo l'ordine del giorno G11.1 come raccomandazione.

[PRESIDENTE](#). Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 11.1, presentato dal senatore Paragone e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B).*

Senatore Malan, insiste per la votazione dell'ordine del giorno G11.1?

MALAN *(FdI)*. No, signor Presidente.

[PRESIDENTE](#). Poiché i presentatori non insistono per la votazione, l'ordine del giorno G11.1 non verrà posto ai voti.

[CIAMPOLILLO](#) *(Misto)*. Domando di parlare.

[PRESIDENTE](#). Ne ha facoltà.

[CIAMPOLILLO](#) *(Misto)*. Signor Presidente, chiedo di poter aggiungere la firma all'emendamento 11.1.

[QUAGLIARIELLO](#) *(Misto-IaC (I-C-EU-NdC (NC)))*. Domando di parlare.

[PRESIDENTE](#). Ne ha facoltà.

QUAGLIARIELLO (*Misto-IaC (I-C-EU-NdC (NC))*). Signor Presidente, intervengo per segnalare una correzione del voto: per sbaglio, ho votato a favore ma il mio voto sarebbe stato contrario.

PRESIDENTE. La Presidenza ne prende atto.

[FAGGI](#) (*L-SP-PSd'Az*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FAGGI (*L-SP-PSd'Az*). Signor Presidente, segnalo che il sistema di voto della mia postazione non ha funzionato e che avrei espresso un voto contrario.

[PRESIDENTE](#). La Presidenza ne prende atto.

Passiamo all'esame degli emendamenti riferiti all'articolo 12 del decreto-legge, che si intendono illustrati e su cui invito i relatori e il rappresentante del Governo a pronunziarsi.

[SANTILLO](#), *relatore*. Signor Presidente, esprimo parere contrario sull'emendamento 12.1. Esprimo parere favorevole sugli emendamenti 12.4 (testo 3), 12.6 (testo 3), 12.12 (testo 4), 12.0.1000, 12.0.26. Esprimo parere favorevole sull'emendamento 12.0.2000 (testo 2), se viene accolta la riformulazione proposta dalla 5a Commissione.

[MORELLI](#), *vice ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili*. Signor Presidente, esprimo parere conforme a quello del relatore.

[PRESIDENTE](#). Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 12.1, presentato dalle senatrici Nugnes e La Mura.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. (*v. Allegato B*).

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 12.4 (testo 3), presentato dalla Commissione.

(Segue la votazione).

Il Senato approva. (*v. Allegato B*).

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 12.6 (testo 3), presentato dalla Commissione.

(Segue la votazione).

Il Senato approva. (*v. Allegato B*).

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 12.12 (testo 4), presentato dalla Commissione.

(Segue la votazione).

Il Senato approva. (*v. Allegato B*).

[SBROLLINI](#) (*IV-PSI*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SBROLLINI (*IV-PSI*). Signor Presidente, vorrei segnalare che sul precedente emendamento ho espresso per errore un voto contrario, mentre avrei votato in senso favorevole.

[PRESIDENTE](#). La Presidenza ne prende atto.

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 12.0.1000, presentato dalla Commissione.

(Segue la votazione).

Il Senato approva. (*v. Allegato B*).

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 12.0.2000 (testo 3), nella formulazione che recepisce le condizioni poste dalla 5a Commissione, presentato dalla Commissione.

(Segue la votazione).

Il Senato approva. (*v. Allegato B*).

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 12.0.26, presentato dalla Commissione.

(Segue la votazione).

Il Senato approva. (*v. Allegato B*).

Passiamo all'esame degli emendamenti presentati all'articolo 1 del disegno di legge di conversione, che si intendono illustrati e su cui invito i relatori e il rappresentante del Governo a pronunziarsi.

[SANTILLO](#), *relatore*. Signor Presidente, sull'emendamento X1.1 e relativi subemendamenti, io e il relatore Paroli (che oggi è assente) in Commissione abbiamo avuto una divergenza di pareri. Per tale motivo, in quella sede ci siamo rimessi al volere della Commissione, che ieri sera ha votato solo l'emendamento X1.100. Oggi intendiamo rimmetterci all'Assemblea su tutti gli emendamenti presentati all'articolo 1 di conversione.

[MORELLI](#), *vice ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili*. Il Governo è favorevole all'emendamento X1.100 e contrario a tutti gli altri.

[MANTOVANI](#) (*M5S*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MANTOVANI (*M5S*). Signor Presidente, almeno quando votiamo questi emendamenti potrebbe chiedere di estrarre le tessere dei senatori che non sono al loro posto? La ringrazio.

[PRESIDENTE](#). Passiamo alla votazione dell'emendamento X1.100/2, su cui la 5a Commissione ha espresso parere contrario ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione.

[MALLEGNI](#) (*FIBP-UDC*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MALLEGNI (*FIBP-UDC*). Signor Presidente, il relatore è stato chiaro poco fa, quando ha detto che nei giorni scorsi la Commissione si era accordata a comporre il quadro degli emendamenti sui quali il parere poteva essere favorevole ritirando gli altri in modo da procedere rapidamente.

Sulla questione della Strada dei Parchi abbiamo chiesto deroga a quella che era la maggioranza e il Gruppo Forza Italia - ma non solo noi - ha mantenuto gli emendamenti avendo il desiderio di votarli, volendosi esprimere su questi argomenti. L'ho fatto stamane durante la discussione generale e lo faccio adesso.

Siamo nuovamente di fronte a quell'abominio del decreto del Governo. Questo emendamento prevede l'abrogazione della lettera *b*) e, quindi, il mantenimento in essere di tutte le norme sul PNRR. Vogliamo non smarrire denari, ma cancellare completamente quell'abominio di decreto che, oggettivamente, è un esproprio proletario.

Sono andati a fare un decreto usando due pesi e due misure. Lo stesso Governo, a cavallo dell'uno e dell'altro, ha versato quasi 10 miliardi alla famiglia Benetton e ad Aspi per comprarsela. Qui hanno fatto notte tempo un decreto; hanno inviato la Polizia; hanno invaso gli uffici; hanno portato via tutto; hanno bloccato l'attività; hanno addirittura individuato un commissario straordinario nell'ipotesi in cui si fossero opposti; hanno richiesto che non ci fosse il parere preventivo della Corte dei conti; hanno ignorato il parere contrario dell'Avvocatura dello Stato; hanno tentato di andare contro la decisione dell'organo monocratico quando l'aveva sospeso. Vi do una notizia: due ore fa il TAR Lazio ha confermato la sospensiva e rinviato al 20 settembre. Quindi, l'ennesima azione di forza anche nei confronti della magistratura amministrativa ha fallito.

Questa roba non può essere portata avanti: è una forzatura legislativa, costituzionale e delle regole della libertà, della convivenza civile e del rispetto di oltre 1.000 persone che lavorano in questa azienda e di cui nessuno si interessa. (*Applausi*). Addirittura c'è una norma che prevede che l'ANAS potrà assumere chi, quando e a che titolo vorrà e non mantenendo il livello occupazionale, come previsto da tutte le norme, dal codice dei contratti, da tutte le regole sindacali e da ogni tipo di norma che regola i rapporti di lavoro in un'azienda pubblica o in concessione pubblica dove, se cambia il padron, il padrone, chi arriva deve riprendersi tutti i dipendenti. Questa gente viene invece mandata regolarmente a casa: una roba mai vista nella storia della Repubblica italiana e si continua ad andare dritto.

Presidenza del vice presidente ROSSOMANDO (ore 15,02)

(*Segue MALLEGNI*). Noi chiediamo pertanto l'abrogazione della lettera *b*), la cancellazione intera di questa che non posso neanche definire legge, ma che chiamerei agguato.

Ho detto stamani in discussione generale - e lo ripeto ora - che spero che ci sia la ciccia - passatemi il termine toscano - e non sia soltanto fumo. Se così non fosse, sarebbe ancora più grave. Alcuni organi di stampa - oggi è pubblicato su tutti i siti - fanno addirittura nome e cognome di Sottosegretari alla Presidenza del Consiglio, consulenti e consiglieri del Presidente del Consiglio a cui imputano la

responsabilità di questo. Spero che il presidente Draghi, almeno in un sussulto finale, prenda le distanze da questa roba e abbia la voglia e il coraggio di non portarla avanti.

Per questi motivi, voteremo a favore dell'emendamento in esame. (*Applausi*).

[PAGANO](#) (*FIBP-UDC*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

[PAGANO](#) (*FIBP-UDC*). Signor Presidente, chiedo di aggiungere la mia firma all'emendamento X1.100/2 e vorrei spiegare, in dichiarazione di voto, le ragioni di questa scelta.

PRESIDENTE. Senatore Pagano, è già intervenuto un collega per il suo Gruppo.

[PAGANO](#) (*FIBP-UDC*). D'accordo, interverrò sull'emendamento successivo.

[PRESIDENTE](#). Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento X1.100/2, presentato dal senatore Mallegni e da altri senatori.

(*Segue la votazione*).

Il Senato non approva. (*v. Allegato B*).

Passiamo alla votazione dell'emendamento X1.100/9.

[PAGANO](#) (*FIBP-UDC*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

[PAGANO](#) (*FIBP-UDC*). Signor Presidente, chiedo di aggiungere la firma all'emendamento X1.100/9 e ne chiedo la votazione per parti separate, ossia che vengano votate separatamente la lettera *a*) e la lettera *b*), e vorrei spiegarne anche le ragioni.

Mi aggancio a quanto affermato, a proposito dell'emendamento precedente, dal collega senatore Mallegni e affermo che in questo Paese, in una fase come questa, a Camere sciolte - mi permetto di aggiungere questo argomento, che non è stato trattato dal collega - forzare la mano su un decreto-legge che spoglia una delle autostrade italiane, tra l'altro tra le più complesse - è una autostrada di montagna - con un *blitz* di tale natura, credo sia inadeguato, inappropriato e persino *contra legem*, per certi aspetti. È vero che è stato posto questo decreto-legge con un *escamotage*, addirittura come emendamento a un decreto-legge già esistente, e già questa è una forzatura ed è giusto ricordarlo a noi tutti, perché siamo legislatori.

È però evidente che il Governo, che è dimissionario, sta forzando la mano su una questione che non ci vede tutti d'accordo. Questo è un Governo di unità nazionale; il presidente Draghi si è dimesso proprio per siffatte ragioni e ha ritenuto di non poter più svolgere il ruolo di Presidente del Consiglio dei ministri di una maggioranza di unità nazionale - l'unità nazionale non c'era più - e noi, su questo decreto-legge, con una forza politica che contribuiva con un gran numero di parlamentari, forziamo le mani e lo approviamo? (*Applausi*).

Mi rivolgo anche ai colleghi e a chi tanto fa il draghiano fino in fondo, pregandoli di ricordare che Draghi, proprio per queste stesse ragioni, non ha voluto mantenere il proprio impegno di continuare a fare il Presidente del Consiglio dei ministri fino alla fine della legislatura. Ritengo allora che in questa fase, a Camere sciolte, sia possibile votare solo ed esclusivamente su decreti-legge e su provvedimenti di urgenza, che vedano comunque una maggioranza ancora unita e non divisa. Questo è uno di quei casi nei quali è inopportuno, da un punto di vista politico e anche normativo, votare un provvedimento come quello in esame.

Siamo assolutamente contrari, per le stesse identiche ragioni che ha spiegato il collega senatore Mallegni, e sostengo che l'intervento giurisprudenziale del TAR del Lazio di oggi, che ha ribadito la sospensiva del provvedimento, pone un quesito molto importante a tutti noi. Vuol dire che dei giudici amministrativi hanno ritenuto che vi fossero tutti gli argomenti e gli elementi per sospendere l'efficacia del decreto-legge. Quindi, è giusto ricordare che state firmando l'approvazione di un decreto-legge per i quali la giustizia amministrativa ritiene che ci siano argomenti e temi sui quali ci sono problemi per questioni di legittimità amministrativa. (*Applausi*). Noi siamo qui per fare le leggi ed è giusto ricordarlo.

Davvero non si comprende, in fase di chiusura della legislatura, l'accelerazione su un provvedimento così drastico e punitivo. Quindi, per tali ragioni, insisto nel chiedere la votazione per parti separati dell'emendamento in esame. (*Applausi*).

PRESIDENTE. Metto ai voti la proposta di votare per parti separate l'emendamento X1.100/9, testé avanzata dal senatore Pagano, votando separatamente la lettera *a*) e la lettera *b*).

È approvata.

Essendone stata avanzata richiesta, indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo della prima parte dell'emendamento X1.100/9, presentato dal senatore Mallegni e da altri senatori, fino alle parole «il secondo periodo», 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 della seconda parte dell'emendamento X1.100/9 (corrispondente alla lettera *b*), presentato dal senatore Mallegni 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 approva. *(v. Allegato B).*

L'emendamento X1.100/100 è stato ritirato.

Passiamo alla votazione dell'emendamento X1.100/16.

MALLEGNI *(FIBP-UDC).* Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MALLEGNI *(FIBP-UDC).* Signora Presidente, intervengo soltanto per comunicare l'aggiunta della firma del senatore Pagano agli emendamenti X1.100/16, X1.100/20, X1.100/30, X1.100/35 e X1.100/37. I contenuti li ho già esposti a sufficienza nel mio precedente intervento.

Forza Italia esprimerà un voto favorevole sugli emendamenti che ho appena citato, ai quali è stata aggiunta la firma del senatore Pagano.

PRESIDENTE. Essendone stata avanzata richiesta, indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento X1.100/16, presentato dal senatore Mallegni 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).*

Essendone stata avanzata richiesta, indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento X1.100/20, presentato dal senatore Mallegni 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).*

Essendone stata avanzata richiesta, indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento X1.100/30, presentato dal senatore Mallegni 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).*

Essendone stata avanzata richiesta, indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento X1.100/35, presentato dal senatore Mallegni 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).*

Essendone stata avanzata richiesta, indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento X1.100/37, presentato dal senatore Mallegni 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).*

Passiamo alla votazione dell'emendamento X1.100.

MALLEGNI *(FIBP-UDC).* Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MALLEGNI (*FIBP-UDC*). Signora Presidente, sull'emendamento X1.100 il Gruppo Forza Italia esprimerà un voto contrario.

PRESIDENTE. Sull'emendamento X1.100 c'è il parere favorevole del Governo. Possiamo considerare favorevole anche il parere del relatore?

SANTILLO, *relatore*. Mi ero rimesso all'Aula, signora Presidente.

MANTOVANI (*M5S*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MANTOVANI (*M5S*). Signora Presidente, reitero la richiesta, in questa votazione, di far estrarre le schede dei senatori che non sono presenti al loro posto. (*Commenti*).

PRESIDENTE. Bene, allora prego gli assistenti parlamentari di procedere... (*Commenti*). Scusate, no, la direzione dell'Aula naturalmente spetta alla Presidenza. Chiedo agli assistenti parlamentari di procedere ovviamente all'estrazione delle tessere nei banchi dove non sono presenti i senatori. Ricordo che il parere del Governo su questo emendamento è favorevole.

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento X1.100, presentato dalla Commissione, nel testo emendato.

(*Segue la votazione*).

Il Senato approva. (*v. Allegato B*).

AIROLA (*M5S*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

AIROLA (*M5S*). Signor Presidente, intervengo sui fatti appena accaduti, che meritano di essere stigmatizzati. Come lei ha dichiarato, spetta alla Presidenza e non a questa Assemblea urlare come se non fossimo nell'Aula del Senato, dove è richiesto il rispetto della legalità.

Si metta dunque a verbale che alcune forze politiche si mettono a gridare quando viene chiesto il rispetto della legalità. (*Applausi. Commenti*).

PRESIDENTE. Senatore Airola, direi che per gli spunti polemici siamo tutti fuori tempo.

Passiamo all'esame della proposta di coordinamento Coord. 1, sul quale mi è stata anticipata dal relatore una proposta di modifica, al quale chiedo conferma in tal senso.

SANTILLO, *relatore*. La modifica che propongo è che all'Allegato 1, dopo le parole «articolo 9, comma 2», siano inserite le seguenti: «importi in milioni di euro».

PRESIDENTE. Invito il rappresentante del Governo a esprimersi sulla proposta di riformulazione avanzata dal relatore.

MORELLI, *vice ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili*. Esprimo parere favorevole alla proposta di riformulazione.

PRESIDENTE. Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo della proposta di coordinamento Coord. 1 (testo 2), presentata dalla Commissione.

(*Segue la votazione*).

Il Senato approva. (*v. Allegato B*).

Passiamo alla votazione finale.

MAUTONE (*Ipf-CD*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MAUTONE (*Ipf-CD*). Signor Presidente, rappresentante del Governo, onorevoli colleghi, cercherò di essere breve, ma vorrei fare qualche considerazione a nome del mio Gruppo Insieme per il futuro.

Il decreto-legge che andiamo oggi a convertire reca una serie di disposizioni e di provvedimenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché alcune norme riguardanti i grandi eventi e relative all'utilizzo di dispositivi di protezione delle vie respiratorie. (*Brusio*).

PRESIDENTE. Colleghi, chi non intende seguire può ovviamente defluire fuori dall'Aula, possibilmente non rumorosamente. Consentiamo al collega di svolgere il suo intervento e alla Presidenza che è in Aula di seguirlo.

Prego, senatore Mautone.

MAUTONE (*Ipf-CD*). Sono previste, all'articolo 1, delle misure per accelerare la realizzazione delle

opere previste per il miglioramento della viabilità in Roma in occasione del Giubileo 2025. Importante, in questo caso, è la stesura fissata di un cronoprogramma per meglio rispettare i tempi e le modalità nella realizzazione delle opere programmate.

Occorre che il nostro Paese innesti quella marcia in più che gli consenta di recuperare anche agli occhi degli altri *partner* europei e mondiali quella sua immagine - per la verità - un po' sbiadita, per non dire offuscata, a causa di moltissimi motivi che non stiamo qui ad elencare, di un Paese ospitale, in grado di garantire sicurezza, strutture di livello e un'organizzazione adeguata che questi grandi eventi pubblici necessariamente richiedono.

In generale, nel decreto-legge sono anche previste norme urgenti da adottare per la manutenzione e la messa in sicurezza delle dighe. Il decreto abbraccia un vasto programma, complessivo di adeguamento delle infrastrutture del nostro Paese, e cerca di rispondere alle urgenze e alle necessità non procrastinabili, finalizzate al rilancio del settore dei trasporti aerei, terrestri e marittimi.

Le disposizioni adottate vanno nella giusta direzione e hanno la primaria finalità di ridurre l'inquinamento, di promuovere una mobilità sostenibile, sempre nell'ottica di istituire la decarbonizzazione dei trasporti e migliorare la sicurezza della circolazione. Ovviamente, il provvedimento non è che un tassello importante nel processo di modernizzazione del nostro Paese e di miglioramento della qualità della vita e della sicurezza dei nostri cittadini.

A proposito di sicurezza sanitaria, signor Presidente, ben si innestano le misure previste all'articolo 11, in merito all'impiego di dispositivi di protezione delle vie respiratorie, sia nell'ambito del settore trasporti sia nelle strutture sanitarie e socio assistenziali. In questo secondo caso, l'obbligo riguarda sia i lavoratori sia gli utenti sia i visitatori e coinvolge anche le strutture riabilitative, le strutture per anziani non autosufficienti e per le lungo degenze.

Tutte queste misure di ordine sanitario scaturiscono dai dati epidemiologici, che testimoniano una lotta contro la pandemia, ancora per nulla finita, e che ovviamente sono logica conseguenza della risalita della curva dei contagi. Il virus *SARS-CoV-2* è mutato, continua a mutare e sta diventando - per così dire - poco sensibile anche alla stagione estiva, vista la sua attuale diffusione. Ha ridotto indubbiamente la sua virulenza aggressività, ma non certamente la sua capacità di propagarsi e sembra ancora capace di migliorare le sue *performance* infettive: attualmente è più diffusivo, ma meno aggressivo.

Comunque, è fondamentale proteggere i soggetti fragili, i più suscettibili, gli anziani, i nostri genitori e i nonni. Ben vengano, quindi, le misure sanitarie di protezione contenute in questo decreto, nelle modalità e nei luoghi dove è più facile il contagio e la diffusione.

Questo provvedimento va nella giusta direzione di attenzione alle necessità del nostro Paese e di offrire delle risposte alle emergenze economiche, sociali e sanitarie che hanno sconvolto la nostra collettività.

Pertanto, il Gruppo Insieme per il futuro-Centro Democratico darà il suo voto favorevole alle misure adottate in questo provvedimento.

[EVANGELISTA](#) (*IV-PSI*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

[EVANGELISTA](#) (*IV-PSI*). Signor Presidente, sarò sintetica, perché sono già intervenuta in discussione generale ricordando tutti i punti principali di questo decreto e la sua importanza. Quindi, intervengo soltanto per aggiungere che il lavoro svolto in Commissione ha consentito a noi del Gruppo Italia Viva-PSI di dare un contributo sostanzioso.

Per questo motivo, vorrei ricordare alcuni importanti emendamenti. Ad esempio, abbiamo chiesto di prorogare ulteriormente gli interventi relativi al ponte stradale di collegamento tra l'autostrada per Fiumicino e l'EUR, nonché agli aeroporti di Firenze e Salerno, e ciò al fine di evitare la revoca dei finanziamenti.

Con un altro emendamento, invece, abbiamo stanziato risorse per lavori di manutenzione straordinaria, rifunzionalizzazione e messa in sicurezza della strada, al fine di accelerare l'effettuazione degli interventi di manutenzione necessaria a garantire la viabilità funzionale al superamento del valico del Verghereto tra la Toscana e l'Emilia.

Con un'altra modifica, abbiamo cercato di assicurare una maggiore programmazione sistemica delle infrastrutture portuali lungo la costa della Sicilia, inserendo il porto di Pozzallo tra le autorità di sistema portuale del mare di Sicilia Orientale. Ancora, per le isole minori della Sicilia, che risultano spesso penalizzate in termini di viabilità, proprio al fine di garantire la continuità dei servizi di collegamento marittimo in regime di servizio pubblico con le isole minori, abbiamo riconosciuto al soggetto incaricato della gestione dei servizi un contributo straordinario, destinato a compensare gli effetti economici dell'aumento dei costi del carburante nell'anno 2022.

Infine, mi piace ricordare anche l'emendamento per incentivare la conversione *green* dei mezzi pesanti, con cui si consente alla cabina di tali mezzi di derogare alla lunghezza massima prevista dal codice della strada.

Per questi e altri emendamenti che abbiamo approvato ringraziamo tutti, i relatori e soprattutto il Governo che ci ha sostenuto nel lavoro. Certo, si sarebbe potuto fare molto di più se si fosse proseguita con convinzione l'azione del Governo Draghi, che abbiamo sempre rivendicato; si sarebbero così evitate anche quelle frizioni e fratture interne che ci sono adesso a causa della mancanza di una maggioranza e per le divisioni politiche che si accentuano sempre di più, visto che siamo già in campagna elettorale. Nonostante tutto, comunque, ci accingiamo ad approvare il provvedimento all'ordine del giorno. Per questo motivo esprimo il voto favorevole del Gruppo Italia Viva-Partito Socialista Italiano. (*Applausi*).

[RUSPANDINI](#) (*FdI*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

[RUSPANDINI](#) (*FdI*). Signor Presidente, io ho un'opinione diversa e credo che tante cose si sarebbero potute fare - senatrice - solo se questo Governo avesse staccato la spina prima. Dico questo perché anche nel provvedimento in esame ci sono tantissime contraddizioni che, con il poco tempo che ho a disposizione, non avrò modo di elencare. Parliamo, però, addirittura della proroga di ulteriori dodici mesi per la conclusione della sperimentazione della circolazione su strada di veicoli monopersonali, nonostante l'ultimo *report* dell'Istat sulla incidentalità stradale sia davvero pesante: dal 2020 addirittura i feriti passano a 1.980, i morti a nove, un pedone è deceduto a causa dello scontro con un monopattino. Lo dico solo per introdurre in Aula argomenti che non sono stati discussi. Il Governo dei migliori estende ancora di un anno la sperimentazione su strada, ma non ho capito cosa si voglia sperimentare.

Al netto di questo, l'Osservatorio nazionale sulle politiche del trasporto pubblico locale si trasforma, grazie al Governo dei migliori, in Osservatorio nazionale per il supporto alla programmazione e il monitoraggio della mobilità pubblica locale sostenibile. Si tratta, quindi, di un cambio sostanziale.

Il settore del trasporto pubblico locale, le cui criticità sono richiamate persino nel documento stesso del Governo, è in grave affanno, con un *deficit* economico-gestionale stimato in circa due miliardi di euro, escludendo il caro energia e carburante in corso, rispetto al quale, invece di aumentare il *budget* disponibile nel fondo nazionale, lo si riduce di cinque milioni l'anno. Queste sono le migliori tra le politiche dei migliori.

Il ministro Giovannini, invece di superare l'attuale grave momento, per esempio stabilendo - come abbiamo proposto noi - un fondo per il carburante, non ha trovato di meglio da fare che individuare un professore universitario di prima fascia, collocato in aspettativa per l'intera durata dell'incarico, il quale - come è avvenuto in occasione dell'individuazione dei commissari straordinari nominati dallo stesso Ministero - vigilerà sui lavori delle 15 opere pubbliche complesse, con un insieme di progetti che valgono più di tre miliardi di euro, rappresentando interventi di collegamenti stradali e ferroviari essenziali, con un risultato che è sotto gli occhi di tutti: opere completamente ferme, ancora incompiute 379 opere in tutto il territorio nazionale, per una rimanenza di spesa di circa 1,2 miliardi di euro.

In questa atmosfera da fine impero non voglio aprire la parentesi su Alitalia, esempio di come non dovrebbe essere gestita una crisi. Il percorso fin qui seguito dal Governo per il ridimensionamento annunciato: una probabile cessione prossima ventura di questo *asset* agli stranieri è sotto gli occhi di tutti.

Voglio ricordare un altro tema con il quale ci si è sciacquati la bocca, quello dell'Alta velocità nel Sud. In realtà non è vero che essa è prevista in tutto il Sud: da Salerno a Reggio Calabria non sarà possibile parlare di alta velocità; ma, se tutto va bene, si potrà assistere in tante Regioni del Sud a una velocizzazione che sarà in linea con i servizi tradizionali.

A malincuore sono costretto a denunciare il fatto che un mio emendamento non è stato preso in considerazione; emendamento riferito all'esonero proposto dal pedaggio per i pendolari delle autostrade A24 e A25, già proposto dal Gruppo Fratelli d'Italia alla Camera, che cercava appunto di venire incontro alle comunità dei nostri territori più marginalizzati del Lazio e dell'Abruzzo. Tutto questo è passato in cavalleria anche con le risa di tanti colleghi in Commissione.

Per una serie di azioni che invece abbiamo apprezzato e che vanno nella direzione dell'implemento delle strutture e delle infrastrutture della nostra Nazione, il nostro atteggiamento di opposizione patriottica costruttivo ci porta comunque a dichiarare il voto di astensione sul provvedimento.

(Applausi).

DE PETRIS (*Misto-LeU-Eco*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DE PETRIS (*Misto-LeU-Eco*). Signor Presidente, voglio ringraziare anzitutto i relatori per il lavoro paziente e complicato, come si è visto anche dalle votazioni. Come si può rilevare, Presidente, si può anche - pensate un po' - riuscire ad approvare e convertire dei decreti-legge senza la fiducia. *(Applausi dal Gruppo L-SP-PSd'Az)*. È una cosa quasi da ricordare. Ciò per dire che si può tranquillamente lavorare.

Il provvedimento al nostro esame interviene in una fase in cui abbiamo l'ulteriore necessità di mettere in campo delle procedure agevolate e delle altre misure per porre sul binario giusto le opere del PNRR.

(Applausi dal Gruppo M5S). Vorrei leggere il primo articolo del decreto-legge che è molto curioso, perché recita «Misure di accelerazione per la realizzazione delle opere per la viabilità della città di Roma e il Giubileo 2025», tema assolutamente sacrosanto.

Ora però una domanda sorge spontanea in tutto questo, vista la situazione in cui noi oggi ci troviamo, con le elezioni fissate al 25 settembre e tutto quello che ciò comporta. La questione dell'inceneritore di Roma - così lo chiamo - non poteva per esempio essere posta nella sede giusta, che era esattamente questa? Mi riferisco, cioè, all'articolo del decreto-legge che prevede le procedure di accelerazione per quanto riguarda le opere del Giubileo, a dimostrazione che era possibile fare quello che è stato chiesto 50 volte e, cioè, lo stralcio di quella norma per l'inserimento nel provvedimento specifico per il Giubileo. Non voglio polemizzare, ma è così ed è bene che si sappia.

Come è evidente da tutto ciò non bisognava aspettare chissà quanto tempo, ma anzi probabilmente si poteva anche fare un decreto *ad hoc*. Va però benissimo così e, infatti, non a caso all'articolo 1 sono previste le ulteriori riduzioni dei termini per quanto riguarda la VIA. Abbiamo ridotto ulteriormente tali termini per il Giubileo e per le altre opere. Ciò era assolutamente possibile. Desidero che ciò rimanga a verbale perché poi, quando un giorno sarà ricostruita tutta questa storia, è bene che si trovino tracce ufficiali della vicenda anche nei resoconti parlamentari. *(Applausi dal Gruppo M5S)*.

Abbiamo sostenuto le altre norme contenute nel provvedimento, ritenendole molto importanti. E su alcune di esse sono intervenuti dei miglioramenti prodotti attraverso emendamenti, anche se alcuni erano un po' troppo localistici e di natura elettorale e avrei preferito vederli espunti; non erano tanti quanto qualcuno avrebbe forse voluto, ma ce n'è traccia anche in questo decreto.

L'articolo 8 è molto importante e riguarda l'intervento assolutamente necessario in materia di trasporto pubblico locale e regionale. Invece di preferire un sistema che prevede varie *tranche*, si è preferito il conferimento dei trasferimenti con un'unica *tranche* e una rimodulazione dei fondi assolutamente necessari e urgenti. Sapete perfettamente quanto alle aziende pubbliche di trasporto, e di conseguenza ai Comuni, è costato l'aumento del prezzo del gasolio e della benzina e, quindi, tale sostegno era dunque assolutamente urgente. Tra l'altro, le amministrazioni locali hanno vissuto anni complicati con la pandemia e patiscono ora il caro energia: una sofferenza non indifferente che si somma a quella dei cittadini.

Vi sono poi altri interventi a sostegno di una linea che condividiamo, che magari è un po' timida e

avrebbe dovuto essere anche un po' più accelerata, in tema di mobilità sostenibile. Un emendamento importante e innovativo introduce, ad esempio, il *mobility manager* all'interno del mondo scolastico: sappiamo che i piani regolatori degli orari delle città sono un elemento fondamentale nell'ambito della questione scolastica.

Non mi soffermo su altre questioni. Su un tema tanto vessato che ci ha visto discutere sulla vicenda della A24, rivendichiamo il fatto che sono stati approvati alcuni emendamenti che riguardano le clausole sociali per la tutela dei lavoratori. Vogliamo che questo sia enfatizzato, perché non vorremmo che ci sia da parte di ANAS la scelta dei soggetti che dovranno essere presi. Noi puntiamo alla stabilizzazione e alla salvaguardia occupazionale *in toto* di tutti coloro che si occupavano della gestione della A24 e della A25.

C'è un altro punto importante a proposito della situazione che ha visto protagonisti in tutti questi anni, a tutela dei propri cittadini, i sindaci di tutta quell'area dove il fenomeno del pendolarismo con Roma è molto forte e i costi del pedaggio sono elevatissimi. Anche se con una certa resistenza, è stata approvata l'istituzione di un tavolo con tutti i sindaci della zona.

Concludo la mia dichiarazione di voto annunciando il nostro voto favorevole. (*Applausi del senatore Grasso e del Gruppo M5S*).

[MARGIOTTA](#) (PD). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MARGIOTTA (PD). Signor Presidente, apprezzate le circostanze, come usiamo dire in casi come questo, sarò molto rapido. Credo sia giusto fare così, poiché il clima è da "rompete le righe", com'era inevitabile. Segnalo che nella mia esperienza parlamentare, non brevissima, è la prima volta che si sta lavorando in una situazione un po' kafkiana: convertiamo un decreto-legge di un Governo dimissionario a Camere sciolte; non è una situazione ordinaria di lavoro. Lo dico perché ritengo, a mia volta, che si sia fatto un grave errore nel non confermare con i numeri necessari la fiducia al Governo Draghi; un grave errore le cui responsabilità analizzeremo inevitabilmente in campagna elettorale, ma sono evidenti a tutti.

Come in tante altre circostanze, anche in questa paghiamo l'errore, perché il decreto-legge che ci apprestiamo a votare avrebbe potuto essere migliorato molto di più di quanto siamo riusciti a fare se avessimo avuto una situazione ordinaria di confronto tra il Governo, la Commissione e il Parlamento. Così sono andate le cose e confidiamo in una legislatura che abbia un andamento più ordinato e consenta di continuare il grande lavoro fatto dall'ultimo Governo e anche da quello precedente di cui il Partito Democratico faceva parte.

Questo provvedimento fa parte di un pacchetto di provvedimenti mirati soprattutto a migliorare l'*iter* procedurale amministrativo e a velocizzare la realizzazione di opere pubbliche. È un provvedimento a mio parere molto importante, che, fortunatamente - se la prossima settimana la Camera si riunirà per confermare la nostra votazione - riusciremo a convertire in legge.

Segnalo, per esempio, subito che il provvedimento riguarda soprattutto due città, e non due città minori. La prima è Roma: c'è la possibilità di accelerare le opere necessarie al Giubileo, un grandissimo appuntamento a cui tutto il mondo guarda e che chiama in causa fortemente Roma e l'intero Paese. Allo stesso modo, vi è un'attenzione forte alla città di Venezia, provando a coniugare la possibilità di rendere più facile l'approdo crocieristico, pur all'interno di una tutela dell'ambiente e della laguna che non può mai venire meno.

Importantissimi, per quanto mi riguarda, sono anche l'ampliamento dei porti di rilevanza nazionale, tanto in Sicilia quanto in Abruzzo, e tutta una serie di provvedimenti significativi sui quali in maniera particolare il PD si è speso, ottenendo l'approvazione di diversi emendamenti. Li elenco in maniera veramente rapida.

Con l'emendamento 12.12 (testo 4) facciamo un'operazione di grande importanza: rendiamo possibile alle prefetture l'assunzione di 700 ulteriori unità; rafforziamo, dunque, il Ministero dell'interno, in una fase nella quale lo stesso Dicastero aveva e ha un grandissimo bisogno di essere rafforzato per i temi evidentemente noti a tutti, a partire dalla sicurezza fino alla realizzazione dei progetti del PNRR. Non è una cosa da poco poter assumere 700 unità di personale a tempo indeterminato!

Un'altra importantissima innovazione ritengo sia stata introdotta con l'emendamento 6.0.3 (testo 2): facciamo un passo fondamentale a proposito della scelta che facemmo nella scorsa legislatura di far entrare ANAS all'interno del perimetro di Ferrovie dello Stato. Un'operazione intelligente, ma che aveva bisogno di uno sforzo di integrazione tra le diverse società, e non di giustapposizione. Ebbene, con l'emendamento 6.0.3 (testo 2) facciamo questo lavoro.

Ancora, con l'emendamento 4.0.3 (testo 3) diamo una meglio una migliore funzionalità, ancora una volta, alle autorità portuali. Con l'emendamento 12.6 (testo 3) consentiamo un miglior lavoro alle Commissioni VIA e VAS.

L'emendamento a firma del collega Bruno Astorre renderà possibile velocizzare l'iter di realizzazione della Roma-Latina, di cui parliamo da anni. Anche noi - come il collega Ripamonti - abbiamo dato un importante ausilio alla vicenda della funivia di Venosa, e il collega Mirabelli ha visto approvare un proprio emendamento - a proposito della A24-A25 - che riguarda la clausola di salvaguardia sociale dei lavoratori, cosa per noi importantissima.

In conclusione, Presidente, credo di poter essere fiero, a nome del PD, di aver lavorato come Gruppo - e, quando ci è toccato, nel Governo - a un processo di velocizzazione e semplificazione di tutta la materia che riguarda i lavori pubblici. Il punto massimo sarà nel codice degli appalti, allorquando saranno pronti i decreti attuativi. Purtroppo, - è questo è un altro motivo di mancata felicità - non sarà questa legislatura, con l'attuale Parlamento, a discutere i decreti attuativi, oggi in fase di lavorazione da parte del Consiglio di Stato; ma la legge di revisione del codice degli appalti l'abbiamo fatta noi e - credetemi - penso si possa essere assolutamente fieri del lavoro svolto da parte tutte le forze.

Ecco, la cifra anche di questo provvedimento è aiutare il Paese a essere celere nella realizzazione di opere pubbliche e guardare ai trasporti come un mondo nel quale all'efficienza bisogna sempre sommare sostenibilità economica, sociale e ambientale. D'altra parte, la sostenibilità è tale solo se guarda a tutti e tre questi temi.

Ecco perché, con una certa soddisfazione, ritengo di poter dichiarare il voto favorevole del Gruppo Partito Democratico. *(Applausi dal Gruppo PD)*.

[VONO](#) (FIBP-UDC). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

VONO (FIBP-UDC). Signor Presidente, è quasi scontato votare favorevolmente a un provvedimento d'urgenza in questa fase, in cui Governo e Parlamento svolgono un'attività limitata agli affari correnti. Proprio per questo è bene, seppur brevemente, soffermarsi su alcuni elementi caratterizzanti un decreto che reca disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, ma che contempla anche alcune norme in tema di grandi eventi, come il Giubileo di Roma del 2025 e la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

La discussione che abbiamo avuto in Commissione richiede rispetto; è stata lunga e complicata e ha richiesto calma e pazienza... *(Brusio)*.

PRESIDENTE. Colleghi, è davvero molto complicato svolgere questa ultima parte dei lavori dell'Assemblea, a cui non è proprio obbligatorio e vincolante presenziare parlando ad alta voce. Vi prego di consentire alla collega di svolgere l'intervento e agli altri di ascoltare.

Prego, senatrice Vono.

VONO (FIBP-UDC). Dicevo che la discussione è stata complicata, anche di fronte a previsioni non del tutto condivisibili. Abbiamo dovuto per forza ragionare e trovare una quadra. Mi riferisco non tanto ad aspetti tecnici, quanto a questioni politiche che, come hanno già avuto modo di dire i senatori Mallegni e Pagano, potrebbero inficiare decisioni della magistratura amministrativa, già chiamata in causa per intervenire su delicate situazioni che, da un discorso circoscritto alle concessioni autostradali, coinvolgono però imprese, concessionari e quindi direttamente i lavoratori.

Lasciatemi dire in modo semplice e franco che per un partito come Forza Italia, storicamente vicino alle istanze degli imprenditori e dei lavoratori, ancor più in questi mesi di grande emergenza, la pezza che è stata messa è sembrata peggiore del buco.

Le criticità non hanno compromesso più di tanto l'ampio confronto tra noi senatori di ogni forza politica e il Governo, che ringrazio, nelle persone della sottosegretaria Bini e del vice ministro Morelli,

per la condivisione realizzata e per il lavoro portato a termine.

Questo decreto interviene, tra i tanti, su un tema molto attuale e sentito, quale il dissesto idrogeologico e la siccità, con delle misure urgenti in materia di infrastrutture idriche per la costruzione, la manutenzione e la messa in sicurezza delle dighe, nonché di attività di semplificazione per le procedure relative all'adozione del regolamento che disciplina l'approvazione dei progetti. Viene anche prevista l'istituzione di un fondo, nello stato di previsione del MIMS, nel limite massimo di un milione di euro annuo, per il riconoscimento di incentivi a favore dei dipendenti di livello non dirigenziale per attività di funzione e vigilanza tecnica sui lavori per le dighe e il loro esercizio.

È chiaro che avremmo voluto fare di più. Avevamo proposto, attraverso il Piano nazionale di contrasto alla siccità, l'istituzione di un fondo per la costruzione di nuovi invasi per raccogliere l'acqua piovana e la creazione di nuovi impianti galleggianti per la produzione di energia idroelettrica e fotovoltaica, che però non ha trovato accoglimento, ma resta un punto sul quale ci auguriamo di tornare.

Il provvedimento interviene anche per un adeguamento strutturale e un ammodernamento del parco infrastrutturale delle Capitanerie di porto, Guardia costiera, Arma dei carabinieri e Guardia di finanza su tutto il territorio nazionale. Anche in questo caso non è stato accolto un nostro emendamento per la riqualificazione e la valorizzazione delle strutture e delle aree circostanti, con un programma ultradecennale, proposto in questo decreto, che tenesse conto della costruzione di nuovi immobili, con annesso pertinenze, arredi e aree urbane, pensando anche al patrimonio dell'edilizia residenziale pubblica che presenta un elevato fabbisogno manutentivo, sempre in tema di adeguamento delle strutture, efficientamento energetico e resistenza antisismica.

In questo provvedimento siamo riusciti a far entrare alcune norme riguardanti la sicurezza della circolazione stradale e norme di coordinamento in alcuni ambiti specifici della normativa nazionale ed europea.

Siamo intervenuti, tra le tante cose, per escludere ad esempio le limitazioni, finora previste e contrarie al diritto comunitario, alle patenti speciali, che causano grave disagio alle persone affette da disabilità e su cui molto ancora bisogna lavorare, perché garantire le persone fragili è molto importante in un settore fondamentale come quello della mobilità.

In tema di trasporto aereo avevamo presentato, senza però ottenere il risultato sperato, un emendamento, a prima firma della senatrice Bernini, per garantire un po' di respiro alle imprese del settore e una tutela all'occupabilità dei dipendenti, prevedendo l'istituzione di un fondo con delle risorse già esistenti, cioè alimentato dagli importi residui non utilizzati, già stanziati ad ENAC, per mitigare gli effetti economici sull'intero settore aeroportuale, derivanti proprio dell'emergenza causata dall'epidemia, per destinarli a programmi di investimento delle società di gestione aeroportuale.

Tuttavia, malgrado queste criticità che il decreto presenta in modo chiaro e palese, voteremo favorevolmente, perché, in un momento così difficile, ogni goccia è fondamentale per portare acqua all'oceano, proprio come sosteneva Maria Teresa di Calcutta: «senza quella goccia l'oceano sarebbe più piccolo». Noi ci impegneremo proprio per rendere possibili e concrete, in un prossimo futuro, le speranze attorno a quell'oceano di opportunità, animati dalla voglia di risollevarci da un periodo buio per l'economia, per la società, ma soprattutto per la politica, che deve ritornare ad essere protagonista, avendo il cittadino al centro, in un inquadramento atlantista ed europeo.

Per questo, a nome del Gruppo Forza Italia Berlusconi Presidente-UDC, esprimo il voto favorevole alla conversione in legge del decreto-legge in esame. *(Applausi dal Gruppo FIBP-UDC).*

[PERGREFFI](#) (L-SP-PSd'Az). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

[PERGREFFI](#) (L-SP-PSd'Az). Signor Presidente, nel ringraziare i membri del Governo che hanno seguito il provvedimento, i relatori e tutta la Commissione, chiedo di depositare il testo scritto del mio intervento, affinché sia pubblicato in allegato al Resoconto della seduta odierna, e annuncio il voto favorevole del Gruppo Lega-Salvini Premier-Partito Sardo d'Azione. *(Applausi dal Gruppo L-SP-PSd'Az).*

PRESIDENTE. La Presidenza la autorizza in tal senso.

[DI GIROLAMO](#) (M5S). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DI GIROLAMO (*M5S*). Signor Presidente, onorevoli colleghi, rappresentanti del Governo, voglio innanzitutto ringraziare tutta la Commissione per il grande lavoro portato avanti in questi giorni, il presidente Coltorti, gli uffici della Commissione, che hanno svolto un importante lavoro di sostegno in tutta la legislatura e il Governo stesso, molto paziente rispetto alle richieste della Commissione.

Oggi ci troviamo a convertire un decreto-legge che, come ha già spiegato qualche altro collega, ha trovato una condizione un po' particolare. Siamo infatti a Camere sciolte ed esaminiamo un decreto-legge presentato dal Governo dimissionario. Inizialmente la Commissione aveva intenzione di lavorare e di far lavorare ai Ministeri gli oltre 500 emendamenti presentati, perché era davvero intenzione di tutti i colleghi della Commissione voler approfondire le tematiche di questo decreto-legge, che tocca davvero i punti più importanti che impattano sulla vita dei cittadini. Parliamo infatti del codice della strada e cosa impatta di più sulla vita dei cittadini, che scendono per la strada, utilizzano le automobili e sono costretti ad annusare e a vivere in un ambiente inquinato dalla CO-2, emessa dalle automobili con i vecchi motori a scoppio?

Oltre a ciò, mi sia data comunque la possibilità di concedermi un inciso. Oggi ci troviamo a parlare di un decreto-legge, che si fonda sulla materia della semplificazione, perché quello di cui ha bisogno l'Italia oggi è poter investire i capitali provenienti dall'Europa, che nell'estate del 2020 l'allora Presidente del Consiglio, Giuseppe Conte, è riuscito a portarci. Quindi la partenza è data dal grado di semplificazione e dal grado di correttezza che gli italiani riusciranno a dimostrare nell'investire questi denari.

Parliamo di infrastrutture e di mobilità sostenibile, che sono le pietre angolari della progettualità legata al PNRR. In questo decreto si tocca molto la tematica della mobilità sostenibile e si toccano tematiche legate al *mobility manager* scolastico; abbiamo approvato un emendamento che prevede dei regolamenti che possano semplificare e migliorare tutto il contesto legato all'istruzione e all'educazione dei ragazzi a scuola, considerando l'istituzione scolastica come il fondamento della realizzazione e della crescita dei ragazzi. (*Brusio*). Sto tentando di accorciare (quello che mi avete chiesto).

Durante i lavori della Commissione il MoVimento 5 Stelle ha comunque voluto dare una netta impronta a questo decreto-legge. Parliamo degli obiettivi del PNRR e in particolare della missione 2 rivoluzione verde e transizione ecologica. Voglio evidenziare l'approvazione di misure volte a favorire l'installazione di pannelli fotovoltaici all'interno del perimetro di pertinenza degli aeroporti delle isole minori, a promuovere la transizione ecologica nel settore della nautica da diporto, con l'istituzione di un fondo che va a incentivare la sostituzione dei motori endotermici alimentati da carburanti fossili con motori ad alimentazione elettrica. Questo è il forte impulso che il MoVimento 5 Stelle come Gruppo ha voluto dare con questo emendamento.

In un altro emendamento, ampiamente condiviso con i colleghi di Commissione, si parla di sicurezza e circolazione stradale. Parliamo dell'introduzione di misure volte a favorire la concentrazione delle modalità attuative e dei massimali delle tariffe applicabili per le zone ZTL, che possono essere istituite dai Comuni con finalità di carattere ambientale (torniamo sempre allo stesso tema). Inoltre sono state accolte le sollecitazioni provenienti da più Gruppi in relazione al mantenimento in vigore delle qualifiche di esaminatori del personale del MIMS.

Ci sono tanti altri temi, ma quello che ci ha portato a discutere e a fare tardi stanotte è stato proprio l'emendamento del Governo, che ha inserito il decreto autostrade all'interno di questo decreto-legge; quindi approviamo due decreti in uno. Si tratta di un emendamento che va a revocare la concessione della rete autostradale costituita dalle autostrade A24 e A25 per grave inadempimento del concessionario. Bisogna essere chiari, perché in questi giorni ne abbiamo viste di ogni tipo. Negli ultimi giorni abbiamo assistito all'ennesimo tentativo di riabilitazione dei signori del casello, da parte di tutte le forze di centro-destra. Ci chiediamo allora a quante altre speculazioni dobbiamo assistere per sfilare una volta per tutte la gestione delle nostre infrastrutture pubbliche a chi si è contraddistinto per incuria e per sciatteria, dopo decenni di ricavi spropositati e di investimenti in ammodernamento praticamente nulli. (*Applausi dal Gruppo M5S*). Cos'altro deve accadere per scalfire il vergognoso

status quo delle concessioni autostradali?

Il clima da caccia alle streghe, che si è scatenato dopo le dimissioni del Governo nella scorsa settimana, forse, dopo le dinamiche degli ultimi giorni e delle ultime ore, ci può far porre un punto interrogativo su quali siano stati i veri destabilizzatori della maggioranza. *(Applausi dal Gruppo M5S)*. Ce lo dobbiamo porre questo punto interrogativo, per essere intellettualmente corretti (con i cittadini, per carità, mica con noi stessi). Dal canto nostro, a nome del MoVimento 5 Stelle voglio ringraziare i colleghi di LeU e in particolare la senatrice De Petris per aver sostenuto l'approvazione di alcuni emendamenti, in particolare il subemendamento finalizzato a garantire ai lavoratori che verranno assunti da ANAS SpA il mantenimento delle condizioni economiche e normative previste dal contratto collettivo nazionale di lavoro applicato dalla società di provenienza e ancora la salvaguardia del livello di inquadramento e dell'anzianità lavorativa maturata da questi lavoratori. *(Applausi dal Gruppo M5S)*. Abbiamo certamente migliorato il provvedimento.

Inoltre è stato accolto un altro emendamento, di cui vado molto fiera, perché proviene esattamente dal territorio da cui provengo io. Si tratta dell'istituzione di un tavolo tecnico a cui parteciperanno i sindaci afferenti alla stessa tratta, i quali potranno dare un contributo nel momento in cui si dovrà stabilire una priorità per la programmazione dei lavori di manutenzione. Una manutenzione che è stata all'onore delle cronache per molto tempo sulla A24-A25. Inoltre, potranno finalmente interloquire con gli organi di Governo nel momento in cui si andranno a definire le nuove tariffe del pedaggio, e vi ricordo che stiamo parlando di una delle autostrade più care d'Europa, cari colleghi.

Non vorrei dilungarmi, ma sono stati numerosi i temi toccati. Sento anche di dover ringraziare il Governo per aver dimostrato una grandissima disponibilità nell'accogliere alcune modifiche richieste da tempo dalle autorità locali e mi riferisco in particolare all'inserimento del porto di Vasto nell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale e quella del porto di Sciacca nell'Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia orientale.

Ricordo infine un emendamento che propone un piano di sperimentazione dal nome «Dateci spazio», volto alla realizzazione e alla rifunzionalizzazione di spazi urbani pubblici esistenti e da destinare ai più giovani secondo un modello urbano di *smart city*, città intelligenti, inclusive e sostenibili.

Vorrei concludere dicendo che credo che in altri momenti avremmo potuto lavorare meglio e di più e migliorare ulteriormente questo decreto, ma voglio anche ricordare che qualcosa ci ha portati alla situazione in cui ci troviamo oggi ed è la mancanza di dialogo, della possibilità di dialogo del parlamentare: la funzione del Parlamento stesso negli ultimi tempi ci è stata sottratta e forse è proprio questo che ci ha portati ad una situazione del genere. Quella capacità di dialogo invece in questi giorni, nonostante tutto, nella 8a Commissione c'è stata, siamo state persone capaci di dialogare nonostante la situazione economica e soprattutto politica, di tutte le forze politiche, l'una nei confronti delle altre. *(Applausi dal Gruppo M5S)*.

È per tutti questi motivi che ho elencato - ma ce ne sono tanti altri - che dichiaro a nome del Gruppo MoVimento 5 Stelle il voto favorevole a questo provvedimento. *(Applausi dal Gruppo M5S)*.

PRESIDENTE. Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo del disegno di legge, composto del solo articolo 1, nel testo emendato, con il seguente titolo: «Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili».

(Segue la votazione).

Il Senato approva. *(v. Allegato B). (Commenti del senatore Zaffini)*.

Senatore, capisco che lei voglia anticipare qualche modifica del modo di lavorare di questa Assemblea, ma dovrà attendere la prossima legislatura, credo.

Interventi su argomenti non iscritti all'ordine del giorno

GRANATO *(UpC-CAL-Alt-PC-AI-Pr.SMART-IdV)*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GRANATO *(UpC-CAL-Alt-PC-AI-Pr.SMART-IdV)*. Signor Presidente, OVALmedia è una piattaforma europea dedicata alla circolazione di informazioni e materiali documentali fondamentali per l'esercizio

della democrazia nel nostro Paese, può essere paragonata a una WikiLeaks europea. È per questo che YouTube ha deciso di colpo, ieri pomeriggio, di bloccare la diffusione sui suoi canali. In Italia, nonostante continuiamo a pagarla, siamo stati privati di una TV di Stato che faccia informazione libera e plurale. Noi parlamentari del Gruppo CAL veniamo puntualmente esclusi da ogni spazio della TV di Stato dove trovano posto la narrazione governativa che soffoca ogni dibattito pubblico su temi di attualità o l'opposizione controllata. Le tribune politiche sono state sostituite da *talk show* a carattere moralistico, si opera mediaticamente sempre nell'ottica di una contrapposizione manichea tra bene e male, giusto e sbagliato, buoni e cattivi, senza alcuna contestualizzazione storica, né politica, né scientifica, né sociale. La narrazione ufficiale è buona per definizione, tutto il resto è *fake news*, ma nessuno apre mai un dibattito su quali siano le fonti su cui è effettivamente costruita la narrazione ufficiale, che sono quelle che fanno la differenza tra ciò che è vero e ciò che è falso. Le piattaforme private come YouTube, dopo essersi assicurate un'ampia platea di adesioni, ora fanno politica per i centri di potere che le controllano attraverso i mercati, che approfittando della deregolamentazione del settore, effettuano una censura mirata senza fornire spiegazioni, silenziando dall'oggi al domani ogni informazione indipendente. D'altronde, nel nostro democratico mondo occidentale abbiamo dovuto assistere alla condanna di Julian Assange, alle liste di proscrizione di giornalisti e politici indipendenti in controtendenza rispetto alle posizioni governative, silenziati nei recinti costruiti dal sistema con varie nomenclature dispregiative, fra cui *no vax* e filoputiniani. Siamo di fronte ad un attacco senza precedenti al tessuto democratico, politico, sociale e culturale del nostro Paese e quando sostituiremo questa classe dirigente e politica eterodiretta, il pluralismo e l'attendibilità dell'informazione, la trasparenza dei processi decisionali saranno alla base di quello che tornerà finalmente ad essere un Paese libero, democratico e capace di autodeterminarsi.

Ci attende, in questa impreveduta tornata elettorale, una sfida resa volutamente difficile da una raccolta firme nelle settimane a cavallo di Ferragosto. Ma sappiamo che la maggioranza dei cittadini nel Paese non accetta più di legare i propri destini ai deliri della finanza internazionale. A questa platea daremo voce, affinché questa occupazione abusiva delle istituzioni si concluda una volta per tutte. (*Applausi dal Gruppo UpC-CAL-Alt-PC-AI-Pr.SMART-IdV*).

[MAUTONE](#) (*Ipf-CD*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MAUTONE (*Ipf-CD*). Signor Presidente, onorevoli colleghi, il 28 luglio è la Giornata mondiale e della lotta all'epatite. Questa è una ulteriore ed importante occasione per riflettere e, soprattutto, per diffondere informazioni su una patologia complessa, ancora oggi diffusa in tutto il mondo.

Si calcola che nel nostro pianeta siano presenti 400 milioni di persone colpite dalle varie forme di epatite; ma ciò che colpisce ancora di più è che la percentuale di soggetti che non sanno di aver contratto l'infezione è ancora molto alta. Lo *slogan* lanciato dall'OMS racchiude in sé i punti trainanti per combattere e vincere l'epatite: «Conosci l'epatite. Agisci adesso».

Conoscere ed informare sono premesse imprescindibili per un programma indispensabile per attuare strategie di contrasto efficaci. Dati OMS dicono che ogni anno, ancora oggi, 1,5 milioni di persone nel mondo muoiono per epatite. L'associazione Alleanza contro l'Epatite, che comprende pazienti, ricercatori, clinici e associazioni, si fonda su obiettivi comuni: sensibilizzare l'opinione pubblica e le istituzioni sulla rilevanza della problematica e sulla necessità di una maggiore attenzione a tale patologia.

L'Organizzazione mondiale della sanità vuole richiamare l'attenzione dei Governi e della società civile affinché siano adottate misure preventive concrete, efficaci ed immediate, come i programmi di *screening*, aumentando gli accessi ai test diagnostici e facilitando la possibilità per i malati di usufruire di nuovi trattamenti.

Per l'epatite B il cardine è la prevenzione con il vaccino, con l'Italia che è stata il battistrada con il professor Piazza dell'università Federico II di Napoli; per l'epatite C, invece, ci sono i nuovi farmaci antivirali, che sono capaci di eradicare il virus ed hanno reso possibile il raggiungimento di risultati clinici e traguardi rilevanti, cambiando quello che prima era un destino segnato verso la cirrosi e il tumore del fegato.

Durante il mio incarico istituzionale ho contribuito concretamente, con un mio disegno di legge, alla creazione di un fondo nazionale per l'attivazione dei programmi di *screening* in ogni Regione. Questo è l'unico modo per far emergere ed identificare il cosiddetto sommerso. Uniti contro l'epatite, vinciamo questa battaglia. (*Applausi dal Gruppo Ipf-CD*).

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 martedì 2 agosto 2022

PRESIDENTE. Il Senato tornerà a riunirsi in seduta pubblica martedì 2 agosto, alle ore 9,30, con il seguente ordine del giorno:

(*Vedi ordine del giorno*)

La seduta è tolta (*ore 16,09*).

Allegato A

DISEGNO DI LEGGE

Conversione in legge del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (2646) (V. nuovo titolo)

Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (**2646**) (Nuovo titolo)

ARTICOLO 1 DEL DISEGNO DI LEGGE DI CONVERSIONE

Art. 1.

1. È convertito in legge il decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

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

N.B. Approvato, con modificazioni al testo del decreto-legge, il disegno di legge composto del solo articolo 1, nel testo emendato.

ARTICOLO 1 DEL DECRETO-LEGGE

Articolo 1.

(*Misure di accelerazione per la realizzazione delle opere per la viabilità della città di Roma e il Giubileo 2025*)

1. Al fine di assicurare la realizzazione dei lavori e delle opere funzionali alle celebrazioni del Giubileo della Chiesa cattolica per il 2025 nella città di Roma, in relazione agli interventi indicati nel programma dettagliato di cui all'articolo 1, comma 422, della legge 30 dicembre 2021, n. 234, ferma restando l'applicazione delle disposizioni in materia di valutazione di impatto ambientale di cui alla Parte seconda del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 e della riduzione dei termini prevista dall'articolo 4, comma 2, del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, le procedure di valutazione di impatto ambientale sono svolte nei tempi e secondo le modalità previsti per i progetti di cui all'articolo 8, comma 2-*bis*, del citato decreto legislativo n. 152 del 2006.

2. Per le finalità di cui al comma 1, ai fini della verifica preventiva dell'interesse archeologico di cui all'articolo 25 del codice dei contratti pubblici di cui al decreto legislativo 18 aprile del 2016, n. 50, in relazione ai progetti di interventi di cui al comma 1, il termine di cui all'articolo 25, comma 3, secondo periodo, del citato codice dei contratti pubblici è ridotto a quarantacinque giorni.

3. All'articolo 1 della legge 30 dicembre 2021, n. 234, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 427, sono aggiunti in fine i seguenti periodi: « In relazione agli interventi per la messa in sicurezza e la manutenzione straordinaria delle strade previsti dal programma dettagliato degli interventi di cui al comma 422, la società "Giubileo 2025" può sottoscrivere, per l'affidamento di tali interventi, apposite convenzioni con la società ANAS S.p.a. in qualità di centrale di committenza. Limitatamente agli affidamenti di importo inferiore alle soglie di cui all'articolo 35 del codice dei contratti pubblici di cui al decreto legislativo n. 50 del 2016, la selezione degli operatori economici da parte della società ANAS S.p.a. può avvenire, nel rispetto del principio di rotazione, anche nell'ambito degli accordi quadro previsti dall'articolo 54 del citato codice dei contratti pubblici, da essa conclusi e ancora efficaci alla data di sottoscrizione delle convenzioni e in relazione ai quali non è intervenuta alla medesima data l'aggiudicazione degli appalti basati sui medesimi accordi quadro ovvero non si è provveduto alla loro esecuzione secondo le modalità previste dal citato articolo 54, commi 2, 3, 4, 5 e 6 del codice dei contratti pubblici. In relazione alle attività affidate ad ANAS S.p.a., la società "Giubileo 2025" è autorizzata a riconoscere, a valere sulle risorse di cui al comma 420 destinate alla realizzazione di interventi di messa in sicurezza e manutenzione straordinaria delle strade oggetto di convenzione, una quota, entro il limite di cui all'articolo 36, comma 3-*bis*, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, sulla base delle risultanze della contabilità analitica afferente alle spese effettivamente sostenute da parte dell'ANAS S.p.a. per le attività di investimento. »;

b) dopo il comma 427, è inserito il seguente:

« 427-*bis*. Agli affidamenti relativi alla realizzazione degli interventi e all'approvvigionamento dei beni e dei servizi utili ad assicurare l'accoglienza e la funzionalità del Giubileo della Chiesa cattolica per il 2025 si applicano le disposizioni di cui all'articolo 48 del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108. Al fine di ridurre i tempi di realizzazione degli interventi del programma di cui al comma 422, la conferenza di servizi prevista dall'articolo 48, comma 5, del citato decreto-legge n. 77 del 2021 fissa il cronoprogramma vincolante da rispettare da parte degli enti preposti alla risoluzione delle interferenze e alla realizzazione delle opere mitigatrici, prevedendo, in caso di ritardo nell'esecuzione delle lavorazioni rispetto al predetto cronoprogramma, l'applicazione nei confronti dei citati enti di sanzioni commisurate alle penali di cui all'articolo 113-*bis*, comma 4, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50. ».

4. Fermo quanto previsto dall'articolo 1, commi 422, 423, 426 e 427 della legge 30 dicembre 2021, n. 234, al fine di assicurare la celere realizzazione degli interventi per la messa in sicurezza e la manutenzione delle strade comunali di Roma Capitale, nonché lo sviluppo e la riqualificazione funzionale delle strade di penetrazione e di grande collegamento di Roma Capitale e della Città metropolitana di Roma Capitale, rimuovendo le situazioni di emergenza connesse al traffico e alla mobilità derivanti dalle condizioni delle strade in vista dei flussi di pellegrinaggio e turistici previsti in occasione delle celebrazioni per il Giubileo della Chiesa cattolica per l'anno 2025, Roma Capitale e la Città metropolitana di Roma Capitale, anche tenendo conto di quanto previsto nel programma dettagliato degli interventi di cui al citato comma 422, sono autorizzati a sottoscrivere per l'affidamento di tali interventi, nell'ambito dei rapporti di collaborazione con lo Stato di cui all'articolo 24, comma 6, della legge 5 maggio 2009, n. 42, apposite convenzioni con la società ANAS S.p.a. in qualità di centrale di committenza. Per le finalità di cui al primo periodo, limitatamente agli affidamenti di importo inferiore alle soglie di cui all'articolo 35 del codice dei contratti pubblici di cui al decreto legislativo n. 50 del 2016, la selezione degli operatori economici da parte della società ANAS S.p.a. può avvenire, nel rispetto del principio di rotazione, anche nell'ambito degli accordi quadro previsti dall'articolo 54 del citato codice dei contratti pubblici, da essa conclusi e ancora efficaci alla data di sottoscrizione delle convenzioni e in relazione ai quali non è intervenuta alla medesima data l'aggiudicazione degli appalti basati sui medesimi accordi quadro ovvero non si è provveduto alla loro esecuzione secondo le modalità previste dal citato articolo 54, commi 2, 3, 4, 5 e 6 del codice dei contratti pubblici. Agli oneri derivanti dall'attuazione del presente comma si provvede a valere sulle risorse assegnate alla Città metropolitana di Roma Capitale con il decreto di cui

all'articolo 1, comma 406, della medesima legge n. 234 del 2021, nonché sulle risorse dei rispettivi bilanci che Roma Capitale e la Città metropolitana di Roma Capitale intendano destinare a tale finalità.

5. In relazione alle attività affidate ad ANAS S.p.a. ai sensi del comma 4, Roma Capitale e la Città metropolitana di Roma Capitale sono autorizzate a riconoscere a detta società, a valere sulle risorse di cui al medesimo comma 4, una quota, entro il limite di cui all'articolo 36, comma 3-bis, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, sulla base delle risultanze della contabilità analitica afferente alle spese effettivamente sostenute da parte della medesima ANAS S.p.a. per le attività di investimento.

6. Al fine di assicurare una celere e coordinata realizzazione degli interventi di viabilità comunale di competenza della Città metropolitana di Roma Capitale, le risorse relative agli interventi di competenza di quest'ultima possono essere utilizzate anche per l'esecuzione di interventi di viabilità comunale in continuità con quelli della medesima Città metropolitana.

EMENDAMENTO E ORDINE DEL GIORNO

1.1000

La Commissione

Approvato

Al comma 3, apportare le seguenti modificazioni:

a) alla lettera a) anteporre la seguente: "0a) al comma 420, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: «Le dotazioni di cui al secondo periodo relative agli anni 2022 e 2023 sono erogate, nei limiti di spesa previsti per i rispettivi anni, quale contributo forfettario per l'avvio delle attività di coordinamento e delle altre attività svolte dalla società di cui al comma 427»";

b) alla lettera b), capoverso comma 427-bis, al primo periodo, dopo le parole: «29 luglio 2021, n. 108» aggiungere le seguenti: «e, ai fini di quanto previsto al comma 3 del suddetto articolo, il ricorso alla procedura negoziata è ammessa, nella misura strettamente necessaria, quando l'applicazione dei termini, anche abbreviati, previsti dalle procedure ordinarie può compromettere il rispetto del cronoprogramma procedurale di cui comma 423».

G1.1

[Montevecchi](#), [Vanin](#)

Non posto in votazione (*)

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante "Disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili" (A.S. 2646),

premessi che:

il provvedimento in esame, all'articolo 1, comma 2, nell'ambito della realizzazione dei lavori e delle opere funzionali alle celebrazioni del Giubileo della Chiesa cattolica per il 2025 nella città di Roma, dispone, per i progetti di tali opere e lavori, la riduzione da 60 a 45 giorni del termine previsto dall'art. 25, comma 3, del decreto legislativo n. 50 del 2016 della richiesta per la procedura di verifica preventiva dell'interesse archeologico;

considerato che:

sono note le problematiche relative agli esigui numeri del personale assunto dal Ministero della Cultura, in particolare per le carenze legate alla figura dell'archeologo;

il problema della carenza di personale non è legato ad una particolare emergenza, ma è piuttosto radicato a causa della mancanza di una strategia pluriennale per l'assunzione e la valorizzazione delle competenze legate alla cura e protezione dei beni culturali. Una problematica strutturale tamponata con rimedi temporanei e palliativi come il ricorso all'esternalizzazione dei servizi e al volontariato;

anche il Consiglio Superiore dei beni culturali, a fronte di una crescita delle posizioni apicali, ha denunciato l'aumentare della carenza di personale nelle soprintendenze del 10 % rispetto a cinque anni fa;

considerato inoltre che:

la medesima situazione si riscontra a Roma, la cui carenza e gravità della situazione è amplificata dalla particolarità del territorio in cui le testimonianze storiche e archeologiche sono facilmente rinvenibili in tutto il territorio comunale;

con l'aumentare dei cantieri, il personale, già insufficiente, non riuscirà probabilmente a gestire le valutazioni di tutti i progetti stante anche la riduzione dei termini previsti nei provvedimenti che si sono succeduti negli ultimi due anni,

impegna il Governo:

a adottare ogni opportuna iniziativa finalizzata a dotare la Soprintendenza di Roma di personale stabile e qualificato, in particolare di archeologi, per le attività di verifica preventiva dell'interesse archeologico;

a intraprendere ogni iniziativa utile volta a dotare il ministero e i suoi uffici periferici di una dotazione organica numericamente adeguata a far fronte alle necessarie attività di tutela e conservazione del patrimonio.

(*) Accolto dal Governo

ARTICOLO 2 DEL DECRETO-LEGGE

Articolo 2.

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

1. Al fine di ridurre i tempi di approvazione dei progetti relativi agli interventi afferenti alla costruzione, alla manutenzione e alla messa in sicurezza delle dighe, in coerenza con le previsioni del Piano nazionale di ripresa e resilienza, nonché di rafforzare l'attività di vigilanza sul loro esercizio, all'articolo 2 del decreto-legge 8 agosto 1994, n. 507, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 ottobre 1994, n. 584, il comma 1 è sostituito dal seguente:

« 1. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, è adottato, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, il regolamento per la disciplina del procedimento di approvazione dei progetti e del controllo sulla costruzione, l'esercizio e la dismissione delle dighe, contenente, in particolare, disposizioni relative ai seguenti punti:

- a) modalità e termini per la presentazione dei progetti e della relativa documentazione, per l'istruttoria e l'approvazione tecnica, nonché per l'acquisizione del parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici;
- b) modalità, termini e contenuti dei provvedimenti dell'amministrazione relativamente a costruzione, esercizio sperimentale, collaudo speciale, esercizio ordinario e dismissione;
- c) potere di emanare atti generali contenenti norme tecniche, anche con riferimento alle modalità di esercizio degli invasi, di riqualificazione della sicurezza e di manutenzione delle opere;
- d) potere di prescrivere interventi di manutenzione, miglioramento e adeguamento finalizzati a migliorare le condizioni di sicurezza delle opere;
- e) potere di limitazione dell'esercizio per motivi di sicurezza;
- f) poteri ispettivi relativamente alla esecuzione, alla costruzione, all'esercizio e alla dismissione delle opere, alla conservazione e manutenzione degli impianti di ritenuta;
- g) classificazione degli impianti di ritenuta e delle opere di derivazione funzionalmente connesse all'invaso in classi di attenzione ai fini della vigilanza e del controllo;
- h) modalità e termini per la presentazione di una periodica perizia tecnica sullo stato di conservazione e di manutenzione delle opere;

i) termini e modalità di coordinamento tra procedimenti di approvazione tecnica di cui alla lettera a) e procedimenti relativi al rilascio delle concessioni di derivazione di acqua pubblica da parte delle regioni e delle province autonome di Trento e di Bolzano. ».

2. A decorrere dall'anno 2022, una quota fino al 15 per cento, e comunque entro il limite massimo di 800.000 euro annui, delle risorse di cui all'articolo 2, comma 172, del decreto-legge 3 ottobre 2006, n. 262, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 novembre 2006, n. 286, confluiscono nel fondo risorse decentrate del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili per essere destinate al riconoscimento di incentivi, con le modalità e i criteri previsti in sede di contrattazione decentrata integrativa e nei limiti delle risorse effettivamente confluite nel medesimo fondo, in favore dei dipendenti di livello non dirigenziale in servizio nelle articolazioni di cui all'articolo 2, comma 171, del citato decreto-legge n. 262 del 2006, per lo svolgimento di specifiche funzioni di vigilanza tecnica sui lavori e sull'esercizio delle dighe e delle opere di derivazione, nonché di istruttoria di progetti e di valutazione della sicurezza. Gli incentivi corrisposti nel corso dell'anno al personale di cui al primo periodo sono comprensivi anche degli oneri previdenziali e assistenziali a carico dell'amministrazione e non possono superare l'importo del 15 per cento del trattamento economico complessivo annuo lordo.

3. Una quota fino al 4 per cento e, comunque, entro il limite massimo di 200.000 euro annui, delle risorse di cui all'articolo 2, comma 172, del decreto-legge 3 ottobre 2006, n. 262, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 novembre 2006, n. 286, sono destinate alle spese di missione del personale di cui al comma 2 impegnato nello svolgimento delle relative funzioni.

ORDINE DEL GIORNO

G2.1

[Bernini](#), [Gallone](#), [Caligiuri](#), [Alfredo Messina](#), [Papatheu](#), [De Bonis](#), [Mangialavori](#), [Mallegni](#), [Barachini](#), [Vono](#), [Galliani](#), [Giammanco](#), [Rizzotti](#), [Ronzulli](#), [Aimi](#), [Alderisi](#), [Barboni](#), [Berardi](#), [Binetti](#), [Boccardi](#), [Caliendo](#), [Cangini](#), [Cesaro](#), [Craxi](#), [Dal Mas](#), [Damiani](#), [De Poli](#), [De Siano](#), [Fazzone](#), [Ferro](#), [Floris](#), [Gasparri](#), [Ghedini](#), [Giro](#), [Modena](#), [Pagano](#), [Perosino](#), [Saccone](#), [Schifani](#), [Sciascia](#), [Serafini](#), [Siclari](#), [Stabile](#), [Tiraboschi](#), [Toffanin](#), [Vitali](#)

Non posto in votazione (*)

Il Senato,

in sede di discussione del disegno di legge di conversione del decreto-legge 16 giugno 2022, n.68, recante "Disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili" (A.S. 2646),

premessi che:

l'ONU, con risoluzione dell'Assemblea Generale del 28 luglio 2010, GA/10967, dichiara il diritto all'acqua un diritto umano universale e fondamentale e tale risoluzione sottolinea ripetutamente che l'acqua potabile e per uso igienico, oltre ad essere un diritto di ogni uomo, concerne la dignità della persona, è essenziale al pieno godimento della vita, ed è fondamentale per tutti gli altri diritti umani e raccomanda agli Stati di attuare iniziative per garantire a tutti un'acqua potabile di qualità, accessibile, a prezzi economici;

il numero di donne e uomini privi di accesso sostenibile ad una fonte sicura di acqua potabile per qualsiasi ragione, da molti anni supera in tutto il mondo il miliardo;

l'articolo 144 (tutela e uso delle risorse idriche) del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante "Norme in materia ambientale" (Codice dell'ambiente), ai commi 1 e 2, stabilisce rispettivamente che "Tutte le acque superficiali e sotterranee, ancorché non estratte dal sottosuolo, appartengono al demanio dello Stato. Le acque costituiscono una risorsa che va tutelata ed utilizzata secondo criteri di solidarietà; qualsiasi loro uso è effettuato salvaguardando le aspettative ed i diritti delle generazioni future a fruire di un integro patrimonio ambientale";

il comma 3 dello stesso articolo reca la disciplina degli usi delle acque finalizzata alla loro

razionalizzazione, allo scopo di evitare gli sprechi e di favorire il rinnovo delle risorse;

in Italia un terzo dell'acqua viene sprecata nelle reti di distribuzione e solo il 50% dell'erogazione idrica arriva nelle case dei cittadini. Secondo l'ultimo report di Istat sulle infrastrutture idriche in Italia per il periodo 2019-2021, elaborato in occasione della Giornata mondiale dell'acqua del 22 marzo u.s., nelle reti di distribuzione dell'acqua potabile dei comuni capoluogo di provincia e di città metropolitana, dove si convoglia circa il 33% dell'acqua complessivamente movimentata in Italia, nel 2020 a fronte dei 2,4 miliardi di metri cubi di acqua (370 litri per abitante al giorno) ne sono stati erogati agli utenti finali soltanto 1,5 miliardi di metri cubi (236 per gli usi autorizzati (fatturati o ad uso gratuito), con una perdita totale in distribuzione di 0,9 miliardi di metri cubi, pari al 36,2% dell'acqua immessa in rete (erano del 37,3% nel 2018);

secondo l'ultimo rapporto ISTAT sui cambiamenti climatici, nelle reti dei capoluoghi si disperdono giornalmente circa 2,4 milioni di metri cubi, pari a 41 metri cubi per chilometro di rete (44 nel 2018). Un volume cospicuo che riuscirebbe a soddisfare le esigenze idriche di circa 10 milioni di persone;

le cause principali sono da ricondurre alla vetustà degli impianti di distribuzione (circa il 60 per cento delle infrastrutture della rete idrica italiana ha più di 30 anni), a problemi di misurazione e agli allacci abusivi;

secondo i dati della Community Value Acqua per l'Italia di The European House - Ambrosetti, che in occasione della Giornata mondiale dell'acqua ha pubblicato la terza edizione del Libro Bianco "Valore acqua per l'Italia", con 46 euro per abitante all'anno (36 euro in meno per abitante rispetto alla media europea), il nostro Paese è in fondo alla classifica europea per investimenti nel settore idrico, davanti solo a Malta e Romania, della metà di Germania (92 euro per abitante) e Francia (90 euro per abitante);

secondo i dati di Community Value Acqua per l'Italia, l'Italia è il Paese più idrovoro in Europa con 152 metri cubi di acqua prelevata per uso potabile per ogni abitante all'anno (2° Paese dell'Unione Europea, dopo la Grecia);

l'evoluzione demografica, la crescente urbanizzazione e i cambiamenti climatici sono fattori che concorrono a sottoporre la risorsa idrica a uno *stress* senza precedenti, nel mondo, in Europa e in Italia. L'intervento su tali problematiche è tanto più urgente in quanto il periodo di eccezionalità impone di considerare l'acqua quale vera e propria risorsa strategica per il mondo, ma anche e soprattutto in ambito nazionale;

i temi relativi al territorio, ambiente, difesa del suolo, cultura dell'acqua e progettazione paesistica impongono un confronto anche con la complessità dell'elemento "acqua" e la necessità di affrontare la questione della sostenibilità in termini ecologico-ambientali, economici ed etici al fine di perseguire l'obiettivo di un cambiamento culturale capace di incidere sulla modalità di consumo e di vita dei cittadini allineandoci alla visione europea e mondiale dell'acqua come risorsa sempre più da valorizzare;

come dimostrato dalle analisi della Community Value Acqua per l'Italia, oggi più che mai, una filiera dell'acqua efficiente e sostenibile è una questione vitale per il sistema economico e produttivo nazionale, con ricadute sullo sviluppo del Paese e sulla quotidianità di cittadini e imprese. È fondamentale avere una visione e una strategia capace di mettere a sistema i contributi di tutti gli attori della filiera estesa dell'acqua,

impegna il Governo:

1) a varare una strategia nazionale per la gestione efficiente e sostenibile della risorsa acqua e l'utilizzo responsabile, finalizzata a:

1.a) dare un indirizzo di medio-lungo termine, condividendone gli obiettivi con gli *stakeholders* interessati (*industry*, Istituzioni, consumatori);

1.b) attivare le competenze interdisciplinari (normative, tecnologiche, eccetera) necessarie a governare la transizione verso modelli di produzione e consumo sostenibili;

- 1.c) dare inizio come obiettivo primario per la pubblica amministrazione, ai fini della tutela e risanamento idrogeologico del territorio, all'azione di prevenzione della fonte idrica in termini qualitativi e quantitativi;
- 2) a rilanciare gli investimenti per lo sviluppo della filiera estesa dell'acqua in Italia attraverso:
 - 2.a) l'adeguamento dell'attuale livello tariffario, per continuare a garantire una costante crescita degli investimenti nel settore idrico;
 - 2.b) il detassamento degli utili reinvestiti a carico della fiscalità generale;
 - 2.c) la semplificazione normativa del codice degli appalti per scongiurare ulteriori ritardi e giungere a un assestamento della disciplina;
 - 2.d) la semplificazione da parte degli enti preposti in materia al rilascio delle autorizzazioni di concessione idrica per scongiurare ulteriori ritardi e giungere a un assestamento della disciplina e unificare ad un solo e unico ente preposto alla gestione del ciclo integrato delle acque;
 - 2.e) il lancio di uno strumento finanziario con l'obiettivo di sviluppare a livello territoriale l'implementazione di *best practice* tecnologiche legate al mondo dell'acqua lungo tutta la filiera e valutarne l'impatto socio-economico (ad esempio "Water Bond");
 - 2.f) la promozione di meccanismi di collaborazione virtuosa tra grandi e piccole imprese all'avanguardia nel settore;
 - 2.g) l'assecondamento di investimenti di *Corporate Venture Capital* volti al finanziamento e alla conseguente crescita di *start-up* nazionali all'avanguardia nel settore delle tecnologie a supporto della filiera estesa dell'acqua (ad esempio monitoraggio delle perdite, salvaguardia dei pozzi perdenti e dispersione nel sottosuolo, efficientamento nell'utilizzo, irrigazione a goccia, protezione dalla corrosione interna delle tubazioni di acqua potabili e impianti anticorrosivi, mappature di carte geotermiche, idrogeologiche e idrogeochimiche, eccetera);
 - 2.h) il rilancio a livello nazionale delle aree termali a livello pubblico (acque minerali pregiate, termali, turismo, divulgazione scientifica della storia delle acque, eccetera);
 - 2.i) l'aggiornamento del citato decreto legislativo n. 152 del 2006 riguardo il "ciclo integrato delle acque" al fine di colmare, attraverso un sistema integrato, il divario nell'efficientamento delle risorse idriche tra il sud Italia ed il resto del Paese;
- 3) ad incentivare la circolarità lungo tutta la filiera estesa dell'acqua in Italia attraverso:
 - 3.a) l'ammodernamento delle infrastrutture di raccolta e distribuzione della risorsa e la valorizzazione dei fanghi di depurazione come fonte di energia primaria e secondaria;
 - 3.b) la creazione di un sistema di incentivi fiscali per l'installazione di bacini di raccolta dell'acqua piovana per usi non domestici e negli stabilimenti produttivi delle aziende manifatturiere;
 - 3.c) la creazione di un sistema di incentivi fiscali per l'installazione di sistemi di recupero delle acque da reflue industriali ad uso potabile mediante certificazione dell'Ente ASL o ATS nelle aziende manifatturiere (filiera alimentare);
 - 3.d) l'istituzione di un sistema di sicurezza degli impianti con l'applicazione di un sistema integrato tra la combinazione di più tecnologie e digitalizzazione dell'azienda che permetta al personale, agli impianti ed ai sistemi informativi di interagire e dialogare tra di loro per migliorare gli *standard* dei servizi e la qualità della vita dei cittadini;
 - 3.e) l'istituzione di un sistema di monitoraggio della qualità dell'acqua una volta depurata e re-immessa in circolo nelle fonti naturali, al fine di tutelare quegli operatori che prelevano direttamente la risorsa per le proprie attività produttive (ad esempio agricoltori per attività di irrigazione) e se ne assumono quindi la responsabilità;
 - 3.f) la creazione di un sistema di incentivi per innovare le *partnership* tra società di ricerca tra pubblico e privato e incentivo agli studenti per approfondire i propri studi presso società organizzate e certificate (tirocini durante gli anni scolastici presso aziende);
 - 3.g) la promozione della cultura dell'acqua all'interno delle istituzioni scolastiche;

3.h) un programma di prevenzione e di governo dei processi di degrado del territorio, badando alla relazione tra sistema acqua e presenza antropica;

3.i) l'introduzione attenta e dettagliata di un piano di manutenzione informatizzata delle infrastrutture del "Ciclo Integrato delle Acque", gestita in parte anche dall'utente medesimo che ha fatto richiesta al fine di sgravare un costo alla pubblica amministrazione, potendo al tempo stesso avvalersi di tecnologie innovative ed efficaci per l'esecuzione delle opere e la manutenzione, ma capaci al contempo di mitigare l'impatto ambientale, implementando anche norme tecniche, codici per la progettazione e gli interventi, metodologie per la verifica, linee guida e tipologiche delle opere, revisione dei prezziari, formazione, percorsi progettuali ed esecutivi premianti e validati;

3.l) l'impegno a certificare i bacini idrici, insediamenti produttivi, enti gestori della risorsa acqua, ciclo integrato delle acque secondo uno *standard* credibile e riconosciuto per la sostenibilità idrica, per comprendere il loro uso e impatto sull'acqua e per lavorare in modo collaborativo e trasparente per la gestione sostenibile delle risorse idriche all'interno di un contesto di raccolta attraverso 4 fondamentali principi: bilancio idrico sostenibile; buona qualità dell'acqua; aree sane importanti legate all'acqua (siti e valori); buon governo dell'acqua;

4) a favorire la riqualificazione degli edifici anche dal punto di vista idrico attraverso:

4.a) l'incentivazione alla sostituzione e/o all'ammodernamento degli impianti idraulici;

4.b) la creazione di sistemi di incentivazione fiscale per la costruzione di "tetti verdi", ovvero soluzioni rientranti nella categoria di sistemi di drenaggio sostenibile (SUDS), per ridurre fino al 90 per cento la dispersione idrica delle piogge, calmierando il loro potenziale impatto nei luoghi altamente urbanizzati, e per contenere gli sbalzi termici e le emissioni inquinanti dell'edificio;

4.c) la formazione di pompe di calore con estrazione e restituzione completa delle acque nel sottosuolo al fine di creare energia nell'edificio;

5) favorire il dragaggio dei laghi e sbarramenti fluviali idroelettrici che risultano interriti attraverso:

5.a) la trasformazione delle cave dismesse in bacini di accumulo;

5.b) le trasformazioni dei sistemi irrigazione da scorrimento a pluvirrigazione e goccia;

5.c) la riduzione delle perdite d'alveo sulle principali rogge derivatorie.

(*) Accolto dal Governo come raccomandazione

ARTICOLO 3 DEL DECRETO-LEGGE

Articolo 3.

(Adeguamento infrastrutturale delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera, dell'Arma dei carabinieri e della Guardia di finanza)

1. Per assicurare la funzionalità delle Capitanerie di Porto - Guardia costiera anche attraverso la realizzazione di interventi da eseguire in un arco temporale ultradecennale per la costruzione di nuove sedi e infrastrutture, la ristrutturazione, l'ampliamento, il completamento, l'esecuzione di interventi straordinari, l'efficientamento energetico, l'acquisto dei relativi arredi e il miglioramento antisismico di quelle già esistenti, oltre che delle annesse pertinenze, comprese quelle confiscate alla criminalità organizzata, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili è istituito un fondo con una dotazione di 1,3 milioni di euro per l'anno 2022, di 500 mila euro per l'anno 2023, di 6,4 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2024 al 2026 e di 4,4 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2027 al 2036. Sono esclusi dagli interventi di cui al presente comma gli immobili in locazione passiva alle Capitanerie di porto - Guardia costiera. Per l'utilizzo delle risorse del fondo si applicano:

a) per le opere di edilizia previste dall'elenco di interventi, considerate opere destinate alla difesa militare, le disposizioni di cui all'articolo 33, comma 1, della legge 1° agosto 2002, n. 166;

b) per le procedure di affidamento, le disposizioni di cui alla parte II, titoli III e IV, del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108;

- c) le disposizioni di cui all'articolo 15 della legge 7 agosto 1990, n. 241, in relazione alla funzione di stazione appaltante, svolta dai competenti Provveditorati interregionali alle opere pubbliche, dall'Agenzia del demanio o dagli enti locali, sulla base di accordi stipulati tra le amministrazioni interessate.
2. L'approvazione dei progetti delle opere previste dal comma 1 equivale a tutti gli effetti a dichiarazione di pubblica utilità nonché di urgenza e indifferibilità delle opere stesse. L'elenco degli interventi, predisposto dal Comando generale delle Capitanerie di porto - Guardia Costiera e relativo, tra l'altro, all'individuazione e alla localizzazione degli interventi da eseguire e ai parametri progettuali da rispettare, è approvato con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sentiti il Ministero della difesa e l'Agenzia del demanio, da adottare entro sei mesi dalla data di entrata in vigore del presente decreto ed è comunicato alle competenti Commissioni parlamentari entro trenta giorni dalla sua approvazione. Il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili riferisce annualmente alle competenti Commissioni parlamentari sullo stato di attuazione degli interventi. Gli interventi sono realizzati ricorrendo preferibilmente a infrastrutture demaniali che possono essere abbattute e ricostruite sullo stesso sedime; alla rifunionalizzazione degli immobili confiscati alla criminalità organizzata, ai sensi del decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159, anche attraverso il loro abbattimento e la successiva ricostruzione, laddove economicamente più vantaggioso; all'accasermamento nel medesimo stabile di comandi o uffici di diverse organizzazioni funzionali; all'acquisto, tramite l'Agenzia del demanio, di immobili privati tra cui quelli destinati a comandi o reparti delle Capitanerie di porto - guardia costiera in regime di locazione con conseguente adeguamento; ad aree o immobili di proprietà dei comuni interessati, acquisiti anche mediante permuta con aree o fabbricati di proprietà dello Stato.
3. L'elenco di cui al comma 2 riporta il codice unico di progetto (CUP) per ogni intervento. Il monitoraggio avviene attraverso il sistema previsto dal decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229.
4. Agli oneri derivanti dal comma 1, pari a 1,3 milioni di euro per l'anno 2022, a 500 mila euro per l'anno 2023, a 6,4 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2024 al 2026 e a 4,4 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2027 al 2036, si provvede:
- a) quanto a 500.000 euro per l'anno 2022 e a 4,4 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2024 al 2036, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2022-2024, 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 parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili;
- b) quanto a 800.000 euro per l'anno 2022, a 500.000 euro per l'anno 2023 e a 2 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2024 al 2026, mediante corrispondente utilizzo delle risorse di cui al 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.
5. All'articolo 1 della legge 30 dicembre 2021, n. 234, sono apportate le seguenti modificazioni:
- a) al comma 475:
- 1) all'alinea, primo periodo:
- 1.1) le parole « dei servizi di istituto dell'organizzazione territoriale e del Comando unità forestali, ambientali e agroalimentari » sono soppresse;
- 1.2) le parole « di un programma ultradecennale » sono sostituite dalle seguenti: « , in un arco temporale ultradecennale, di interventi »;
- 1.3) le parole « l'adeguamento » sono sostituite dalle seguenti: « il miglioramento »;
- 2) alla lettera a), le parole « dal programma » sono sostituite dalle seguenti: « dall'elenco di interventi »;
- 3) alla lettera e):
- 3.1) le parole « il programma » sono sostituite dalle seguenti: « l'elenco di interventi »;
- 3.2) le parole « del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta » sono soppresse;
- 3.3) le parole « del programma » sono sostituite dalle seguenti: « degli interventi »;

4) alla lettera *f*):

4.1) le parole « del programma » sono soppresse;

4.2) dopo le parole « tramite l'Agenzia del demanio, di immobili privati » sono inserite le seguenti: « , tra cui quelli »;

b) al comma 476:

1) all'alinea, primo periodo:

1.1) le parole « dei servizi di istituto » sono soppresse;

1.2) le parole « di un programma ultradecennale » sono sostituite dalle seguenti: « , in un arco temporale ultradecennale, di interventi »;

1.3) le parole « l'adeguamento » sono sostituite dalle seguenti: « il miglioramento »;

2) alla lettera *a*), le parole « dal programma » sono sostituite dalle seguenti: « dall'elenco di interventi »;

3) alla lettera *e*):

3.1) le parole « il programma » sono sostituite dalle seguenti: « l'elenco di interventi »;

3.2) le parole « del programma » sono sostituite dalle seguenti: « degli interventi »;

4) alla lettera *f*):

4.1) le parole « del programma » sono soppresse;

4.2) dopo le parole « tramite l'Agenzia del demanio, di immobili privati » sono inserite le seguenti: « , tra cui quelli ».

EMENDAMENTO

3.8 (testo 2)

La Commissione

Approvato

Dopo il comma 5, aggiungere, in fine, il seguente:

«5-bis. Al fine di assicurare l'adeguamento dell'ordinamento interno alle disposizioni dettate dall'Organizzazione marittima internazionale, dopo l'articolo 7 del decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 164, è inserito il seguente:

"ART. 7-bis

(Adeguamento alle disposizioni dell'IMO)

1. Con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili si dà attuazione alle disposizioni di ordine tecnico contenute in risoluzioni, circolari, interpretazioni e raccomandazioni dell'IMO aventi carattere non obbligatorio o subordinate alla preventiva valutazione da parte dell'Amministrazione."»

EMENDAMENTO TENDENTE AD INSERIRE UN ARTICOLO AGGIUNTIVO DOPO L'ARTICOLO 3

3.0.4 (testo 2)

La Commissione

Approvato

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 3-bis.

(Fondo per l'incentivo alla nautica da diporto sostenibile)

1. Al fine di favorire la transizione ecologica del settore della nautica da diporto, è istituito, nello stato di previsione del Ministero della transizione ecologica, un Fondo, con una dotazione di 1,5 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022 e 2023, per l'erogazione di contributi finalizzati alla sostituzione di motori endotermici alimentati da carburanti fossili con motori ad alimentazione elettrica.

2.1 contributi sono riconosciuti, nei limiti delle risorse del fondo di cui al comma 1, che costituisce limite di spesa massima, sotto forma di rimborso pari al 40 per cento delle spese sostenute e

documentate, e fino a un massimo di 3.000 euro, per l'acquisto di un motore ad alimentazione elettrica, ed eventuale pacco batterie, con contestuale rottamazione di un motore endotermico alimentato da carburanti fossili

3. I contributi sono riconosciuti nei limiti previsti dal regolamento (U13) ti. 1407/2013, relativo all'applicazione degli articoli 107 e 108 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea agli aiuti «de minimis».

4. Con decreto del Ministro dello sviluppo economico, di concerto con il Ministro della transizione ecologica, il Ministro delle infrastrutture e delle mobilità sostenibili e 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, sono stabiliti i criteri, le modalità e le procedure per l'erogazione dei contributi di cui al comma 1, anche ai fini del rispetto del limite di spesa autorizzato ai sensi del comma 1.

5. Agli oneri derivanti dal presente articolo, pari a 1,5 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022 e 2023, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2022-2024, 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 2022, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero della transizione ecologica.».

ARTICOLO 4 DEL DECRETO-LEGGE

Articolo 4.

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

1. Al fine di garantire lo svolgimento dell'attività crocieristica 2022 nella laguna di Venezia, il Commissario straordinario di cui all'articolo 2 del decreto-legge 20 luglio 2021, n. 103, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 settembre 2021, n. 125, è autorizzato a realizzare, secondo le modalità previste dai commi 1 e 3 del medesimo articolo 2, un ulteriore punto di attracco temporaneo nell'area di Chioggia, destinato anche alle navi adibite al trasporto passeggeri di stazza lorda pari o superiore a 25.000 GT, nel limite di spesa di 1 milione di euro per l'anno 2022. Il Commissario straordinario indica, nella relazione periodica prevista dal comma 2-*bis* del citato articolo 2 del decreto-legge n. 103 del 2021, lo stato di realizzazione dell'intervento di cui al primo periodo del presente comma e le iniziative adottate e da intraprendere, anche in funzione delle eventuali criticità rilevate nel corso del processo di realizzazione.

2. Al fine di garantire un'organizzazione efficace del traffico delle navi da crociera e migliorare i livelli di servizio ai passeggeri, è autorizzata la spesa, nel limite complessivo di euro 675 mila per ciascuno degli anni 2022 e 2023, in favore dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico orientale per l'adeguamento funzionale e strutturale delle banchine dei porti di Monfalcone e di Trieste. Il trasferimento delle risorse è subordinato alla corretta alimentazione dei sistemi informativi della Ragioneria generale dello Stato e alla comunicazione al Ministero dell'economia e delle finanze del codice unico di progetto (CUP) di ciascun intervento e del relativo cronoprogramma procedurale.

3. Agli oneri derivanti dai commi 1 e 2, quantificati in euro 1.675.000 per l'anno 2022 e in euro 675.000 per l'anno 2023, si provvede:

a) quanto a 1 milione di euro per l'anno 2022, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2022-2024, 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 parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili;

b) quanto a 675.000 euro per ciascuno degli anni dal 2022 al 2023, mediante corrispondente utilizzo delle risorse di cui al 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.

4. All'articolo 95 del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, dopo le parole « l'Autorità per la laguna di Venezia » sono inserite le seguenti: « - Nuovo Magistrato alle Acque »;

b) al comma 2:

1) all'alinea, dopo il primo periodo è inserito il seguente: « Per l'esercizio delle funzioni di cui al presente comma, l'Autorità può provvedere alla sottoscrizione di accordi ai sensi dell'articolo 15 della legge 7 agosto 1990, n. 241. »;

2) alla lettera c), le parole « e all'alta sorveglianza su tutti gli » sono sostituite dalle seguenti: « degli »;

3) alla lettera e), la parola « svolge » è sostituita dalle seguenti: « può svolgere »;

4) alla lettera i), dopo le parole « provvede » sono inserite le seguenti: « , in relazione alle attività di propria competenza, »;

5) la lettera l) è sostituita dalla seguente:

« l) provvede al rilascio delle concessioni e autorizzazioni allo scarico delle acque reflue e alla verifica della qualità degli scarichi in relazione ai limiti legali, nonché alla gestione dell'attività amministrativa, contabile e di riscossione dei canoni relativi agli scarichi industriali. Le autorizzazioni degli scarichi civili e di quelli relativi alle aziende artigiane produttive, agli enti assistenziali e alle aziende turistiche ricettive e della ristorazione, sono rilasciate previa approvazione dei progetti da parte del comune di Venezia e i relativi canoni, determinati in base al consumo idrico, sono introitati direttamente dal comune di Venezia; »;

6) alla lettera q), le parole « ed altre materie » sono sostituite dalle seguenti: « ed altri materiali »;

7) alla lettera s), le parole « valuta ed esprime i pareri » sono sostituite dalle seguenti: « esprime pareri obbligatori »;

c) al comma 5, secondo periodo, le parole « , sentiti la Regione Veneto e il Comune di Venezia, » sono sostituite dalle seguenti: « e d'intesa con il sindaco della Città metropolitana di Venezia, »;

d) al comma 6, quinto periodo, dopo le parole « Il Presidente sottopone alla » è inserita la seguente: « preventiva »;

e) al comma 7, primo periodo, dopo le parole « dotati di specifiche e comprovate competenze ed esperienza » è inserita la seguente: « anche »;

f) al comma 9:

1) al primo periodo, dopo le parole « dal Presidente dell'Autorità, » sono inserite le seguenti: « sentiti il Presidente della regione Veneto e il Sindaco della città metropolitana di Venezia, »;

2) al quinto periodo, le parole « può avvalersi » sono sostituite dalle seguenti: « si avvale »;

g) al comma 27-bis, le parole « di mare » sono soppresse;

h) al comma 27-quinquies, secondo periodo, le parole « sessanta giorni » sono sostituite dalle seguenti: « trenta giorni ».

5. All'articolo 4, comma 3, della legge 29 novembre 1984, n. 798, il secondo periodo è sostituito dal seguente: « Esso approva il piano degli interventi nell'ambito della Laguna di Venezia e decide sulla ripartizione delle risorse stanziare per la loro attuazione, nonché l'eventuale rimodulazione delle risorse ripartite. ».

EMENDAMENTI

4.1 (testo 2)

La Commissione

Approvato

Dopo il comma 1, inserire i seguenti:

«1-bis. All'articolo 2 del decreto-legge 20 luglio 2021, n. 103, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 settembre 2021, n. 125, apportare le seguenti modificazioni:

a) al comma 4-ter, sono aggiunti in fine i seguenti periodi: «In caso di mancata di definizione del procedimento di aggiornamento del Piano morfologico e ambientale della Laguna di Venezia entro il termine di cui al primo periodo e nelle more della conclusione di detto procedimento:

a) il Commissario straordinario di cui al comma 1 provvede a realizzare gli interventi previsti dal medesimo comma 1, garantendone la coerenza con i principi di cui all'articolo 1 della legge 16 aprile 1973, n. 171. Di tali interventi si tiene conto nell'aggiornamento del suddetto Piano;

b) il Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche per il Veneto - Trentino Alto-Adige - Friuli Venezia-Giulia provvede a eseguire gli interventi di manutenzione necessari all'attivazione funzionale delle barriere del Sistema MOSE alle bocche di porto lagunari per la salvaguardia di Venezia e della Laguna dalle acque alte, nonché di quelli necessari al mantenimento della funzionalità minima dei canali di navigazione lagunare, garantendone la coerenza con i principi di cui all'articolo 1 della legge 16 aprile 1973, n. 171. Per l'individuazione e per la predisposizione di un idoneo sito di conferimento dei sedimenti movimentati a tale scopo, il Provveditorato predispone gli atti progettuali necessari e acquisisce tutte le autorizzazioni, concessioni, licenze, pareri, nulla osta e assensi comunque denominati mediante conferenza di servizi da indire ai sensi dell'articolo 14-*bis* della legge 7 agosto 1990, n.241. Di tali interventi si tiene conto nell'aggiornamento del suddetto Piano.»

1-*ter*. Per le finalità di cui all'articolo 1 della legge 16 aprile 1973, n. 171, l'Autorità per la Laguna - Nuovo Magistrato alle acque di cui all'articolo 95, comma 1, del decreto legge 14 agosto 2020, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126, nel rispetto dei principi di equilibrio e di sostenibilità ambientale, economica e sociale del territorio lagunare, approva il nuovo Piano Morfologico della Laguna di Venezia finalizzato al riequilibrio idrogeologico della laguna, all'arresto e all'inversione del processo di deficit sedimentario e di degrado del bacino lagunare, mediante la riduzione e il contrasto delle determinanti, sia principali che secondarie, nonché al mantenimento delle morfologie e delle funzionalità idromorfodinamiche ed ecosistemiche del sistema lagunare. Il nuovo Piano Morfologico della Laguna di Venezia è aggiornato ogni sei anni e individua:

a) gli interventi necessari finalizzati al controllo dell'evoluzione negativa dell'ambiente lagunare, identificata nei suoi aspetti essenziali, come perdita di velme e barene, appiattimento ed approfondimento dei bassi fondali, interrimento dei canali, impoverimento di flora e fauna, migliorando altresì le capacità di resistenza e resilienza dell'ambiente lagunare, favorendo i processi di rinaturalizzazione;

b) le misure necessarie al fine di ridurre progressivamente l'inquinamento delle acque lagunari, nonché le attività atte a proteggere i corpi idrici lagunari superficiali e a migliorarne la qualità ambientale.

c) le attività di monitoraggio ambientale dei corpi idrici lagunari in relazione agli interventi di tipo idromorfologico, ecologico e di qualità ambientale.

1-*quater*. Nelle more dell'operatività dell'Autorità per la Laguna - Nuovo Magistrato alle acque di cui all'articolo 95, comma 1, del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104 il Piano di cui al comma 1-*ter* è approvato dal Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche per il Veneto - Trentino Alto-Adige - Friuli Venezia-Giulia.»

4.7

La Commissione

Approvato

Dopo il comma 4 inserire il seguente:

«4-*bis*. Ai fini della determinazione del compenso da riconoscere al Commissario liquidatore nominato ai sensi dell'articolo 95, comma 18, del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126, il rinvio alle tabelle allegate al decreto di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 4 febbraio 2010, n. 14, contenuto nel secondo periodo del medesimo comma 18 deve intendersi come riferibile all'applicazione di quanto previsto dall'articolo 3, commi 1, 2, 5, 6, primo periodo, 7, 8 e 9, del decreto del Presidente della Repubblica 7 ottobre 2015, n. 177.»

EMENDAMENTO TENDENTE AD INSERIRE UN ARTICOLO AGGIUNTIVO DOPO
L'ARTICOLO 4

4.0.3 (testo 3)

La Commissione

Approvato

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 4-bis

1. All'articolo 6 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, dopo il comma 9 sono aggiunti i seguenti:

9-bis. Le Autorità di sistema portuale rientrano tra i soggetti passivi dell'IRES previsti dall'articolo 73, comma 1, lettera c), del Testo unico delle imposte sui redditi, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917, nei confronti delle quali il presupposto d'imposta si verifica in modo unitario e autonomo.

9-ter. Non costituisce esercizio di attività commerciali, in quanto esercizio di funzioni statali da parte di enti pubblici, l'attività di prelievo autoritativa delle tasse di ancoraggio, delle tasse portuali sulle merci sbarcate e imbarcate e delle tasse per il rilascio delle autorizzazioni di cui all'articolo 16 della presente legge. Con decreto del Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze sono determinati i limiti minimi e massimi stabiliti, nonché i criteri per la determinazione degli stessi, per ciascuna tipologia dei prelievi. Ciascuna Autorità di sistema portuale determina l'importo delle predette tasse all'interno dei limiti previsti, destinando lo stesso alla copertura dei costi per la manutenzione e lo sviluppo delle parti comuni dell'ambito portuale destinate alla difesa del territorio, al controllo e tutela della sicurezza del traffico marittimo e del lavoro in ambito portuale, alla viabilità generale e ad attività che si connotino come estrinsecazione di potestà pubbliche, nonché al mantenimento dei fondali, oltre che alla copertura di quota parte dei costi generali. Le Autorità di sistema portuale sono tenute alla rendicontazione dei predetti costi con le modalità stabilite con il medesimo decreto di cui al secondo periodo.

9-quater. I canoni percepiti dalle Autorità di sistema portuale in relazione alle concessioni demaniali, comprese quelle di cui all'articolo 18 della presente legge, e di cui all'articolo 36 del codice della navigazione, approvato con il regio decreto 30 marzo 1942, n. 327, nonché alle autorizzazioni all'uso di zone e pertinenze demaniali di cui all'articolo 39 del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione marittima approvato con d.P.R. 15 febbraio 1952, n. 328, sono considerati redditi diversi e concorrono a formare il reddito complessivo per l'ammontare percepito nel periodo di imposta, ridotto del 50 per cento a titolo di deduzione forfetaria delle spese.".

2. Le disposizioni di cui al comma 1 hanno effetto per i periodi d'imposta che hanno inizio a decorrere dal 1° gennaio 2022. Sono fatti salvi i comportamenti adottati anteriormente e non si fa luogo al rimborso di quanto già versato.».

ARTICOLO 5 DEL DECRETO-LEGGE

Articolo 5.

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

1. All'articolo 94-bis del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 aprile 2020, n. 27, dopo il comma 7 sono aggiunti i seguenti:

« *7-bis.* In caso di cessazione entro il 31 dicembre 2022 della concessione Funivia Savona - San Giuseppe di Cairo e nelle more dell'individuazione di un nuovo concessionario, il Presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare Ligure occidentale, in deroga alle previsioni di cui all'articolo 21, comma 5, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, provvede, per un periodo massimo di ventiquattro mesi ad eseguire gli interventi necessari per il recupero della piena funzionalità tecnica di detta funivia, nonché all'individuazione di un nuovo concessionario secondo le modalità previste dal codice dei contratti pubblici di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50. Il termine di cui al primo periodo è prorogabile con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili non oltre il 31 dicembre 2024, ove strettamente necessario al completamento delle procedure di individuazione del

nuovo concessionario. Nelle more dell'individuazione di un nuovo concessionario, il Presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure occidentale provvede, altresì, alla gestione diretta dell'impianto funiviario.

7-ter. Qualora non sia stato possibile individuare un nuovo concessionario all'esito della procedura di cui al comma *7-bis*, la regione Liguria subentra allo Stato, quale titolare e concedente dell'impianto funiviario. Con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, previo accordo di programma tra il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e la regione Liguria, ai sensi dell'articolo 4, comma 4, lettera *a*), della legge 15 marzo 1997, n. 59, si provvede all'attuazione del conferimento e all'attribuzione alla regione Liguria, a decorrere dalla data di effettivo trasferimento dell'impianto funiviario, delle risorse di cui al comma *7-quater*.

7-quater. Per lo svolgimento delle attività di cui ai commi *7-bis* e *7-ter* e per l'eventuale supporto tecnico, il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure occidentale può avvalersi, 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 cui oneri sono posti a carico delle risorse di cui al comma *7-quinquies* nel limite massimo di spesa di 70 mila euro per l'anno 2022 e di 200 mila euro per ciascuno degli anni 2023 e 2024.

7-quinquies. Agli oneri derivanti dai commi *7-bis* e *7-ter*, quantificati nel limite massimo di euro 700.000 per l'anno 2022 e di euro 5.600.000 a decorrere dall'anno 2023, si provvede:

a) quanto ad euro 700.000 per l'anno 2022 mediante corrispondente utilizzo delle risorse di cui al 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;

b) quanto ad euro 5.600.000 a decorrere dall'anno 2023 a valere sulle 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 ai sensi dell'articolo 2 della legge 2 agosto 1952, n. 1221. ».

2. All'articolo 16, comma *3-sexies*, primo periodo, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, le parole: « 31 agosto 2022 » sono sostituite dalle seguenti: « 31 dicembre 2022 ».

EMENDAMENTO

5.2 (testo 3)

La Commissione

Approvato

Al comma 1, capoverso 7-bis, sostituire le parole: "e nelle more dell'individuazione di un nuovo concessionario" con le seguenti: ", al fine di eseguire gli interventi necessari per il recupero della piena funzionalità tecnica di detta funivia, di garantire la continuità dell'esercizio dei servizi di trasporto portuale a basso impatto ambientale e di traffico e di mantenere gli attuali livelli occupazionali e nelle more dell'individuazione di un nuovo concessionario,"

EMENDAMENTO TENDENTE AD INSERIRE UN ARTICOLO AGGIUNTIVO DOPO
L'ARTICOLO 5

5.0.6

[Paragone](#), [Martelli](#), [De Vecchis](#), [Giarrusso](#)

Improponibile

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«**Art. 5-bis.**

(Disposizioni urgenti per la continuità del servizio di pubblico trasporto verso il Mottarone)

1. Al fine di assicurare la continuità del servizio di pubblico di trasporto dalla città di Stresa alla cima del Mottarone, fino alla conclusione dei lavori di ripristino dell'infrastruttura, è istituito un

servizio di autocorse sostitutive, con partenza dal piazzale della funivia e arrivo al piazzale della stazione di sommità della funivia medesima.».

ARTICOLO 6 DEL DECRETO-LEGGE

Articolo 6.

(Disposizioni in materia di trasporto aereo)

1. Al fine di accelerare lo sviluppo del Sistema nazionale integrato dei trasporti (SNIT) e di aumentare l'accesso ferroviario mediante mezzo pubblico agli aeroporti, nonché di incrementare la rilevanza strategica e lo sviluppo degli aeroporti intercontinentali italiani:

a) le procedure di valutazione di impatto ambientale di cui all'articolo 6, comma 3-*ter*, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, nonché quelle relative alle opere inserite nei piani di sviluppo aeroportuali, ivi inclusi gli interventi di mitigazione e miglioramento ambientale, sono svolte nei tempi previsti per i progetti di cui all'articolo 8, comma 2-*bis*, del decreto legislativo n. 152 del 2006;

b) il dibattito pubblico di cui all'articolo 22 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, si svolge secondo i termini previsti dall'articolo 46, comma 1, secondo periodo, del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108;

c) sono ridotti della metà i termini per l'accertamento di conformità di cui all'articolo 2 del decreto del Presidente della Repubblica 18 aprile 1994, n. 383, relativamente ai piani di sviluppo aeroportuale e alle opere inserite in detti piani.

2. Le opere di cui al comma 1 che comportano un miglioramento dell'impatto ambientale sulle aree antropizzate sono recepite in via prioritaria all'interno degli strumenti di pianificazione urbanistica, naturalistica e paesaggistica vigenti.

3. In relazione ai piani di sviluppo aeroportuale degli aeroporti di interesse nazionale diversi da quelli di cui al comma 1, nonché alle opere inserite nei medesimi piani di sviluppo, i termini delle procedure di valutazione ambientale di cui alla Parte Seconda del decreto legislativo n. 152 del 2006 sono ridotti della metà. Si applicano, altresì, le disposizioni di cui al comma 1, lettere b) e c).

EMENDAMENTI E ORDINI DEL GIORNO

6.2

[Sbrana](#)

Improponibile

Al comma 1, sostituire le parole: «sviluppo dei tre aeroporti intercontinentali di Roma Fiumicino, Milano Malpensa e Venezia Tessera» con le seguenti: «sviluppo dei quattro aeroporti intercontinentali di Roma Fiumicino, Milano Malpensa, Pisa-San Giusto e Venezia Tessera».

6.14

La Commissione

Approvato

Dopo il comma 3, aggiungere, in fine, il seguente:

«3-*bis*. Al fine di conseguire celermente gli obiettivi del Piano nazionale di ripresa e resilienza previsti dalla missione 2 del Piano nazionale di ripresa e resilienza (M2-Rivoluzione verde e Transizione ecologica), all'articolo 20, comma 8, del decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 199, dopo la lettera c-*bis*) è inserita la seguente:

"c-*bis*.1) i siti e gli impianti nelle disponibilità delle società di gestione aeroportuale all'interno del perimetro di pertinenza degli aeroporti delle isole minori, di cui all'allegato I, del decreto del Ministro dello sviluppo economico 14 febbraio 2017, ferme restando le necessarie verifiche tecniche da parte dell'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC);"»

6.24 (testo 2)

La Commissione

Approvato

Dopo il comma 3, inserire il seguente:

«3-bis. All'articolo 11-*quinquiesdecies* del decreto-legge 22 aprile 2021, n. 52, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 giugno 2021, n. 87, le parole "31 dicembre 2022" sono sostituite dalle seguenti "31 marzo 2023"».

G6.1

[Di Girolamo](#)

Non posto in votazione (*)

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione in legge del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante "Disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili" (A.S. 2646),

premessò che:

l'articolo 6 del provvedimento in esame reca misure di semplificazione e di accelerazione per la realizzazione degli interventi inseriti nei piani di sviluppo aeroportuale;

considerato che:

come noto, il Piano Nazionale degli Aeroporti, approvato con D.P.R. del 17 settembre 2015 n. 201, auspica la creazione di sistemi aeroportuali di rango regionale. In particolare, per la Regione Campania, il Piano qualifica l'Aeroporto Internazionale di Napoli - Capodichino tra quelli di rilevanza strategica e lo scalo di Salerno - Pontecagnano, all'interno dello stesso bacino, tra quelli di interesse nazionale, purché si realizzino le condizioni di specializzazione dello scalo e del raggiungimento dell'equilibrio economico-finanziario, anche tendenziale, in un arco temporale ragionevole e di adeguati indici di solvibilità patrimoniali;

il citato Piano prevede che il bacino di traffico della Campania generi una domanda di circa 12,0 milioni di passeggeri/anno con un orizzonte temporale del 2030. Tale domanda non verrebbe soddisfatta con la strategia di sviluppo attualmente prevista nel Piano Nazionale: infatti, lo strumento di pianificazione sopra citato prevede per il bacino della Campania al 2030, nello scenario massimo, un volume di passeggeri pari a 8,8 di cui 7,0 sullo scalo di Napoli e 1,8 sull'aeroporto di Salerno;

il sistema campano degli aeroporti di Napoli e Salerno, la cui gestione unitaria è di recente costituzione, soffre della saturazione di Capodichino il cui traffico passeggeri nel 2019 è stato pari a 10,8 ml pax/anno e la crescita registrata nel triennio è stata + 26,6% (nel 2017), +15,8% (nel 2018), +9,3% (nel 2019); mentre per l'aeroporto di Salerno, nella sua massima configurazione, la capacità di servizio è stimata in circa 1,5 - 2,0 ml di pax/anno, che costituisce il 15 - 20% del traffico 2019 di Capodichino;

al fine di individuare una soluzione alle esigenze di sviluppo del trasporto aereo della Regione Campania, era stata sviluppata una serie di attività ed atti programmatici del Governo, finalizzati alla realizzazione di un nuovo aeroporto Civile localizzato a Grazzanise in provincia di Caserta, ove è presente un aeroporto militare. Tra gli atti programmatici la rilevanza della realizzazione del nuovo scalo di Grazzanise era stata ribadita nello "Studio Strategico per lo sviluppo del sistema aeroportuale nazionale" elaborato dall'ENAC nel 2009 ed approvato dal Ministro dei Trasporti pro tempore. Tale studio aveva trovato poi attuazione nella proposta al Ministro di Piano Nazionale degli Aeroporti elaborato dall'Enac nel 2012;

rilevato che:

lo scalo di Grazzanise è uno scalo militare non strategico per le forze armate in quanto non rientra tra quelli classificati M.O.B. (Main Operating Base) dal Decreto del Ministero della Difesa del 25/01/2008. L'aeroporto, dotato di una pista di volo di lunghezza pari a 3000 metri, è ubicato in un'area agricola, pianeggiante e scarsamente urbanizzata. Nelle preliminari ipotesi di sviluppo, che avrebbero poi dovuto trovare conferma in un apposito Master Plan aeroportuale, erano stati ipotizzati scenari alternativi sia con l'utilizzo dell'attuale infrastruttura di volo che con la realizzazione di una nuova pista. Il nuovo aeroporto di Grazzanise era stata programmato anche valutando una serie di

opere infrastrutturali di complemento sulle altre modalità di trasporto che avrebbero migliorato la sua connessione con il territorio;

la procedura attualmente in corso di aggiornamento e revisione del vigente Piano Nazionale potrebbe essere l'occasione per riconsiderare l'integrazione dello scalo di Grazzanise all'interno del sistema aeroportuale campano,

impegna il Governo:

al fine di soddisfare le esigenze di sviluppo del trasporto aereo della Regione Campania, a riconsiderare, nell'ambito dell'aggiornamento e della revisione del Piano nazionale aeroporti, la destinazione per usi civili e per il trasporto merci dell'aeroporto militare di Grazzanise.

(*) Accolto dal Governo

G6.100 (già em. 6.21)

[Gaudiano](#), [Cioffi](#)

V. testo 2

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante "Disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili" (A.S. 2646),

premessi che:

il provvedimento in esame, all'articolo 6 reca disposizioni in materia di trasporto aereo e, in particolare, mira a favorire l'accesso ferroviario mediante mezzo pubblico agli aeroporti;

considerato che:

per l'aeroporto di Salerno Costa d'Amalfi sono già previsti lavori di ulteriore ampliamento della pista, 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 Salerno - Reggio Calabria ma non è dotato di una stazione ferroviaria che permetta l'accesso dei viaggiatori,

invita il Governo:

a promuovere uno studio di fattibilità tecnico-economica per la realizzazione di una stazione ferroviaria lungo la tratta Salerno-Reggio Calabria in adiacenza dell'aeroporto Salerno Costa d'Amalfi, al fine di consentire l'accesso a tutta la costa cilentana e la costiera amalfitana, nonché alle aree interne e al Porto di Salerno, attraverso il trasporto ferroviario già esistente.

G6.100 (testo 2)

[Gaudiano](#), [Cioffi](#)

Non posto in votazione (*)

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante "Disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili" (A.S. 2646),

premessi che:

il provvedimento in esame, all'articolo 6 reca disposizioni in materia di trasporto aereo e, in particolare, mira a favorire l'accesso ferroviario mediante mezzo pubblico agli aeroporti;

considerato che:

per l'aeroporto di Salerno Costa d'Amalfi sono già previsti lavori di ulteriore ampliamento della pista, 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 Salerno - Reggio Calabria ma non è dotato di una stazione ferroviaria che permetta l'accesso dei viaggiatori,

invita il Governo:

a valutare l'opportunità di promuovere uno studio di fattibilità tecnico-economica per la realizzazione di una stazione ferroviaria lungo la tratta Salerno-Reggio Calabria in adiacenza dell'aeroporto Salerno Costa d'Amalfi, al fine di consentire l'accesso a tutta la costa cilentana e la costiera amalfitana, nonché alle aree interne e al Porto di Salerno, attraverso il trasporto ferroviario già esistente.

(*) Accolto dal Governo

EMENDAMENTO TENDENTE AD INSERIRE UN ARTICOLO AGGIUNTIVO DOPO
L'ARTICOLO 6

6.0.3 (testo 2)

La Commissione

Approvato

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 6-bis

1. L'articolo 2-ter del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, è sostituito dal seguente:

«Art. 2-ter.

(Norme per favorire l'attuazione delle sinergie all'interno del gruppo Ferrovie dello Stato italiano)

1. Allo scopo di realizzare le sinergie volute dall'articolo 49 del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 luglio 2017, n. 96, anche mediante la razionalizzazione degli acquisti e l'omogeneizzazione dei procedimenti in capo alle società del gruppo Ferrovie dello Stato nonché per rilanciare gli investimenti del settore delle infrastrutture attraverso la programmazione, la progettazione, la realizzazione e la gestione integrata delle reti ferroviarie e stradali di interesse nazionale:

a) ANAS S.p.A. e le società da questa controllate sono autorizzate a stipulare, anche in deroga alla disciplina del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, e ferme restando le norme che costituiscono attuazione delle disposizioni delle direttive 2014/24/UE e 2014/25/UE, appositi accordi e convenzioni con le altre società del Gruppo Ferrovie dello Stato, ivi compresa Ferservizi S.p.A. anche in qualità di centrale di committenza, al fine di potersi avvalere delle prestazioni di beni e servizi resi dalle altre società del Gruppo;

b) ANAS S.p.A. e le società da questa controllate possono avvalersi dei contratti, compresi gli accordi-quadro, stipulati dalle altre Società del Gruppo Ferrovie dello Stato per gli acquisti in modo unitario di beni e servizi;

c) ANAS S.p.A. e le società da questa controllate possono concedere alle altre Società del Gruppo Ferrovie dello Stato l'uso di beni immobili in gestione.»

ARTICOLO 7 DEL DECRETO-LEGGE

Articolo 7.

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

1. Al fine di ridurre gli oneri amministrativi a carico dell'utenza, di favorire lo sviluppo della mobilità sostenibile, nonché di incrementare la sicurezza della circolazione stradale, al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 24:

1) al comma 4, primo periodo, dopo le parole: « manufatti per il rifornimento » sono inserite le seguenti: « e la ricarica dei veicoli »;

2) al comma 5, dopo le parole: « da aree di servizio » sono inserite le seguenti: « , da aree per la ricarica dei veicoli, »;

3) al comma 5-*bis*, dopo le parole: « dei servizi di distribuzione di carbolubrificanti » sono inserite le seguenti: « , delle norme che disciplinano l'installazione e la gestione di stazioni di ricarica elettrica »;

b) all'articolo 47, al comma 2, lettera a), i capoversi categoria L1e, categoria L2e, categoria L3e e categoria L4e sono sostituiti dai seguenti:

« - categoria L1e: veicoli a due ruote la cilindrata del cui motore non supera i 50 cc per i motori a combustione interna ad accensione comandata, la cui potenza del motore elettrico non supera i 4 kW e la cui velocità massima di costruzione non supera i 45 km/h;

- categoria L2e: veicoli a tre ruote la cilindrata del cui motore non supera i 50 cc per i motori a combustione interna ad accensione comandata o non supera i 500 cc per i motori a combustione interna ad accensione spontanea, la cui potenza del motore elettrico non supera i 4 kW, la cui massa in ordine di marcia non supera i 270 kg e la cui velocità massima di costruzione non supera i 45 km/h;

- categoria L3e: veicoli a due ruote che non possono essere classificati come appartenenti alla categoria;

- categoria L4e: veicoli a tre ruote asimmetriche rispetto all'asse longitudinale mediano, costituiti da veicoli di categoria L3e dotati di sidecar, con un numero massimo di quattro posti a sedere incluso il conducente e con un numero massimo di due posti per passeggeri nel sidecar; »;

c) all'articolo 50:

1) al comma 1, dopo le parole « potenza nominale continua massima di 0,25 KW » sono inserite le seguenti: « , o di 0,5 KW se adibiti al trasporto di merci, »;

2) al comma 2 è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « I velocipedi adibiti al trasporto di merci devono avere un piano di carico approssimativamente piano e orizzontale, aperto o chiuso, corrispondente al seguente criterio: lunghezza del piano di carico × larghezza del piano di carico \geq 0,3 × lunghezza del veicolo × larghezza massima del veicolo. »;

3) dopo il comma 2 sono aggiunti i seguenti:

« 2-*bis*. I velocipedi a pedalata assistita non rispondenti ad una o più delle caratteristiche o prescrizioni indicate nel comma 1 sono considerati ciclomotori ai sensi e per gli effetti dell'articolo 97.

2-*ter*. Chiunque fabbrica, produce, pone in commercio o vende velocipedi a pedalata assistita che sviluppino una velocità superiore a quella prevista dal comma 1 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 1.084 a euro 4.339. Alla sanzione da euro 845 ad euro 3.382 è soggetto chi effettua sui velocipedi a pedalata assistita modifiche idonee ad aumentare la potenza nominale continua massima del motore ausiliario elettrico o la velocità oltre i limiti previsti dal comma 1. ».

d) all'articolo 97, dopo il comma 3 è inserito il seguente:

« 3-*bis*. In caso di trasferimento di residenza delle persone fisiche intestatarie di certificati di circolazione, l'ufficio competente del Dipartimento per la mobilità sostenibile procede all'aggiornamento dell'archivio nazionale dei veicoli (ANV), di cui agli articoli 225 e 226. A tal fine, i comuni danno notizia dell'avvenuto trasferimento di residenza per il tramite dell'archivio nazionale della popolazione residente (ANPR) non appena eseguita la registrazione della variazione anagrafica. In caso di trasferimento della sede delle persone giuridiche intestatarie di certificati di circolazione, l'aggiornamento dell'archivio nazionale dei veicoli è richiesto dalle medesime persone giuridiche all'ufficio competente del Dipartimento per la mobilità sostenibile o a uno dei soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264, abilitati al collegamento telematico con il centro elaborazione dati del Dipartimento stesso entro trenta giorni dal trasferimento. »;

e) all'articolo 116, comma 3, la lettera f) è sostituita dalla seguente:

« f) B:

1) autoveicoli la cui massa massima autorizzata non supera 3500 kg e progettati e costruiti per il

trasporto di non più di otto persone oltre al conducente; ai veicoli di questa categoria può essere agganciato un rimorchio avente una massa massima autorizzata non superiore a 750 kg. Agli autoveicoli di questa categoria può essere agganciato un rimorchio la cui massa massima autorizzata superi 750 kg, purché la massa massima autorizzata di tale combinazione non superi 4250 kg. Qualora tale combinazione superi 3500 chilogrammi, è richiesto il superamento di una prova di capacità e comportamento su veicolo specifico. In caso di esito positivo, è rilasciata una patente di guida che, con un apposito codice comunitario, indica che il titolare può condurre tali complessi di veicoli;

2) veicoli senza rimorchio adibiti al trasporto di merci, alimentati con combustibili alternativi di cui all'articolo 2 della direttiva 96/53/CE del Consiglio del 25 luglio 1996 e con una massa autorizzata massima superiore a 3500 kg ma non superiore a 4250 kg, a condizione che la massa superiore ai 3500 kg non determini aumento della capacità di carico in relazione allo stesso veicolo e sia dovuta esclusivamente all'eccesso di massa del sistema di propulsione in relazione al sistema di propulsione di un veicolo delle stesse dimensioni dotato di un motore convenzionale a combustione interna ad accensione comandata o ad accensione a compressione. In tali casi, la patente di guida deve essere conseguita da almeno due anni; »;

f) all'articolo 117, comma 2-*bis*, dopo il secondo periodo è inserito il seguente: « Per le autovetture elettriche o ibride *plug-in*, il limite di potenza specifica è di 65 kW/t compreso il peso della batteria. »;

g) all'articolo 120:

1) la rubrica è sostituita dalla seguente: « Requisiti morali per ottenere il rilascio della patente di guida e disposizioni sull'interdizione alla conduzione di velocipedi a pedalata assistita »;

2) dopo il comma 6 è aggiunto il seguente:

« 6-*bis*. Nei confronti dei soggetti indicati dal comma 1, il giudice con la sentenza di condanna o con l'applicazione di una misura di sicurezza o di prevenzione, ovvero il prefetto con l'irrogazione dei divieti di cui agli articoli 75, comma 1, lettera a), e 75-*bis*, comma 1, lettera f), del testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 309 del 1990, può disporre l'interdizione dalla conduzione dei velocipedi a pedalata assistita di cui all'articolo 50, comma 1, fatti salvi gli effetti di provvedimenti riabilitativi e, per i soggetti destinatari dei predetti divieti, per tutta la loro durata. Nell'ipotesi di cui al comma 2, il prefetto con il provvedimento di revoca della patente di guida può disporre l'applicazione dell'ulteriore misura dell'interdizione dalla conduzione dei predetti velocipedi. Avverso il provvedimento interdittivo del prefetto è ammesso ricorso ai sensi del comma 4. La violazione della misura interdittiva di cui al presente comma è punita con la sanzione amministrativa pecuniaria da euro 2.000 a euro 7.000 ed è disposta la confisca del mezzo. »;

h) all'articolo 126:

1) al comma 8, le parole « La validità » sono sostituite dalle seguenti: « Fatto salvo quanto previsto dal comma 8-*ter*, la validità » e le parole « Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici », ovunque ricorrono, sono sostituite dalle seguenti « Dipartimento per la mobilità sostenibile »;

2) dopo il comma 8-*bis* è inserito il seguente:

« 8-*ter*. Qualora una patente di guida sia scaduta da più di cinque anni, la conferma della validità è subordinata anche all'esito positivo di un esperimento di guida finalizzato a comprovare il permanere dell'idoneità tecnica alla guida del titolare. A tal fine, gli uffici periferici del Dipartimento per la mobilità sostenibile rilasciano, previa acquisizione della certificazione medica di cui al comma 8 e su richiesta del conducente, una ricevuta di prenotazione dell'esperimento di guida, valida per condurre il veicolo fino al giorno della prova. L'esperimento di guida consiste nell'esecuzione di almeno una delle manovre e almeno tre dei comportamenti di guida nel traffico previsti per la prova di verifica delle capacità e dei comportamenti per il conseguimento della patente della medesima categoria di quella posseduta. Se, il giorno della prova, il conducente che deve sottoporsi all'esperimento di guida è assente, o nel caso di esito negativo dell'esperimento, la patente è revocata. »;

3) al comma 9 è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « Si applicano le disposizioni di cui al comma 8-*ter*. »;

4) al comma 10, dopo le parole: « Direzione generale per la motorizzazione » sono inserite le seguenti:

« per i servizi ai cittadini ed alle imprese in materia di trasporti e di navigazione » e le parole « Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici » sono sostituite dalle seguenti: « Dipartimento per la mobilità sostenibile »;

5) al comma 10-*bis*, le parole: « Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici » sono sostituite dalle seguenti: « Dipartimento per la mobilità sostenibile » e le parole « Ministero delle infrastrutture e dei trasporti » sono sostituite dalle seguenti: « Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili »;

i) all'articolo 190, comma 7, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « Le macchine per uso di persone con disabilità possono, altresì, circolare sui percorsi ciclabili e sugli itinerari ciclopedonali, nonché, se asservite da motore, sulle piste ciclabili, sulle corsie ciclabili, sulle corsie ciclabili per doppio senso ciclabile e sulle strade urbane ciclabili. ».

2. Con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da pubblicare nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana, sono definite le modalità di annotazione sul documento unico dell'eccesso di massa connesso al sistema di propulsione installato, nonché di aggiornamento del documento unico già rilasciato. L'efficacia della disposizione di cui al comma 1, lettera e), è subordinata alla definizione della procedura di consultazione della Commissione europea ai sensi della direttiva 96/53/CE del Consiglio del 25 luglio 1996 e la medesima disposizione di cui al comma 1, lettera e), si applica ai veicoli per i quali il documento di circolazione riporta le indicazioni di cui al primo periodo.

3. All'articolo 33-*bis*, comma 1, primo periodo, del decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8, le parole « di dodici mesi » sono sostituite dalle seguenti: « di ventiquattro mesi ».

4. Al fine di contenere gli oneri finanziari a carico dell'utenza, dal 1° luglio 2022 al 31 dicembre 2022 e comunque non oltre la conclusione della verifica della sussistenza delle condizioni per la prosecuzione dell'attuale rapporto concessorio delle autostrade A24 e A25, ove tale conclusione sia anteriore alla data del 31 dicembre 2022, è sospeso l'incremento delle tariffe di pedaggio delle autostrade A24 e A25. Per la durata del periodo di sospensione, si applicano le tariffe di pedaggio vigenti alla data del 31 dicembre 2017.

EMENDAMENTI E ORDINI DEL GIORNO

7.17 (testo 2)

La Commissione

Approvato

Apportare le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, alla lettera a) premettere la seguente:

«0a) all'articolo 7, comma 9, l'ultimo periodo è sostituito dal seguente: «Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili sono individuate le tipologie dei comuni che possono avvalersi di tale facoltà, le modalità di riscossione del pagamento, le categorie dei veicoli esentati, nonché, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, i massimali delle tariffe, da definire tenendo conto delle emissioni inquinanti dei veicoli e delle tipologie dei permessi.»;

b) dopo il comma 2, inserire il seguente:

«2-*bis*. Il decreto di cui all'articolo 7, comma 9, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificato dal comma 1, lettera 0a), del presente articolo, è adottato entro centoventi giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto e può essere aggiornato entro il 31 gennaio di ciascun anno.».

7.30

La Commissione

Approvato

Al comma 1, lettera b), al capoverso categoria "L3e", aggiungere, in fine, le seguenti parole: "L1e".

7.34

La Commissione

Approvato

Al comma 1, dopo la lettera c), inserire la seguente:

«c-bis) all'articolo 61, comma 1, lettera c), inserire, in fine, i seguenti periodi: "I veicoli o complessi di veicoli che sono equipaggiati con cabine allungate o con dispositivi aerodinamici rispondenti ai requisiti di omologazione della normativa europea possono superare le lunghezze totali previste dal presente articolo nel rispetto, comunque, di quanto prescritto al successivo comma 5. Tali dispositivi devono essere piegati, ritratti o rimossi, a cura del conducente, ove sia a rischio la sicurezza di altri utenti della strada o del conducente o, su strade urbane ed extraurbane con limite di velocità inferiore o uguale ai 50 km/h, in presenza di altri utenti della strada vulnerabili. L'uso dei dispositivi aerodinamici deve essere comunque compatibile con le operazioni di trasporto intermodali e, in ogni caso, allorché ritratti o piegati, i dispositivi non devono superare di oltre 20 cm la lunghezza totale del veicolo o complesso di veicoli privi di tali dispositivi.».

7.1000

La Commissione

Approvato

Al comma 1, lettera d), capoverso «3-bis», al secondo periodo, sostituire le parole: «dell'archivio» con le seguenti: «dell'anagrafe».

7.44

La Commissione

Approvato

Al comma 1, dopo la lettera d) aggiungere le seguenti:

«d-bis) all'articolo 110, sono apportate le seguenti modifiche:

1) al comma 5, le parole: "per gli adempimenti previsti ai commi 2, 3 e 4" sono sostituite dalle seguenti: "di svolgimento, in via esclusivamente telematica, degli adempimenti previsti ai commi 2, 2-bis e 3";

2) dopo il comma 5, è inserito il seguente: "5-bis. Le operazioni di cui ai commi 2, 2-bis e 3 sono svolte dall'Ufficio della motorizzazione civile anche per il tramite dei soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264, attraverso il collegamento telematico con il centro elaborazione dati del Dipartimento per la mobilità sostenibile secondo le modalità stabilite con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.";

d-ter) all'articolo 114, sono apportate le seguenti modifiche:

1) al comma 6, dopo le parole: "Le modalità per l'immatricolazione" sono aggiunte le seguenti ", gestite esclusivamente in via telematica,";

2) dopo il comma 6, è inserito il seguente: "6-bis. Le operazioni di cui al comma 2 sono svolte dall'Ufficio della motorizzazione civile anche per il tramite dei soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264, attraverso il collegamento telematico con il centro elaborazione dati del Dipartimento per la mobilità sostenibile secondo le modalità stabilite con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili."»

7.51 (testo 2)

La Commissione

Approvato

Al comma 1, sostituire la lettera e) con la seguente:

«e) all'articolo 116:

1) al comma 3, la lettera f) è sostituita dalla seguente:

«f) B:

1) autoveicoli la cui massa massima autorizzata non supera 3500 kg e progettati e costruiti per il trasporto di non più di otto persone oltre al conducente; ai veicoli di questa categoria può essere agganciato un rimorchio avente una massa massima autorizzata non superiore a 750 kg. Agli autoveicoli di questa categoria può essere agganciato un rimorchio la cui massa massima autorizzata superi 750 kg, purché la massa massima autorizzata di tale combinazione non superi 4250 kg. Qualora tale combinazione superi 3500 chilogrammi, è richiesto il superamento di una prova di capacità e comportamento su veicolo specifico. In caso di esito positivo, è rilasciata una patente di guida che, con un apposito codice comunitario, indica che il titolare può condurre tali complessi di veicoli;

2) veicoli senza rimorchio adibiti al trasporto di merci, alimentati con combustibili alternativi di cui all'articolo 2 della direttiva 96/53/CE del Consiglio del 25 luglio 1996 e con una massa autorizzata massima superiore a 3500 kg ma non superiore a 4250 kg, a condizione che la massa superiore ai 3500 kg non determini aumento della capacità di carico in relazione allo stesso veicolo e sia dovuta esclusivamente all'eccesso di massa del sistema di propulsione in relazione al sistema di propulsione di un veicolo delle stesse dimensioni dotato di un motore convenzionale a combustione interna ad accensione comandata o ad accensione a compressione. In tali casi, la patente di guida deve essere conseguita da almeno due anni;»

2) al comma 4, le parole: "C1, C, D1 e D, anche se alla guida di veicoli trainanti un rimorchio" sono sostituite dalle seguenti: "BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE";

3) al comma 11, le parole: "C1 o C, anche speciale, ovvero C1E o CE" sono sostituite dalle seguenti: "C1, C, C1E e CE, anche speciale" e dopo le parole: "D1, D1E, D e DE" sono inserite le seguenti: ", anche speciale,".»

7.52

La Commissione

Approvato

Al comma 1, lettera g), numero 1), sostituire la parola: «moralì» con la seguente: «soggettivi».

7.63

La Commissione

Approvato

Al comma 1, dopo la lettera g), aggiungere la seguente:

« g-bis) all'articolo 123, comma 7, è aggiunto, in fine, il seguente periodo:

"Il corso di formazione, presso un'autoscuola, frequentato da parte del titolare di patente A1 o A2 e svolto ai sensi dell'articolo 7 paragrafo 1, lettera c) della Direttiva 2006/126/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 29 Dicembre 2006 concernente la patente di guida, nelle condizioni ivi previste, consente il conseguimento, rispettivamente, della patente A2 o A senza il sostenimento di un esame di guida."»

7.68

La Commissione

Approvato

Al comma 1, dopo la lettera g) aggiungere la seguente:

"g-bis) all'articolo 123, il comma 7-bis è sostituito dal seguente: "L'avvio di attività di un'autoscuola avviene tramite segnalazione certificata di inizio di attività ai sensi dell'articolo 19-bis, comma 3, della legge 7 agosto 1990, n. 241, trasmessa per via telematica allo Sportello unico delle attività produttive istituito presso il Comune territorialmente competente in ragione della sede dell'autoscuola stessa. Ai fini delle verifiche preventive relative alla disponibilità del parco veicolare di cui al comma 7, per ciascuno Sportello unico delle attività produttive è assicurata una specifica funzionalità di accesso e consultazione dell'Archivio Nazionale dei Veicoli di cui all'articolo 226, commi 5, 6 e 7.".

7.69

La Commissione

Approvato

Al comma 1, lettera h), numero 2) capoverso 8-ter) sostituire le parole da: «Se, il giorno della prova» a «la patente è revocata» con le seguenti: «In caso di esito negativo dell'esperimento di guida, la patente è revocata con decorrenza dal giorno stesso della prova. In caso di assenza del titolare, la patente è sospesa fino all'esito positivo di un ulteriore esperimento di guida che dovrà essere richiesto dall'interessato. La sospensione decorre dal giorno successivo a quello fissato per la prova senza necessità di emissione di un ulteriore provvedimento da parte degli uffici periferici del Dipartimento per la mobilità sostenibile.».

7.81

La Commissione

Approvato

Al comma 1, dopo la lettera h), inserire la seguente:

«h-bis) all'articolo 167 sono apportate le seguenti modificazioni:

a) dopo il comma 1 è inserito il seguente: «1-bis. Nel rilevamento della massa dei veicoli effettuato con gli strumenti di cui al comma 12 si applica una riduzione pari al 5 per cento del valore misurato, mentre nel caso di utilizzo di strumenti di cui al comma 12-bis si applica una riduzione pari al 10 per cento del valore misurato.».

b) il comma 2 è sostituito dal seguente: «2. Chiunque circola con un veicolo la cui massa complessiva a pieno carico risulta essere superiore a quella indicata nella carta di circolazione, quando detta massa è superiore a 10 t, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma: a) da euro 42 a euro 173, se l'eccedenza non supera 1 t; b) da euro 87 a euro 345, se l'eccedenza non supera le 2 t; c) da euro 173 a euro 695, se l'eccedenza non supera le 3 t; d) da euro 431 a euro 1.734, se l'eccedenza supera le 3 t.».

c) il comma 2-bis è sostituito dal seguente: «2-bis. I veicoli di cui al comma 2, se ad alimentazione esclusiva o doppia a metano, GPL, elettrica e ibrida e dotati di controllo elettronico della stabilità, possono circolare con una massa complessiva a pieno carico che non superi quella indicata nella carta di circolazione più una tonnellata. Si applicano le sanzioni di cui al comma 2.».

d) il comma 3 è sostituito dal seguente: « Per i veicoli di massa complessiva a pieno carico non superiore a 10 t, le sanzioni amministrative previste nel comma 2 sono applicabili allorché l'eccedenza, non superi rispettivamente il cinque, quindici, venticinque per cento, oppure superi il venticinque per cento della massa complessiva.»

e) al comma 3-bis il numero «15» è sostituito dal seguente «10».

f) il comma 5 è sostituito dal seguente: «5. Chiunque circola con un autotreno o con un autoarticolato la cui massa complessiva a pieno carico risulti superiore a quella indicata nella carta di circolazione è soggetto ad un'unica sanzione amministrativa uguale a quella prevista nel comma 2. La medesima sanzione si applica anche nel caso in cui un autotreno o un articolato sia costituito da un veicolo trainante di cui al comma 2-bis: in tal caso l'eccedenza di massa è calcolata separatamente tra i veicoli del complesso applicando le tolleranze di cui al comma 2-bis per il veicolo trattore.».

g) al comma 10 la parola «dieci» è sostituita dalla seguente «cinque».

h) al comma 10-bis le parole « valore minimo fra il 20 per cento e il 10» sono sostituite dal seguente numero «5».

i) il comma 11 è sostituito dal seguente: «11. Le sanzioni amministrative previste nel presente articolo sono applicabili anche ai trasporti ed ai veicoli eccezionali, definiti all'articolo 10, quando venga superata la massa complessiva massima indicata nell'autorizzazione, La prosecuzione del viaggio è subordinata al rilascio di una nuova autorizzazione.».

l) al comma 12 dopo le parole « strumenti di pesa » sono aggiunte le seguenti « di tipo statico».

m) dopo il comma 12 è inserito il seguente: » 12-*bis*. Costituiscono altresì fonti di prova per il controllo del carico le risultanze degli strumenti di pesa di tipo dinamico in dotazione agli organi di polizia, omologati o approvati dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. Le spese per l'accertamento sono a carico dei soggetti di cui al comma 9 in solido.».

7.98 (testo 2)

La Commissione

V. testo 3

Al comma 1, dopo la lettera i), inserire le seguenti:

«*i-bis*) dopo l'articolo 198, inserire il seguente:

«Art. 198-*bis*

(Disposizioni in materia di illeciti reiterati e relative sanzioni)

1. La violazione, anche in tempi diversi, della medesima norma relativa alla circolazione di un veicolo non avente i requisiti tecnici o amministrativi richiesti dalla legge, è considerata, ove ricorrano le condizioni di cui ai commi 2 e 3, e ai fini dell'applicazione della sanzione prevista dal comma 4, come un'unica infrazione. Resta fermo che le condotte commesse successivamente alla prima notificazione ovvero alla contestazione immediata costituiscono nuove violazioni.

2. Nel caso di accertamento di più violazioni senza contestazione immediata ai sensi dell'articolo 201, l'illecito amministrativo oggetto della prima notifica assorbe quelli accertati nei novanta giorni antecedenti alla medesima notifica e non ancora notificati.

3. Fuori dai casi di cui al comma 2, l'illecito amministrativo oggetto di contestazione immediata assorbe le violazioni accertate, in assenza di contestazione ai sensi dell'articolo 201, nei novanta giorni antecedenti alla predetta contestazione e non ancora notificate. Nel rispetto delle condizioni di sicurezza della circolazione e fatti salvi i divieti posti da altre disposizioni, l'organo accertatore può autorizzare il trasgressore a completare il viaggio o a raggiungere il luogo di destinazione per la via più breve e nel più breve tempo possibile.

4. Nei casi di cui ai commi 2 e 3, fermo restando il pagamento delle spese di accertamento e notificazione relative a ciascuna violazione, ove ricorrano le condizioni per il pagamento in misura ridotta ai sensi dell'articolo 202, si applica la sanzione del pagamento di una somma pari al triplo del minimo edittale previsto dalla disposizione violata, se più favorevole.

5. In deroga all'articolo 202, il pagamento della somma di cui al comma 4 può essere effettuato entro cento giorni dalla prima notificazione o dalla contestazione immediata di cui al comma 6. Qualora nei termini indicati dall'articolo 202, sia stato già effettuato il pagamento in misura ridotta previsto per la specifica violazione, nel suddetto termine di cento giorni può essere effettuata l'integrazione del pagamento da corrispondere all'organo di polizia stradale che ha effettuato la prima notificazione o la contestazione immediata, secondo le modalità indicate dallo stesso.

6. Il pagamento della somma prevista al comma 4, effettuato all'organo di polizia stradale che ha curato la prima notificazione o la contestazione immediata, con contestuale pagamento delle spese di accertamento e notificazione per la violazione da esso accertata, costituisce il presupposto per l'istanza di archiviazione, di cui al comma 7, delle violazioni assorbite ai sensi dei commi 2 e 3.

7. L'istanza di archiviazione deve essere presentata dall'interessato all'ufficio o comando da cui dipende chi ha accertato ciascuna violazione assorbita ai sensi del comma 6, a pena di decadenza, entro cento venti giorni dalla data della prima notificazione o della contestazione immediata.

L'istanza è corredata da copia dell'attestazione del pagamento di cui al comma 6 e dall'attestazione del pagamento delle spese di accertamento e notificazione relativa alla violazione o alle violazioni accertate dall'ufficio o comando cui la stessa è presentata. L'archiviazione è disposta dal responsabile dell'ufficio o comando da cui dipende chi ha accertato la violazione.";

i-ter) all'articolo 203, dopo il comma 3, è inserito il seguente: "3-*bis*. Quando il veicolo con cui è stata commessa la violazione è immatricolato all'estero e non è possibile, per difficoltà oggettive,

procedere all'iscrizione al ruolo ovvero avviare altre procedure di riscossione coattiva nei confronti del conducente o del proprietario o di altro obbligato in solido, le risultanze dell'accertamento compiuto e della somma da pagare sono inserite nell'archivio di cui al comma 2 quater dell'articolo 201 e la riscossione coattiva può essere attivata, nei cinque anni successivi, nei confronti di chi è trovato alla guida del veicolo stesso. In tali casi, si applicano le disposizioni dell'articolo 207. Con provvedimento del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministero dell'interno, sono determinate le procedure di riscossione e di attribuzione delle somme riscosse ai soggetti a cui, secondo l'articolo 208, spettano i proventi delle sanzioni."»

7.98 (testo 3)

La Commissione

Approvato

Al comma 1, dopo la lettera i), inserire le seguenti:

«i-bis) dopo l'articolo 198, inserire il seguente:

«Art. 198-bis

(Disposizioni in materia di illeciti reiterati e relative sanzioni)

1. La violazione, anche in tempi diversi, della medesima norma relativa alla circolazione di un veicolo non avente i requisiti tecnici o amministrativi richiesti dalla legge, è considerata, ove ricorrano le condizioni di cui ai commi 2 e 3, e ai fini dell'applicazione della sanzione prevista dal comma 4, come un'unica infrazione. Resta fermo che le condotte commesse successivamente alla prima notificazione ovvero alla contestazione immediata costituiscono nuove violazioni.

2. Nel caso di accertamento di più violazioni senza contestazione immediata ai sensi dell'articolo 201, l'illecito amministrativo oggetto della prima notifica assorbe quelli accertati nei novanta giorni antecedenti alla medesima notifica e non ancora notificati.

3. Fuori dai casi di cui al comma 2, l'illecito amministrativo oggetto di contestazione immediata assorbe le violazioni accertate, in assenza di contestazione ai sensi dell'articolo 201, nei novanta giorni antecedenti alla predetta contestazione e non ancora notificate. Nel rispetto delle condizioni di sicurezza della circolazione e fatti salvi i divieti posti da altre disposizioni, l'organo accertatore può autorizzare il trasgressore a completare il viaggio o a raggiungere il luogo di destinazione per la via più breve e nel più breve tempo possibile.

4. Nei casi di cui ai commi 2 e 3, fermo restando il pagamento delle spese di accertamento e notificazione relative a ciascuna violazione, ove ricorrano le condizioni per il pagamento in misura ridotta ai sensi dell'articolo 202, si applica la sanzione del pagamento di una somma pari al triplo del minimo edittale previsto dalla disposizione violata, se più favorevole.

5. In deroga all'articolo 202, il pagamento della somma di cui al comma 4 può essere effettuato entro cento giorni dalla prima notificazione o dalla contestazione immediata di cui al comma 6. Qualora nei termini indicati dall'articolo 202, sia stato già effettuato il pagamento in misura ridotta previsto per la specifica violazione, nel suddetto termine di cento giorni può essere effettuata l'integrazione del pagamento da corrispondere all'organo di polizia stradale che ha effettuato la prima notificazione o la contestazione immediata, secondo le modalità indicate dallo stesso.

6. Il pagamento della somma prevista al comma 4, effettuato all'organo di polizia stradale che ha curato la prima notificazione o la contestazione immediata, con contestuale pagamento delle spese di accertamento e notificazione per la violazione da esso accertata, costituisce il presupposto per l'istanza di archiviazione, di cui al comma 7, delle violazioni assorbite ai sensi dei commi 2 e 3.

7. L'istanza di archiviazione deve essere presentata dall'interessato all'ufficio o comando da cui dipende chi ha accertato ciascuna violazione assorbita ai sensi del comma 6, a pena di decadenza, entro cento venti giorni dalla data della prima notificazione o della contestazione immediata.

L'istanza è corredata da copia dell'attestazione del pagamento di cui al comma 6 e dall'attestazione del pagamento delle spese di accertamento e notificazione relativa alla violazione o

alle violazioni accertate dall'ufficio o comando cui la stessa è presentata. L'archiviazione è disposta dal responsabile dell'ufficio o comando da cui dipende chi ha accertato la violazione.";

i-ter) all'articolo 203, dopo il comma 3, è inserito il seguente: "*3-bis*. Quando il veicolo con cui è stata commessa la violazione è immatricolato all'estero e non è possibile, per difficoltà oggettive, procedere all'iscrizione al ruolo ovvero avviare altre procedure di riscossione coattiva nei confronti del conducente o del proprietario o di altro obbligato in solido, la riscossione coattiva può essere attivata, nei cinque anni successivi, nei confronti di chi è trovato alla guida del veicolo stesso. In tali casi, si applicano le disposizioni dell'articolo 207. Con provvedimento del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministero dell'interno, sono determinate le procedure di riscossione e di attribuzione delle somme riscosse ai soggetti a cui, secondo l'articolo 208, spettano i proventi delle sanzioni."»

7.121 (testo 2)

La Commissione

Approvato

Dopo il comma 4 inserire il seguente:

«*4-bis*. Al fine di ridurre i tempi di conclusione delle attività liquidatorie delle società di cui all'articolo 2, comma *2-terdecies*, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, in relazione alle quali sia già stato adottato alla data di entrata in vigore della presente disposizione il decreto, previsto dal secondo periodo del medesimo comma *2-terdecies*, di nomina del Commissario liquidatore, è autorizzata la spesa in favore di detto Commissario liquidatore nel limite massimo di euro 2 milioni per l'anno 2022. Agli oneri derivanti dal presente comma si provvede mediante corrispondente utilizzo delle risorse di cui al 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.»

7.122

La Commissione

Approvato

Dopo il comma 4 aggiungere i seguenti:

"*4-bis*. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili qualora risulti, a seguito di accertamenti successivi al rilascio dell'omologazione, l'uso di impianti di manipolazione che riducono l'efficacia dei sistemi di controllo delle emissioni, vietato ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2007, assegna un termine non superiore a sessanta giorni al soggetto titolare dell'omologazione per l'adozione di misure idonee a rimuovere l'impianto di manipolazione e a garantire il rispetto dei valori limite di emissioni applicabili ai veicoli prodotti e immessi sul mercato o già in circolazione. Il termine di cui al primo periodo decorre dalla data di notifica del provvedimento del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili recante la comunicazione al soggetto titolare dell'omologazione degli esiti degli accertamenti di cui al medesimo primo periodo. Gli oneri derivanti dall'attuazione del presente comma sono a carico del titolare dell'omologazione.

4-ter. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili adotta il provvedimento di revoca dell'omologazione qualora, alla scadenza del termine assegnato ai sensi del comma *4-bis*, il soggetto titolare dell'omologazione non dimostri di aver adottato misure idonee a rimuovere l'impianto di manipolazione il cui uso non è ammesso e a garantire il rispetto dei valori limite di emissioni applicabili ai veicoli prodotti e immessi sul mercato o già in circolazione.

4-quater. Nei casi di revoca dell'omologazione ovvero di mancata adozione, nel termine assegnato ai sensi del comma *4-bis*, delle misure necessarie a rimuovere l'impianto di manipolazione il cui uso non è ammesso, si applica la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 900 ad euro 3.500 per ciascun veicolo."

7.133 (testo 2)

La Commissione

Approvato

Dopo il comma 4 inserire i seguenti: «4-bis. Al fine di completare l'Asse viario di collegamento tra la via Aurelia e il casello autostradale della Versilia nel comune di Pietrasanta in Provincia di Lucca, è assegnato a detto Comune, nell'anno 2022, un contributo di euro 500.000 finalizzato all'elaborazione della progettazione definitiva ed esecutiva, nonché al conferimento degli incarichi previsti dall'articolo 31, comma 8, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n.50.

4-ter. Agli oneri derivanti dal comma 4-bis, pari ad euro 500.000 per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 6, del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130.».

7.135 (testo 2)

La Commissione

Approvato

Dopo il comma 4, aggiungere il seguente:

«4-bis. Al fine di accelerare l'effettuazione degli interventi di manutenzione necessari a garantire la viabilità funzionale al superamento del valico del Verghereto ai confini tra la Regione Toscana e la Regione Emilia Romagna e di assicurare una alternativa alla E 45 in caso di emergenza e, in particolare, in via prioritaria, della risoluzione della situazione emergenziale di tratti della ex strada stradale 3 bis "Tiberina" sottesi al Viadotto Puleto ricadente nelle Regioni Emilia Romagna e Toscana, è assegnata ai soggetti gestori, che assumono le funzioni di soggetti attuatori degli interventi, l'importo di 5 milioni per l'anno 2022, per lavori di manutenzione straordinaria, rifunionalizzazione e messa in sicurezza della strada. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, si provvede, previa presentazione di un Piano degli interventi, identificati dai CUP, da parte dei soggetti attuatori, alla ripartizione ed assegnazione delle risorse tra gli stessi. Con il medesimo decreto sono individuate le modalità di revoca in caso di mancata alimentazione dei sistemi di monitoraggio o di mancato rispetto dei termini previsti dal cronoprogramma procedurale Agli oneri derivanti dal presente comma, pari a 5 milioni per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 6, del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130.».

G7.1

[Di Girolamo](#), [Fede](#), [Vanin](#)

Non posto in votazione (*)

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante "Disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili" (A.S. 2646),

premessi che:

il provvedimento in esame, all'articolo 7, reca disposizioni urgenti in materia di sicurezza e circolazione stradale;

rilevato che:

con il Piano nazionale di sicurezza stradale 2030 è stato fissato l'obiettivo di ridurre almeno del 50 per cento il numero di morti e feriti per incidenti stradali e sono state definite le linee strategiche specifiche per le categorie a rischio;

appare quanto mai necessario porre particolare attenzione verso gli utenti più vulnerabili, quali pedoni, bambini, anziani, ciclisti e motociclisti;

considerato inoltre che:

al fine di verificare la corretta attuazione del predetto Piano sarebbe auspicabile la realizzazione di un sistema per il monitoraggio in tempo reale dei dati sugli incidenti stradali,

impegna il Governo:

a valutare l'opportunità di prevedere un generale inasprimento delle sanzioni previste dal codice della strada nei casi in cui le violazioni dello stesso vedano coinvolti i soggetti più vulnerabili quali pedoni, bambini, anziani, ciclisti e motociclisti;

a valutare l'opportunità di promuovere la realizzazione e la rapida attuazione di una banca dati unica per la registrazione in tempo reale di tutti i dati e le informazioni relative agli incidenti stradali.

(*) Accolto dal Governo

G7.2

[Di Girolamo, Vanin](#)

Non posto in votazione (*)

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione in legge del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante "Disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili" (A.S. 2646),

premesso che:

il decreto-legge in conversione è stato emanato «con la primaria finalità di ridurre l'inquinamento e di promuovere una mobilità sostenibile, anche nell'ottica di perseguire la decarbonizzazione dei trasporti e di migliorare la sicurezza della circolazione»;

in particolare l'articolo 7 apporta una nutrita serie di modifiche al codice della strada, anche al fine di favorire lo sviluppo della mobilità sostenibile;

considerato che:

la riduzione dell'impatto ambientale negli ambienti urbani dipende anche dalla sostenibilità delle attività di cantiere per le quali si fa largo impiego, oltre che di veicoli circolanti, anche di macchine ed attrezzature da costruzione;

i motori installati sulle macchine per costruzioni, al pari di quanto avviene nel settore del trasporto, devono rispettare rigidi parametri in materia di emissioni per essere immessi sul mercato europeo, secondo quanto previsto dalle rispettive normative comunitarie;

la sola introduzione nel mercato di macchine con motori di nuova generazione non è stata tuttavia sufficiente a innescare meccanismi virtuosi poiché - a differenza di quanto accade in relazione ai veicoli per il trasporto, per cui tramite le fasi dei motori le amministrazioni comunali hanno disciplinato l'uso alle categorie di veicoli più obsoleti - le macchine per costruzioni possono comunque lavorare a prescindere dalla fase di motore installato, e quindi senza tenere conto del livello di emissioni prodotto;

le amministrazioni locali svolgono un ruolo di primo piano nell'implementazione della normativa europea in materia di qualità dell'aria, sia per quanto attiene alle misure preventive, sia quando si rendano necessari provvedimenti correttivi;

la principale azione preventiva per mantenere i livelli di inquinanti nell'aria al di sotto delle soglie di rischio è l'istituzione di aree che prevedano limitazioni o interdizioni al traffico veicolare, denominate Ztl;

lo scopo di garantire livelli di emissioni sostenibili negli ambienti urbani potrebbe essere raggiunto anche attraverso l'incremento di pratiche funzionali all'abbattimento degli inquinanti dei motori affiancando, dunque, alle Ztl e alle ordinanze di limitazione alla circolazione dei veicoli più

inquinanti, zone a basse emissioni specifiche per le attività di cantiere, disciplinate così come viene disciplinato il traffico veicolare,

impegna il Governo:

a valutare, anche sentita l'Associazione Nazionale dei Comuni Italiani, l'opportunità di prossimi interventi legislativi finalizzati ad introdurre misure per l'istituzione a livello locale di zone a basse emissioni per le attività di lavoro delle macchine operatrici e da cantiere disciplinate sulla base delle fasi dei motori.

(*) Accolto dal Governo come raccomandazione

G7.3

[Romano](#), [Fede](#), [Vanin](#)

Non posto in votazione (*)

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante "Disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili" (A.S. 2646),

premessi che:

il provvedimento in esame, coerentemente con gli obiettivi del PNRR e in continuità con le misure introdotte dal decreto-legge n. 121 del 2021, prevede l'ulteriore snellimento degli *iter* amministrativi e autorizzativi volti ad accelerare la realizzazione di opere sostenibili e resilienti;

valutato che:

la crisi economica a livello globale ha portato ad un vertiginoso aumento dei prezzi di gas e carburante;

oltre a generare un danno immediato per cittadini ed imprese, l'aumento dei costi rischia concretamente di frenare la ripresa post-pandemica e rallentare l'attuazione delle riforme del PNRR;

il decreto-legge 21 marzo 2022, n. 21 è tempestivamente intervenuto riducendo l'accisa sui carburanti per il periodo dal 22 marzo al 21 aprile 2022;

appare tuttavia evidente, alla luce del protrarsi del caro materiali e in particolare dei carburanti, la necessità di fare di più, ampliando l'arco temporale di vigenza delle riduzioni delle accise;

esponenti di Governo hanno già e più volte anticipato l'adozione da parte del Governo di misure per calmierare i prezzi dei carburanti, di cui si attende l'emanazione,

impegna il Governo:

nell'ottica del sostegno alle imprese e al tessuto economico del nostro Paese anche alla luce degli investimenti per l'attuazione del PNRR, ad intervenire nel prossimo provvedimento utile, compatibilmente con le risorse finanziarie disponibili e nel rispetto dei vincoli di bilancio, al fine di prorogare la riduzione delle accise fino al 30 settembre 2022 e prevedere un tetto massimo temporaneo per il prezzo del carburante.

(*) Accolto dal Governo

EMENDAMENTI TENDENTI AD INSERIRE ARTICOLI AGGIUNTIVI DOPO L'ARTICOLO 7
7.0.19 (testo 3)

La Commissione

Approvato

Dopo l'articolo, aggiungere il seguente:

«**Art. 7-bis**

(Disposizioni in materia di distribuzione automobilistica)

1. Le disposizioni di cui al presente articolo si applicano agli accordi verticali tra il costruttore automobilistico o l'importatore e i singoli distributori autorizzati per la commercializzazione di veicoli non ancora immatricolati, nonché di autoveicoli che siano stati immatricolati dai distributori autorizzati da non più di sei mesi e che non abbiano percorso più di 6000 km.

2. Gli accordi tra il produttore o l'importatore e il distributore autorizzato hanno durata minima di cinque anni e regolano le modalità di vendita, i limiti del mandato, le rispettive assunzioni di responsabilità e la ripartizione dei costi connessi alla vendita. Ciascuna parte comunica con nota in forma scritta trasmessa almeno sei mesi prima della scadenza, l'intenzione di non procedere alla rinnovazione dell'accordo, a pena di inefficacia della medesima comunicazione.

3. Il costruttore di veicoli o l'importatore, prima della conclusione dell'accordo di cui ai commi 1 e 2, nonché in caso di successive modifiche allo stesso, forniscono al distributore autorizzato tutte le informazioni di cui siano in possesso, che risultino necessarie a valutare consapevolmente l'entità degli impegni da assumere e la sostenibilità degli stessi in termini economici, finanziari e patrimoniali, inclusa la stima dei ricavi marginali attesi dalla commercializzazione dei veicoli.

4. Al costruttore automobilistico o all'importatore che recede dall'accordo prima della scadenza contrattuale è fatto obbligo di corrispondere un equo indennizzo al distributore autorizzato parametrato congiuntamente al valore: a) degli investimenti che questo ha in buona fede effettuato ai fini dell'esecuzione dell'accordo e che non siano stati ammortizzati alla data di cessazione dell'accordo; b) dell'avviamento per le attività svolte nell'esecuzione degli accordi, commisurato al fatturato del distributore autorizzato negli ultimi cinque anni di vigenza dell'accordo.

5. L'indennizzo di cui al comma 4 non è dovuto nel caso di risoluzione per inadempimento o quando il recesso sia chiesto dal distributore autorizzato.

6. Il termine del 30 giugno 2022 di cui all'articolo 8, comma 2, primo periodo, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito con modificazioni dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, è rifissato al 30 settembre 2022.»

7.0.22

La Commissione

Approvato

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 7-bis

1. Al fine di favorire lo sviluppo degli investimenti e il perseguimento più rapido ed efficace degli obiettivi di rinnovo dei mezzi di trasporto destinati ai servizi di trasporto pubblico locale e regionale, all'articolo 200, comma 7, primo periodo, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito con modificazioni dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, le parole: "fino al 31 dicembre 2024", sono soppresse.»

ARTICOLO 8 DEL DECRETO-LEGGE

Articolo 8.

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

1. Al fine di migliorare la programmazione dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale, nonché della mobilità locale nelle sue diverse modalità, in coerenza con gli obiettivi del Piano nazionale di ripresa e resilienza, all'articolo 1, comma 300, della legge 24 dicembre 2007, n. 244, le parole « Osservatorio nazionale sulle politiche del trasporto pubblico locale » sono sostituite dalle seguenti: « Osservatorio nazionale per il supporto alla programmazione e per il monitoraggio della mobilità pubblica locale sostenibile ».

2. L'Osservatorio di cui all'articolo 1, comma 300, della legge n. 244 del 2007, provvede, altresì: a) alla predisposizione periodica di modelli di elaborazione dei dati trasportistici, economici e ambientali per la programmazione dei servizi di trasporto pubblico locale integrata, ove possibile, con programmi di mobilità attiva, di soluzioni innovative di mobilità sostenibile nelle aree urbane, ivi

compresi i servizi di noleggio senza conducente di cui all'articolo 84, comma 1, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, con la possibilità di effettuare noleggi anche per pochi minuti senza interazione con personale dedicato (*sharing mobility*);

b) all'acquisizione di dati e alla predisposizione di modelli di elaborazione digitale utili ad assicurare un'attività minima uniforme dei *mobility manager* d'area e dei *mobility manager* aziendali e scolastici;

c) all'acquisizione di dati e alla predisposizione di modelli di elaborazione digitale utili a definire gli elementi minimi per la predisposizione dei Piani urbani per la mobilità sostenibile (PUMS);

d) all'acquisizione periodica e alla predisposizione, anche d'intesa con il Ministero dello sviluppo economico, di modelli di elaborazione di dati utili a valutare le proposte di investimento nel settore della mobilità locale coordinandole con gli indirizzi di politica industriale che riguardano le filiere produttive interessate;

e) all'acquisizione di dati statistici e analitici utili a predisporre modelli minimi di integrazione dello sviluppo urbano e metropolitano con lo sviluppo della programmazione della mobilità pubblica.

3. Per lo svolgimento delle attività di cui al comma 2, l'Osservatorio può stipulare apposite convenzioni con le pubbliche amministrazioni di cui all'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, con l'Autorità di regolazione dei trasporti di cui all'articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, con le aziende di trasporto pubblico locale, nonché con i *mobility manager* d'area, i *mobility manager* aziendali e i *mobility manager* scolastici, finalizzate a favorire l'acquisizione e lo scambio dei dati e delle informazioni, anche con modalità automatizzate e mediante l'interoperabilità tra le banche dati esistenti secondo le modalità individuate dall'Agenzia per l'Italia digitale (AgID) con le linee guida in materia.

4. Per le medesime attività di cui al comma 2, l'Osservatorio si può avvalere, oltreché del personale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e di quello messo a disposizione dalle pubbliche amministrazioni e dagli enti di cui al comma 3 mediante le convenzioni ivi previste, anche di esperti di particolare e comprovata specializzazione, nel numero massimo di 8 unità, cui il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile è autorizzato a conferire appositi incarichi ai sensi dell'articolo 7, comma 6, del decreto legislativo n. 165 del 2001, a valere sulle risorse destinate all'Osservatorio ai sensi dell'articolo 27, comma 2, lettera *e-bis*), del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, come modificato dal comma 5 del presente articolo, nel limite massimo di spesa di complessivi euro 200.000 nell'anno 2022 e di euro 400.000 annui a decorrere dall'anno 2023.

5. Per lo svolgimento delle attività di cui al comma 3, per l'implementazione e lo sviluppo della banca dati dell'Osservatorio, nonché per il conferimento degli incarichi di cui al comma 4, all'articolo 27, comma 2, lettera *e-bis*), del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, le parole: « dello 0,025 per cento dell'ammontare del Fondo » sono sostituite dalle seguenti: « dello 0,105 per cento dell'ammontare del Fondo e, comunque, nel limite massimo di euro 5,2 milioni annui ».

6. Per promuovere la sperimentazione di servizi di *sharing mobility*, limitatamente agli anni 2022, 2023 e 2024, lo 0,3 per cento della dotazione del Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, di cui all'articolo 16-*bis* del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135, è destinato al finanziamento di specifici progetti individuati con uno o più decreti adottati dal Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281.

7. Al fine di sostenere il settore del trasporto pubblico locale e regionale di passeggeri sottoposto a obbligo di servizio pubblico anche a seguito degli effetti negativi derivanti dalla crisi internazionale in atto in Ucraina, la ripartizione delle risorse stanziata per l'esercizio 2022 sul Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale di cui all'articolo 16-*bis*, comma 1, del decreto-legge n. 95 del 2012, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 135 del 2012, è effettuata:

a) quanto a euro 4.879.079.381 e fermo restando quanto previsto dall'articolo 27, comma 2-*bis*, del decreto-legge n. 50 del 2017, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 96 del 2017, senza l'applicazione di penalità e applicando le modalità stabilite dal decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 11 marzo 2013, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana n. 148 del 26 giugno 2013;

b) quanto a euro 75.350.957, secondo modalità e criteri che tengono conto dei costi *standard* di cui all'articolo 1, comma 84, della legge 27 dicembre 2013, n. 147 e dei livelli adeguati dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale, definiti con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da adottare di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, entro il 31 ottobre 2022;

c) quanto a euro 14.923.662 per le finalità di cui al comma 6;

d) quanto a euro 5.200.000 per le finalità di cui all'articolo 27, comma 2, lettera *e-bis*, del decreto-legge n. 50 del 2017, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 96 del 2017.

8. Per le medesime finalità di cui al comma 7, l'erogazione alle regioni a statuto ordinario dell'anticipazione prevista dall'articolo 27, comma 4, del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, e relativa all'anno 2022, e da calcolarsi sulle risorse di cui alla lettera a) del predetto comma 7, è effettuata in un'unica soluzione entro la data del 31 luglio 2022, per la parte relativa ai pagamenti non già avvenuti alla data di entrata in vigore del presente decreto.

9. Al fine di garantire la continuità e la regolarità dei servizi di trasporto pubblico locale ad impianti fissi, le aziende esercenti tali servizi e le aziende che gestiscono le infrastrutture dedicate su cui essi sono eserciti, trasmettono entro il 30 settembre 2022 e, successivamente, con cadenza mensile, ai sensi dell'articolo 16-*bis*, comma 7, del decreto-legge n. 95 del 2012, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 135 del 2012, all'Osservatorio di cui all'articolo 1, comma 300, della legge n. 244 del 2007, i dati delle manutenzioni programmate dei sottosistemi dei sistemi di trasporto utilizzati nonché, per ciascun sottosistema, le date di prevista effettuazione dell'attività manutentiva, secondo le modalità indicate dal decreto di cui al comma 10. In caso di mancata o ritardata effettuazione degli interventi manutentivi comunicati ai sensi del presente comma, l'ente concedente ovvero affidante il servizio di trasporto pubblico provvede ad effettuare gli interventi manutentivi in danno dell'azienda inadempiente, nonché ad applicare nei confronti della stessa una sanzione amministrativa di importo complessivo non inferiore a 10.000 euro e non superiore a 500.000 euro, determinata, tenendo conto dei criteri indicati nel decreto di cui al comma 10, nonché dell'entità degli interventi manutentivi non eseguiti, delle conseguenze che l'omessa o ritardata effettuazione degli interventi determina sulla continuità, nonché delle attività poste in essere al fine di assicurare la tempestiva realizzazione degli interventi. Nei casi di cui al presente comma si applicano in quanto compatibili le disposizioni della legge 24 novembre 1981, n. 689. Le somme derivanti dal pagamento delle sanzioni sono versate all'entrata del bilancio dello Stato per la successiva riassegnazione al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, e sono destinate, nella misura del 50 per cento, all'implementazione e allo sviluppo della banca dati del predetto Osservatorio e, nella misura del 50 per cento, al finanziamento di iniziative dirette al miglioramento dei servizi erogati all'utenza.

10. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili adottato, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, entro il 31 luglio 2022, sono individuati e, successivamente, aggiornati almeno ogni tre anni:

a) i sottosistemi e i livelli manutentivi per i quali è obbligatoria la trasmissione dei dati ai sensi del comma 9;

b) la modulistica uniforme per l'acquisizione e la comunicazione dei dati;

c) ai fini dell'applicazione delle sanzioni di cui al comma 9, le modalità di contestazione dell'inadempimento, nonché i criteri di quantificazione delle sanzioni.

11. Nelle more dell'effettuazione degli interventi manutentivi programmati, nonché durante lo svolgimento degli stessi, al fine di evitare interruzioni o limitazioni nell'erogazione dei servizi di

trasporto in ambito metropolitano, l'ente concedente o committente, sulla base delle indicazioni fornite da una Commissione tecnica indipendente, dallo stesso appositamente costituita e composta da soggetti di comprovata esperienza in materia di trasporti e di sicurezza delle relative infrastrutture, all'esito della valutazione dell'effettivo stato di manutenzione del sistema di trasporto interessato dall'intervento ed acquisite le valutazioni dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali e, ove necessario, del costruttore, può autorizzare l'esercizio del predetto sistema di trasporto, prescrivendo le necessarie misure di mitigazione, nonché le modalità di controllo e delle periodiche verifiche di sicurezza. Tale autorizzazione all'esercizio del sistema di trasporto non può comunque superare il periodo di sei mesi, prorogabile, una sola volta, e per non più di sei mesi. Al funzionamento della Commissione tecnica di cui al primo periodo, nonché agli oneri necessari all'acquisizione delle valutazioni in ordine alla possibilità di proseguire l'esercizio del sistema di trasporto, si provvede nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie dell'ente concedente o committente disponibili a legislazione vigente. Le disposizioni di cui al presente comma non si applicano ai sottosistemi delle reti ferroviarie, nonché agli impianti a fune.

12. Al fine di consentire la realizzazione degli interventi immediatamente cantierabili previsti dal programma di ammodernamento delle ferrovie regionali, nonché l'acquisto di materiale rotabile, è autorizzata la spesa di 40 milioni di euro per ciascuno degli anni 2023 e 2024 e di 70 milioni di euro per l'anno 2025. All'assegnazione dei contributi ai singoli interventi si provvede mediante decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da adottare di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze. Gli interventi devono essere identificati dal Codice unico di progetto (CUP) ai sensi dell'articolo 11, comma 1, della legge 16 gennaio 2003, n. 3, e monitorati attraverso il sistema di cui al decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229. Con il decreto di cui al secondo periodo sono definiti altresì l'entità massima dei contributi riconoscibili, tenendo conto di eventuali ulteriori fonti di finanziamento, il cronoprogramma degli interventi, nonché le ipotesi e le modalità di revoca dei contributi riconosciuti. Agli oneri derivanti dal presente comma, pari a 40 milioni di euro per ciascuno degli anni 2023 e 2024 e a 70 milioni di euro per l'anno 2025, si provvede mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 405, della legge 30 dicembre 2021, n. 234.

EMENDAMENTI E ORDINI DEL GIORNO

8.2 (testo 2)

La Commissione

Approvato

Al comma 1, sostituire le parole: «Osservatorio nazionale per il supporto alla programmazione e per il monitoraggio della mobilità pubblica locale sostenibile» con le seguenti: «Osservatorio nazionale per il supporto alla programmazione e per il monitoraggio del trasporto pubblico locale e della mobilità locale sostenibile»;

8.1000

La Commissione

Approvato

Al comma 3, dopo le parole: «può stipulare» inserire le seguenti: «, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.».

8.19 (testo 2)

La Commissione

Approvato

Al comma 9, apportare le seguenti modificazioni:

a) sostituire la parola: "mensile" con la seguente: "trimestrale";

b) sostituire il secondo periodo con i seguenti: "in caso di mancata o ritardata effettuazione degli interventi manutentivi comunicati ai sensi del presente comma, l'ente concedente ovvero affidante il servizio di trasporto pubblico assegna all'azienda inadempiente un termine non superiore a

novanta giorni per l'esecuzione degli interventi manutentivi comunicati. Qualora l'azienda non effettui gli interventi manutentivi entro il termine assegnato ai sensi del secondo periodo, l'ente concedente ovvero affidante il servizio di trasporto pubblico provvede ad effettuare gli interventi manutentivi in danno dell'azienda inadempiente, nonché ad applicare nei confronti della stessa una sanzione amministrativa di importo complessivo non inferiore a 10.000 euro e non superiore a 500.000 euro, determinata, tenendo conto dei criteri indicati nel decreto di cui al comma 10, nonché dell'entità degli interventi manutentivi non eseguiti, delle conseguenze che l'omessa o ritardata effettuazione degli interventi determina sulla continuità, nonché delle attività poste in essere al fine di assicurare la tempestiva realizzazione degli interventi."

8.24

La Commissione

Approvato

Dopo il comma 11, inserire il seguente:

«11-bis. Sono fatte salve le competenze delle regioni a statuto speciale e delle Province autonome di Trento e di Bolzano, che provvedono alle finalità di cui ai commi da 9 a 11 ai sensi dei rispettivi statuti speciali e delle relative norme di attuazione, nell'ambito dei rispettivi ordinamenti.»

8.11 (testo 2)

La Commissione

Approvato

Dopo il comma 12, aggiungere, in fine, i seguenti:

«12-bis. Al fine di migliorare l'organizzazione della mobilità nelle aree urbane, all'articolo 5 della legge 28 dicembre 2015, n. 221, il comma 6 è sostituito dai seguenti:

"6. Al fine di assicurare l'abbattimento dei livelli di inquinamento atmosferico ed acustico, la riduzione dei consumi energetici, l'aumento dei livelli di sicurezza del trasporto e della circolazione stradale, la riduzione al minimo dell'uso individuale dell'automobile e il contenimento del traffico, l'educazione della comunità scolastica alla mobilità sostenibile, il miglioramento dell'accessibilità scolastica, fatta salva l'autonomia delle istituzioni scolastiche, il Ministro dell'istruzione, sentiti il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e il Ministro della transizione ecologica, tenendo conto del piano "RiGenerazione Scuola" di cui all'articolo 10, comma 3, del decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 196, adotta specifiche linee guida per l'istituzione in tutti gli istituti scolastici di ogni ordine e grado del *mobility manager* scolastico finalizzate alla promozione della funzione educativa della scuola e dello sviluppo sostenibile.

6-bis. Le istituzioni scolastiche, singolarmente o in rete, individuano il *mobility manager* scolastico tra il personale docente, senza esonero dall'insegnamento, ovvero ricorrendo a figure professionali esterne, in coerenza con il piano dell'offerta formativa.

6-ter. Il *mobility manager* scolastico ha il compito di:

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

6-quater. Il Ministero dell'istruzione può mettere a disposizione delle istituzioni scolastiche una infrastruttura digitale al fine di agevolare lo svolgimento dei compiti del *mobility manager* scolastico.

6-quinquies. Le amministrazioni interessate provvedono all'attuazione dei commi da 6-bis a 6-quater nei limiti delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente, senza

nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica."

12-ter. All'articolo 229, comma 4, primo periodo del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, dopo le parole: "le pubbliche amministrazioni di cui all'articolo 1, comma 2 del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165" sono aggiunte le seguenti: "ad eccezione delle istituzioni scolastiche."»

8.30

La Commissione

Approvato

Dopo il comma 12 aggiungere i seguenti:

"12-bis. Al fine di garantire la continuità dei servizi di collegamento marittimo in regime di servizio pubblico con le isole minori siciliane oggetto della convenzione stipulata ai sensi dell'articolo 1, comma 998, della legge 27 dicembre 2006, n. 296, dell'articolo 19-*ter* del decreto-legge 25 settembre 2009, n. 135, convertito con modificazioni, dalla legge 20 novembre 2009, n. 166, nonché del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito con modificazioni dalla legge 7 agosto 2012, n. 135 e del decreto-legge 21 giugno 2013, n. 69 convertito con modificazioni dalla legge 9 agosto 2013, n. 98, al soggetto incaricato della gestione dei servizi è riconosciuto un contributo straordinario, nella misura massima di 8 milioni di euro, destinato a compensare gli effetti economici dell'aumento eccezionale dei costi del carburante dell'anno 2022 rispetto alla media di tali costi registrata nel medesimo periodo del precedente biennio.

12-ter. Con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili da adottarsi entro trenta giorni decorrenti dalla data di entrata in vigore del presente decreto, sono stabiliti i criteri e le modalità per la determinazione della compensazione di cui al comma 12-bis, nei limiti di quanto strettamente necessario a compensare la maggiore spesa derivante dall'aumento eccezionale del costo del carburante e comunque in misura non superiore all'importo massimo stabilito al comma 12-bis. Tali criteri, al fine di evitare eventuali sovracompensazioni, sono definiti tenendo conto degli aumenti delle tariffe già praticati dal gestore dei servizi nel primo semestre 2022 sulla base degli strumenti previsti a legislazione vigente o dalla convenzione in essere.

12-quater. 3. Agli oneri derivanti dall'attuazione del comma 1, pari a 8 milioni di euro per l'anno 2022, si provvede mediante la corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 3, comma 33, della legge 24 dicembre 2007, n. 244.«

8.58 (testo 2)

La Commissione

Approvato

Dopo il comma 12, aggiungere, in fine, il seguente:

«12-bis. Al fine di assicurare l'efficienza e l'economicità gestionale della linea metropolitana di Catania, elevando, al contempo, la qualità dei servizi erogati, è autorizzata la spesa di 5 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2022. Agli oneri derivanti dal presente comma si provvede:

a) quanto a 5 milioni di euro per gli anni 2022 e 2023, mediante corrispondente utilizzo delle risorse di cui al 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;

b) quanto a 5 milioni a decorrere dall'anno 2024, mediante corrispondente riduzione delle proiezioni dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2022-2024, 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 2022, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.»

G8.1

[Fede](#), [Vanin](#)

Non posto in votazione (*)

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante "Disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili" (A.S. 2646),

premessi che:

l'articolo 8 del provvedimento in esame reca disposizioni urgenti in materia di trasporto pubblico locale e regionale;

considerato che:

il decreto-legge 1° marzo 2022, n. 17, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 aprile 2022, n. 34, ha previsto, all'articolo 4, un contributo straordinario, sotto forma di credito d'imposta, a favore delle imprese energivore a parziale compensazione dei maggiori oneri sostenuti per la componente energetica acquistata ed effettivamente utilizzata nel secondo trimestre 2022;

il decreto-legge citato ha previsto inoltre, all'articolo 5, un contributo straordinario, sotto forma di credito d'imposta, anche a favore delle imprese a forte consumo di gas naturale a parziale compensazione dei maggiori oneri sostenuti per l'acquisto del gas naturale;

rilevato che:

il caro energia, comprensivo della componente carburanti, sta avendo un impatto deflagrante sulla filiera dei trasporti in generale e anche sul trasporto urbano pubblico locale;

parimenti la componente fossile, tra cui anche il metano, pesa inesorabilmente sul comparto, che ha iniziato ad investire sulla transizione ecologica dei mezzi, ma che ha innanzi uno scenario complesso di infrastrutturazione e di aumento dei costi di gestione,

impegna il Governo:

a valutare l'opportunità di prevedere contributi, sotto forma di credito di imposta, finalizzati a compensare i maggiori costi sostenuti anche da un comparto strategico per la mobilità urbana e la sostenibilità, quale il comparto del trasporto pubblico locale.

(*) Accolto dal Governo

G8.2

[Croatti](#), [Fede](#), [Vanin](#)

V. testo 2

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione in legge del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante "Disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili" (AS 2646),

premessi che:

l'articolo 8 del provvedimento in esame reca disposizioni urgenti in materia di trasporto pubblico locale e regionale;

considerato che:

nel provvedimento in esame, così come nell'ambito dei progetti del Piano nazionale di ripresa e resilienza sinora implementati, non è stato dato il giusto rilievo ad interventi riguardanti il rinnovo della flotta dei bus turistici, che rivestono un ruolo centrale nel trasporto passeggeri in ambito nazionale ed internazionale;

secondo il quadro fornito dall'*European Automobile Manufacturers' Association* (ACEA), gli

autobus sono il mezzo di trasporto maggiormente diffuso in Europa. Il trasporto mediante autobus favorisce l'inclusione sociale, garantendo la possibilità di mobilità alle persone meno abbienti, alla fascia più anziana di popolazione e soprattutto alle persone che vivono in aree rurali e suburbane mal collegate con le principali infrastrutture ferroviarie o aeroportuali;

considerato inoltre che:

le imprese esercenti il trasporto turistico di persone mediante autobus ai sensi della legge 11 agosto 2003, n. 218, oltre ai danni causati dal blocco dell'attività dovuto all'emergenza sanitaria, hanno subito negli ultimi anni l'ingentissima perdita di valore patrimoniale-economico dei beni strumentali impiegati;

la transizione ecologica deve essere perseguita anche nel settore dei bus turistici, ma nei limiti che l'attuale tecnologia consente; nell'immediato futuro in tale comparto non potranno essere acquistati autobus elettrici per la mancanza di batterie capaci di coprire il lungo raggio dei viaggi, se non mediante continue soste che renderebbero impossibile sia l'effettuazione del servizio sia il rispetto della normativa relativa ai tempi di guida e di riposo dei conducenti;

il comparto può contribuire alla transizione ecologica attraverso l'acquisizione dei modelli più efficienti di autobus dotati di motori Euro 6 classe E. Attualmente il parco mezzi in circolazione conta circa 25.150 mezzi, di cui solo 10.300 (41%) risultano avere classi di emissioni euro 5 (circa 5.000) ed euro 6 (circa 5.300);

Il rinnovo del parco mezzi in chiave ecologica però non può essere sostenuto, dati gli ingenti costi, solamente dagli operatori;

rilevato, in fine, che:

la politica legislativa dell'Unione europea, nel processo di revisione del sistema delle accise (proposta di direttiva del Consiglio che ristruttura il quadro dell'Unione per la tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità (COM/2021/563 final)), sta procedendo ad una progressiva penalizzazione del gasolio, non tenendo conto di quei settori, come quello del noleggio autobus con conducente, che non possono privarsene nel breve periodo; inoltre, con la riforma del sistema ETS prevede l'inclusione del settore dei trasporti nel sistema dello scambio di quote. L'insieme di queste misure potrebbe generare nell'immediato futuro un incremento considerevole dei costi per le imprese del trasporto turistico, senza che le stesse possano porvi rimedio per la mancanza di un'idonea tecnologia alternativa che non utilizzi combustili fossili,

impegna il Governo

al fine di garantire l'ammodernamento delle flotte dei bus turistici e la riduzione massima delle emissioni inquinanti, ad adottare nella prossima legge di bilancio adeguate misure economiche di sostegno per l'acquisto di modelli di autobus dotati di motori Euro 6 classe E, prevedendo al contempo un progressivo divieto di circolazione dei mezzi più inquinanti.

G8.2 (testo 2)

[Croatti](#), [Fede](#), [Vanin](#)

Non posto in votazione (*)

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione in legge del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante "Disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili" (AS 2646),

premessi che:

l'articolo 8 del provvedimento in esame reca disposizioni urgenti in materia di trasporto pubblico locale e regionale;

considerato che:

nel provvedimento in esame, così come nell'ambito dei progetti del Piano nazionale di ripresa e

resilienza sinora implementati, non è stato dato il giusto rilievo ad interventi riguardanti il rinnovo della flotta dei bus turistici, che rivestono un ruolo centrale nel trasporto passeggeri in ambito nazionale ed internazionale;

secondo il quadro fornito dall'*European Automobile Manufacturers' Association* (ACEA), gli autobus sono il mezzo di trasporto maggiormente diffuso in Europa. Il trasporto mediante autobus favorisce l'inclusione sociale, garantendo la possibilità di mobilità alle persone meno abbienti, alla fascia più anziana di popolazione e soprattutto alle persone che vivono in aree rurali e suburbane mal collegate con le principali infrastrutture ferroviarie o aeroportuali;

considerato inoltre che:

le imprese esercenti il trasporto turistico di persone mediante autobus ai sensi della legge 11 agosto 2003, n. 218, oltre ai danni causati dal blocco dell'attività dovuto all'emergenza sanitaria, hanno subito negli ultimi anni l'ingentissima perdita di valore patrimoniale-economico dei beni strumentali impiegati;

la transizione ecologica deve essere perseguita anche nel settore dei bus turistici, ma nei limiti che l'attuale tecnologia consente; nell'immediato futuro in tale comparto non potranno essere acquistati autobus elettrici per la mancanza di batterie capaci di coprire il lungo raggio dei viaggi, se non mediante continue soste che renderebbero impossibile sia l'effettuazione del servizio sia il rispetto della normativa relativa ai tempi di guida e di riposo dei conducenti;

il comparto può contribuire alla transizione ecologica attraverso l'acquisizione dei modelli più efficienti di autobus dotati di motori Euro 6 classe E. Attualmente il parco mezzi in circolazione conta circa 25.150 mezzi, di cui solo 10.300 (41%) risultano avere classi di emissioni euro 5 (circa 5.000) ed euro 6 (circa 5.300);

Il rinnovo del parco mezzi in chiave ecologica però non può essere sostenuto, dati gli ingenti costi, solamente dagli operatori;

rilevato, in fine, che:

la politica legislativa dell'Unione europea, nel processo di revisione del sistema delle accise (proposta di direttiva del Consiglio che ristruttura il quadro dell'Unione per la tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità (COM/2021/563 final)), sta procedendo ad una progressiva penalizzazione del gasolio, non tenendo conto di quei settori, come quello del noleggio autobus con conducente, che non possono privarsene nel breve periodo; inoltre, con la riforma del sistema ETS prevede l'inclusione del settore dei trasporti nel sistema dello scambio di quote. L'insieme di queste misure potrebbe generare nell'immediato futuro un incremento considerevole dei costi per le imprese del trasporto turistico, senza che le stesse possano porvi rimedio per la mancanza di un'idonea tecnologia alternativa che non utilizzi combustili fossili,

impegna il Governo a valutare l'opportunità,

al fine di garantire l'ammodernamento delle flotte dei bus turistici e la riduzione massima delle emissioni inquinanti, di adottare nella prossima legge di bilancio adeguate misure economiche di sostegno per l'acquisto di modelli di autobus dotati di motori Euro 6 classe E, prevedendo al contempo un progressivo divieto di circolazione dei mezzi più inquinanti.

(*) Accolto dal Governo

G8.3

[Mallegni](#), [Gallone](#)

V. testo 2

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione in legge del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante "Disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del

Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili" (AS 2646);

premessi che:

nell'ambito dei progetti del Piano nazionale di ripresa e resilienza sinora implementati, non è stato dato il giusto rilievo ad interventi riguardanti il rinnovo della flotta dei bus turistici, che rivestono un ruolo centrale nel trasporto passeggeri in ambito nazionale ed internazionale;

secondo il quadro fornito dall'*European Automobile Manufacturers' Association* (ACEA), gli autobus sono il mezzo di trasporto maggiormente diffuso in Europa. Il trasporto mediante autobus favorisce l'inclusione sociale, garantendo la possibilità di mobilità alle persone meno abbienti, alla fascia più anziana di popolazione e soprattutto alle persone che vivono in aree rurali e suburbane mal collegate con le principali infrastrutture ferroviarie o aeroportuali;

considerato che:

le imprese esercenti il trasporto turistico di persone mediante autobus ai sensi della legge 11 agosto 2003, n. 218, oltre ai danni causati dal blocco dell'attività dovuto all'emergenza sanitaria, hanno subito negli ultimi anni l'ingentissima perdita di valore patrimoniale-economico dei beni strumentali impiegati;

la transizione ecologica deve essere perseguita anche nel settore dei bus turistici, ma nei limiti che l'attuale tecnologia consente; nell'immediato futuro in tale comparto non potranno essere acquistati autobus elettrici per la mancanza di batterie capaci di coprire il lungo raggio dei viaggi, se non mediante continue soste che renderebbero impossibile sia l'effettuazione del servizio sia il rispetto della normativa relativa ai tempi di guida e di riposo dei conducenti;

il comparto può contribuire alla transizione ecologica attraverso l'acquisizione dei modelli più efficienti di autobus dotati di motori Euro 6 classe E. Attualmente il parco mezzi in circolazione conta circa 25.150 mezzi, di cui solo 10.300 (41%) risultano avere classi di emissioni euro 5 (circa 5.000) ed euro 6 (circa 5.300);

il rinnovo del parco mezzi in chiave ecologica però non può essere sostenuto, dati gli ingenti costi, solamente dagli operatori;

considerato, inoltre che:

la politica legislativa dell'Unione europea, nel processo di revisione del sistema delle accise (proposta di direttiva del Consiglio che ristruttura il quadro dell'Unione per la tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità (COM/2021/563 final)), sta procedendo ad una progressiva penalizzazione del gasolio, non tenendo conto di quei settori, come quello del noleggio autobus con conducente, che non possono privarsene nel breve periodo; inoltre, con la riforma del sistema ETS prevede l'inclusione del settore dei trasporti nel sistema dello scambio di quote. L'insieme di queste misure potrebbe generare nell'immediato futuro un incremento considerevole dei costi per le imprese del trasporto turistico, senza che le stesse possano porvi rimedio per la mancanza di un'ideale tecnologia alternativa che non utilizzi combustibili fossili,

impegna il Governo

al fine di garantire l'ammodernamento delle flotte dei bus turistici e la riduzione massima delle emissioni inquinanti, ad adottare nella prossima legge di bilancio delle adeguate misure economiche di sostegno per l'acquisto di modelli di autobus dotati di motori Euro 6 classe E, prevedendo al contempo un progressivo divieto di circolazione dei mezzi più inquinanti.

G8.3 (testo 2)

[Mallegni](#), [Gallone](#)

Non posto in votazione (*)

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione in legge del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante "Disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del

Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili" (AS 2646);

premessi che:

nell'ambito dei progetti del Piano nazionale di ripresa e resilienza sinora implementati, non è stato dato il giusto rilievo ad interventi riguardanti il rinnovo della flotta dei bus turistici, che rivestono un ruolo centrale nel trasporto passeggeri in ambito nazionale ed internazionale;

secondo il quadro fornito dall'*European Automobile Manufacturers' Association* (ACEA), gli autobus sono il mezzo di trasporto maggiormente diffuso in Europa. Il trasporto mediante autobus favorisce l'inclusione sociale, garantendo la possibilità di mobilità alle persone meno abbienti, alla fascia più anziana di popolazione e soprattutto alle persone che vivono in aree rurali e suburbane mal collegate con le principali infrastrutture ferroviarie o aeroportuali;

considerato che:

le imprese esercenti il trasporto turistico di persone mediante autobus ai sensi della legge 11 agosto 2003, n. 218, oltre ai danni causati dal blocco dell'attività dovuto all'emergenza sanitaria, hanno subito negli ultimi anni l'ingentissima perdita di valore patrimoniale-economico dei beni strumentali impiegati;

la transizione ecologica deve essere perseguita anche nel settore dei bus turistici, ma nei limiti che l'attuale tecnologia consente; nell'immediato futuro in tale comparto non potranno essere acquistati autobus elettrici per la mancanza di batterie capaci di coprire il lungo raggio dei viaggi, se non mediante continue soste che renderebbero impossibile sia l'effettuazione del servizio sia il rispetto della normativa relativa ai tempi di guida e di riposo dei conducenti;

il comparto può contribuire alla transizione ecologica attraverso l'acquisizione dei modelli più efficienti di autobus dotati di motori Euro 6 classe E. Attualmente il parco mezzi in circolazione conta circa 25.150 mezzi, di cui solo 10.300 (41%) risultano avere classi di emissioni euro 5 (circa 5.000) ed euro 6 (circa 5.300);

il rinnovo del parco mezzi in chiave ecologica però non può essere sostenuto, dati gli ingenti costi, solamente dagli operatori;

considerato, inoltre che:

la politica legislativa dell'Unione europea, nel processo di revisione del sistema delle accise (proposta di direttiva del Consiglio che ristruttura il quadro dell'Unione per la tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità (COM/2021/563 final)), sta procedendo ad una progressiva penalizzazione del gasolio, non tenendo conto di quei settori, come quello del noleggio autobus con conducente, che non possono privarsene nel breve periodo; inoltre, con la riforma del sistema ETS prevede l'inclusione del settore dei trasporti nel sistema dello scambio di quote. L'insieme di queste misure potrebbe generare nell'immediato futuro un incremento considerevole dei costi per le imprese del trasporto turistico, senza che le stesse possano porvi rimedio per la mancanza di un'idonea tecnologia alternativa che non utilizzi combustibili fossili,

impegna il Governo a valutare l'opportunità,

al fine di garantire l'ammodernamento delle flotte dei bus turistici e la riduzione massima delle emissioni inquinanti, di adottare nella prossima legge di bilancio delle adeguate misure economiche di sostegno per l'acquisto di modelli di autobus dotati di motori Euro 6 classe E, prevedendo al contempo un progressivo divieto di circolazione dei mezzi più inquinanti.

(*) Accolto dal Governo

G8.5

[Ruspanini](#), [Totaro](#)

V. testo 2

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione in legge del decreto-legge 16 giugno

2022, n. 68, recante "Disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili" (AS 2646);

premessi che:

nell'ambito dei progetti del Piano nazionale di ripresa e resilienza sinora implementati, non è stato dato il giusto rilievo ad interventi riguardanti il rinnovo della flotta dei bus turistici, che rivestono un ruolo centrale nel trasporto passeggeri in ambito nazionale ed internazionale;

secondo il quadro fornito dall'*European Automobile Manufacturers' Association* (ACEA), gli autobus sono il mezzo di trasporto maggiormente diffuso in Europa. Il trasporto mediante autobus favorisce l'inclusione sociale, garantendo la possibilità di mobilità alle persone meno abbienti, alla fascia più anziana di popolazione e soprattutto alle persone che vivono in aree rurali e suburbane mal collegate con le principali infrastrutture ferroviarie o aeroportuali;

considerato che:

le imprese esercenti il trasporto turistico di persone mediante autobus ai sensi della legge 11 agosto 2003, n. 218, oltre ai danni causati dal blocco dell'attività dovuto all'emergenza sanitaria, hanno subito negli ultimi anni l'ingentissima perdita di valore patrimoniale-economico dei beni strumentali impiegati;

la transizione ecologica deve essere perseguita anche nel settore dei bus turistici, ma nei limiti che l'attuale tecnologia consente; nell'immediato futuro in tale comparto non potranno essere acquistati autobus elettrici per la mancanza di batterie capaci di coprire il lungo raggio dei viaggi, se non mediante continue soste che renderebbero impossibile sia l'effettuazione del servizio sia il rispetto della normativa relativa ai tempi di guida e di riposo dei conducenti;

il comparto può contribuire alla transizione ecologica attraverso l'acquisizione dei modelli più efficienti di autobus dotati di motori Euro 6 classe E. Attualmente il parco mezzi in circolazione conta circa 25.150 mezzi, di cui solo 10.300 (41%) risultano avere classi di emissioni euro 5 (circa 5.000) ed euro 6 (circa 5.300);

il rinnovo del parco mezzi in chiave ecologica però non può essere sostenuto, dati gli ingenti costi, solamente dagli operatori;

considerato, inoltre che:

la politica legislativa dell'Unione europea, nel processo di revisione del sistema delle accise (proposta di direttiva del Consiglio che ristruttura il quadro dell'Unione per la tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità (COM/2021/563 final)), sta procedendo ad una progressiva penalizzazione del gasolio, non tenendo conto di quei settori, come quello del noleggio autobus con conducente, che non possono privarsene nel breve periodo; inoltre, con la riforma del sistema ETS prevede l'inclusione del settore dei trasporti nel sistema dello scambio di quote. L'insieme di queste misure potrebbe generare nell'immediato futuro un incremento considerevole dei costi per le imprese del trasporto turistico, senza che le stesse possano porvi rimedio per la mancanza di un'idonea tecnologia alternativa che non utilizzi combustibili fossili,

impegna il Governo

al fine di garantire l'ammodernamento delle flotte dei bus turistici e la riduzione massima delle emissioni inquinanti, ad adottare nella prossima legge di bilancio delle adeguate misure economiche di sostegno per l'acquisto di modelli di autobus dotati di motori Euro 6 classe E, prevedendo al contempo un progressivo divieto di circolazione dei mezzi più inquinanti.

G8.5 (testo 2)

[Ruspanini](#), [Totaro](#)

Non posto in votazione (*)

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione in legge del decreto-legge 16 giugno

2022, n. 68, recante "Disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili" (AS 2646);

premesse che:

nell'ambito dei progetti del Piano nazionale di ripresa e resilienza sinora implementati, non è stato dato il giusto rilievo ad interventi riguardanti il rinnovo della flotta dei bus turistici, che rivestono un ruolo centrale nel trasporto passeggeri in ambito nazionale ed internazionale;

secondo il quadro fornito dall'*European Automobile Manufacturers' Association* (ACEA), gli autobus sono il mezzo di trasporto maggiormente diffuso in Europa. Il trasporto mediante autobus favorisce l'inclusione sociale, garantendo la possibilità di mobilità alle persone meno abbienti, alla fascia più anziana di popolazione e soprattutto alle persone che vivono in aree rurali e suburbane mal collegate con le principali infrastrutture ferroviarie o aeroportuali;

considerato che:

le imprese esercenti il trasporto turistico di persone mediante autobus ai sensi della legge 11 agosto 2003, n. 218, oltre ai danni causati dal blocco dell'attività dovuto all'emergenza sanitaria, hanno subito negli ultimi anni l'ingentissima perdita di valore patrimoniale-economico dei beni strumentali impiegati;

la transizione ecologica deve essere perseguita anche nel settore dei bus turistici, ma nei limiti che l'attuale tecnologia consente; nell'immediato futuro in tale comparto non potranno essere acquistati autobus elettrici per la mancanza di batterie capaci di coprire il lungo raggio dei viaggi, se non mediante continue soste che renderebbero impossibile sia l'effettuazione del servizio sia il rispetto della normativa relativa ai tempi di guida e di riposo dei conducenti;

il comparto può contribuire alla transizione ecologica attraverso l'acquisizione dei modelli più efficienti di autobus dotati di motori Euro 6 classe E. Attualmente il parco mezzi in circolazione conta circa 25.150 mezzi, di cui solo 10.300 (41%) risultano avere classi di emissioni euro 5 (circa 5.000) ed euro 6 (circa 5.300);

il rinnovo del parco mezzi in chiave ecologica però non può essere sostenuto, dati gli ingenti costi, solamente dagli operatori;

considerato, inoltre che:

la politica legislativa dell'Unione europea, nel processo di revisione del sistema delle accise (proposta di direttiva del Consiglio che ristruttura il quadro dell'Unione per la tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità (COM/2021/563 final)), sta procedendo ad una progressiva penalizzazione del gasolio, non tenendo conto di quei settori, come quello del noleggio autobus con conducente, che non possono privarsene nel breve periodo; inoltre, con la riforma del sistema ETS prevede l'inclusione del settore dei trasporti nel sistema dello scambio di quote. L'insieme di queste misure potrebbe generare nell'immediato futuro un incremento considerevole dei costi per le imprese del trasporto turistico, senza che le stesse possano porvi rimedio per la mancanza di un'idonea tecnologia alternativa che non utilizzi combustili fossili,

impegna il Governo a valutare l'opportunità,

al fine di garantire l'ammodernamento delle flotte dei bus turistici e la riduzione massima delle emissioni inquinanti, di adottare nella prossima legge di bilancio delle adeguate misure economiche di sostegno per l'acquisto di modelli di autobus dotati di motori Euro 6 classe E, prevedendo al contempo un progressivo divieto di circolazione dei mezzi più inquinanti.

(*) Accolto dal Governo

G8.6

[Pergreffi](#), [Arrigoni](#), [Campari](#), [Corti](#), [Rufa](#), [Ripamonti](#)

V. testo 2

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione in legge del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante "Disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili" (AS 2646);

premessi che:

nell'ambito dei progetti del Piano nazionale di ripresa e resilienza sinora implementati, non è stato dato il giusto rilievo ad interventi riguardanti il rinnovo della flotta dei bus turistici, che rivestono un ruolo centrale nel trasporto passeggeri in ambito nazionale ed internazionale;

secondo il quadro fornito dall'*European Automobile Manufacturers' Association* (ACEA), gli autobus sono il mezzo di trasporto maggiormente diffuso in Europa. Il trasporto mediante autobus favorisce l'inclusione sociale, garantendo la possibilità di mobilità alle persone meno abbienti, alla fascia più anziana di popolazione e soprattutto alle persone che vivono in aree rurali e suburbane mal collegate con le principali infrastrutture ferroviarie o aeroportuali;

considerato che:

le imprese esercenti il trasporto turistico di persone mediante autobus ai sensi della legge 11 agosto 2003, n. 218, oltre ai danni causati dal blocco dell'attività dovuto all'emergenza sanitaria, hanno subito negli ultimi anni l'ingentissima perdita di valore patrimoniale-economico dei beni strumentali impiegati;

la transizione ecologica deve essere perseguita anche nel settore dei bus turistici, ma nei limiti che l'attuale tecnologia consente; nell'immediato futuro in tale comparto non potranno essere acquistati autobus elettrici per la mancanza di batterie capaci di coprire il lungo raggio dei viaggi, se non mediante continue soste che renderebbero impossibile sia l'effettuazione del servizio sia il rispetto della normativa relativa ai tempi di guida e di riposo dei conducenti;

il comparto può contribuire alla transizione ecologica attraverso l'acquisizione dei modelli più efficienti di autobus dotati di motori Euro 6 classe E. Attualmente il parco mezzi in circolazione conta circa 25.150 mezzi, di cui solo 10.300 (41%) risultano avere classi di emissioni euro 5 (circa 5.000) ed euro 6 (circa 5.300);

il rinnovo del parco mezzi in chiave ecologica però non può essere sostenuto, dati gli ingenti costi, solamente dagli operatori;

considerato, inoltre che:

la politica legislativa dell'Unione europea, nel processo di revisione del sistema delle accise (proposta di direttiva del Consiglio che ristruttura il quadro dell'Unione per la tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità (COM/2021/563 final)), sta procedendo ad una progressiva penalizzazione del gasolio, non tenendo conto di quei settori, come quello del noleggio autobus con conducente, che non possono privarsene nel breve periodo; inoltre, con la riforma del sistema ETS prevede l'inclusione del settore dei trasporti nel sistema dello scambio di quote. L'insieme di queste misure potrebbe generare nell'immediato futuro un incremento considerevole dei costi per le imprese del trasporto turistico, senza che le stesse possano porvi rimedio per la mancanza di un'idonea tecnologia alternativa che non utilizzi combustibili fossili,

impegna il Governo

al fine di garantire l'ammodernamento delle flotte dei bus turistici e la riduzione massima delle emissioni inquinanti, ad adottare nella prossima legge di bilancio delle adeguate misure economiche di sostegno per l'acquisto di modelli di autobus dotati di motori Euro 6 classe E.

G8.6 (testo 2)

[Pergreffi](#), [Arrigoni](#), [Campari](#), [Corti](#), [Rufa](#), [Ripamonti](#)

Non posto in votazione (*)

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione in legge del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante "Disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili" (AS 2646);

premessi che:

nell'ambito dei progetti del Piano nazionale di ripresa e resilienza sinora implementati, non è stato dato il giusto rilievo ad interventi riguardanti il rinnovo della flotta dei bus turistici, che rivestono un ruolo centrale nel trasporto passeggeri in ambito nazionale ed internazionale;

secondo il quadro fornito dall'*European Automobile Manufacturers' Association* (ACEA), gli autobus sono il mezzo di trasporto maggiormente diffuso in Europa. Il trasporto mediante autobus favorisce l'inclusione sociale, garantendo la possibilità di mobilità alle persone meno abbienti, alla fascia più anziana di popolazione e soprattutto alle persone che vivono in aree rurali e suburbane mal collegate con le principali infrastrutture ferroviarie o aeroportuali;

considerato che:

le imprese esercenti il trasporto turistico di persone mediante autobus ai sensi della legge 11 agosto 2003, n. 218, oltre ai danni causati dal blocco dell'attività dovuto all'emergenza sanitaria, hanno subito negli ultimi anni l'ingentissima perdita di valore patrimoniale-economico dei beni strumentali impiegati;

la transizione ecologica deve essere perseguita anche nel settore dei bus turistici, ma nei limiti che l'attuale tecnologia consente; nell'immediato futuro in tale comparto non potranno essere acquistati autobus elettrici per la mancanza di batterie capaci di coprire il lungo raggio dei viaggi, se non mediante continue soste che renderebbero impossibile sia l'effettuazione del servizio sia il rispetto della normativa relativa ai tempi di guida e di riposo dei conducenti;

il comparto può contribuire alla transizione ecologica attraverso l'acquisizione dei modelli più efficienti di autobus dotati di motori Euro 6 classe E. Attualmente il parco mezzi in circolazione conta circa 25.150 mezzi, di cui solo 10.300 (41%) risultano avere classi di emissioni euro 5 (circa 5.000) ed euro 6 (circa 5.300);

il rinnovo del parco mezzi in chiave ecologica però non può essere sostenuto, dati gli ingenti costi, solamente dagli operatori;

considerato, inoltre che:

la politica legislativa dell'Unione europea, nel processo di revisione del sistema delle accise (proposta di direttiva del Consiglio che ristruttura il quadro dell'Unione per la tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità (COM/2021/563 final)), sta procedendo ad una progressiva penalizzazione del gasolio, non tenendo conto di quei settori, come quello del noleggio autobus con conducente, che non possono privarsene nel breve periodo; inoltre, con la riforma del sistema ETS prevede l'inclusione del settore dei trasporti nel sistema dello scambio di quote. L'insieme di queste misure potrebbe generare nell'immediato futuro un incremento considerevole dei costi per le imprese del trasporto turistico, senza che le stesse possano porvi rimedio per la mancanza di un'idonea tecnologia alternativa che non utilizzi combustibili fossili,

impegna il Governo a valutare l'opportunità,

al fine di garantire l'ammodernamento delle flotte dei bus turistici e la riduzione massima delle emissioni inquinanti, di adottare nella prossima legge di bilancio delle adeguate misure economiche di sostegno per l'acquisto di modelli di autobus dotati di motori Euro 6 classe E.

(*) Accolto dal Governo

ARTICOLO 9 DEL DECRETO-LEGGE E ALLEGATO I

Articolo 9.

(Interventi urgenti per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili)

1. Al fine di realizzare gli investimenti di competenza del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, all'articolo 1, della legge 30 dicembre 2021, n. 234, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 393, primo periodo, le parole: « è autorizzata la spesa di 50 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022 e 2023, 100 milioni di euro per l'anno 2024, 200 milioni di euro per il 2025, 250 milioni di euro per l'anno 2026 e 300 milioni di euro per l'anno 2027, 350 milioni di euro per l'anno 2028 e 300 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2029 al 2036 » sono sostituite dalle seguenti: « è autorizzata la spesa di 40 milioni di euro per l'anno 2022, 30 milioni di euro per l'anno 2023, 100 milioni di euro per l'anno 2024, 200 milioni di euro per il 2025, 250 milioni di euro per l'anno 2026, 300 milioni di euro per l'anno 2027, 350 milioni di euro per l'anno 2028, 310 milioni di euro per l'anno 2029, 320 milioni di euro per l'anno 2030 e 300 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2031 al 2036 »;

b) al comma 394, primo periodo, le parole: « la spesa complessiva di 5.000 milioni di euro, di cui 50 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022 e 2023, 150 milioni di euro per l'anno 2024, 200 milioni di euro per l'anno 2025, 250 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2026 al 2027, 400 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2028 al 2030, 450 milioni di euro per l'anno 2031, 650 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2032 al 2034, 450 milioni di euro per l'anno 2035 » sono sostituite dalle seguenti: « la spesa complessiva di 5.000 milioni di euro, di cui 40 milioni di euro per l'anno 2022, 30 milioni di euro per l'anno 2023, 150 milioni di euro per l'anno 2024, 200 milioni di euro per l'anno 2025, 250 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2026 al 2027, 400 milioni di euro per l'anno 2028, 410 milioni di euro per l'anno 2029, 420 milioni di euro per l'anno 2030, 450 milioni di euro per l'anno 2031, 650 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2032 al 2034, 450 milioni di euro per l'anno 2035 »;

c) al comma 395, le parole: « la spesa di 20 milioni di euro per l'anno 2024, 230 milioni di euro per l'anno 2025, di 300 milioni di euro per l'anno 2026, 500 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2027 al 2032 e 550 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2033 al 2036 » sono sostituite dalle seguenti: « la spesa di 20 milioni di euro per l'anno 2022, di 40 milioni di euro per l'anno 2023, di 20 milioni di euro per l'anno 2024, di 230 milioni di euro per l'anno 2025, di 300 milioni di euro per l'anno 2026, di 500 milioni di euro per ciascuno degli anni 2027 e 2028, di 480 milioni di euro per l'anno 2029, di 460 milioni di euro per l'anno 2030, di 500 milioni di euro per ciascuno degli anni 2031 e 2032 e di 550 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2033 al 2036 ».

2. Sono autorizzate le variazioni delle dotazioni finanziarie relative alle autorizzazioni di spesa indicate nell'allegato I annesso al presente decreto.

3. All'articolo 5 del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, dopo il terzo periodo è inserito il seguente: « Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili può essere riconosciuta al coordinatore del CISMI un'indennità di funzione nel limite dell'autorizzazione di spesa di cui al comma 3 e a valere sulle risorse ivi previste e comunque non superiore a 25.000 euro. »;

b) dopo il comma 1, è inserito il seguente:

« *I-bis*. In deroga alle previsioni di cui al comma 1, terzo periodo, e fermo restando il limite di spesa di cui al comma 3, l'incarico di coordinatore del CISMI può essere conferito con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili ad un professore universitario di I fascia, che viene collocato in aspettativa per l'intera durata dell'incarico ai sensi dell'articolo 13 del decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980, n. 382, con conservazione del trattamento economico in godimento, che è posto integralmente a carico del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. L'incarico di coordinatore ha una durata non inferiore a tre anni ed è rinnovabile una sola volta. Al fine di assicurare il rispetto del limite di spesa di cui al comma 3, per l'intera durata dell'incarico è reso contestualmente indisponibile all'interno del contingente di cui al comma 1 il posto destinato al dirigente di ricerca. ».

4. L'articolo 5-*quinquies* del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla

legge 14 giugno 2019, n. 55, è abrogato.

5. All'articolo 1, comma 238, terzo periodo, della legge 30 dicembre 2004, n. 311, le parole: « e all'importo di euro 7.309.900 annui a decorrere dall'anno 2021 » sono sostituite dalle seguenti: « , all'importo di 7.309.900 euro per l'anno 2021 e all'importo di 10.883.900 euro a decorrere dall'anno 2022 ».

6. Agli oneri derivanti dal comma 5 si provvede mediante utilizzo delle risorse rinvenienti dall'abrogazione di cui al comma 4.

7. All'articolo 12, comma 5, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, dopo il secondo periodo è inserito il seguente: « Qualora l'importo dei lavori risulti inferiore a 100.000 euro, l'esecuzione degli interventi di manutenzione ordinaria ovvero di manutenzione straordinaria, di cui alle lettere a) e b) del comma 2, può essere curata direttamente dalle Amministrazioni utilizzatrici degli immobili. ».

8. All'articolo 121 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) ai commi 3 e 4, le parole « Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici » sono sostituite dalle seguenti: « Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili »;

b) al comma 5, le parole « Ministro delle infrastrutture e dei trasporti » sono sostituite dalle seguenti: « Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili »;

c) al comma 5-bis, le parole « Ministro delle infrastrutture e dei trasporti » sono sostituite dalle seguenti: « Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili » e l'ultimo periodo è sostituito dal seguente: « La Direzione generale del personale, del bilancio, degli affari generali e della gestione sostenibile del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili provvede a un controllo di qualità sul predetto personale e a una formazione periodica dello stesso, secondo modalità e programmi indicati dal Dipartimento per la mobilità sostenibile. ».

9. Al fine di semplificare le procedure per digitalizzazione e la pubblicità degli atti mediante trascrizione nell'Archivio telematico centrale delle unità da diporto e per l'annotazione sulla licenza di navigazione, al decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 17, comma 2, le parole: « venti giorni » sono sostituite dalle seguenti: « sessanta giorni »;

b) all'articolo 24, comma 2, le parole: « venti giorni », ovunque ricorrano, sono sostituite dalle seguenti: « sessanta giorni »;

c) all'articolo 58, comma 1, le parole: « venti giorni » sono sostituite dalle seguenti: « sessanta giorni ».

10. All'allegato A, punto 10), della legge 28 gennaio 1994, n. 84, le parole « e Monopoli » sono sostituite dalle seguenti: « , Monopoli e Termoli ».

N.B. Per l'Allegato I si rinvia all'Atto Senato 2646, pag. 112.

EMENDAMENTI E ORDINI DEL GIORNO

9.6 (testo 3)

La Commissione

Approvato

Dopo il comma 6, inserire il seguente: «6-bis. All'articolo 33 del decreto legge 30 aprile 2022, n. 36, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 giugno 2022, n. 79, dopo il comma 4, è aggiunto il seguente: "4-bis. 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, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, nei limiti delle risorse finanziarie, umane e strumentali disponibili a legislazione vigente e senza nuovi

o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, effettua il monitoraggio dell'osservanza dei termini procedurali di cui al comma 3, segnalando alla regione competente eventuali ritardi, proponendo eventuali interventi correttivi ed assegnando alla regione un termine non superiore a trenta giorni per la conclusione del procedimento. In caso di inosservanza del termine assegnato ai sensi del primo periodo, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili propone l'esercizio dei poteri sostitutivi di cui all'articolo 8 della legge 5 giugno 2003, n. 131.»

9.7 (testo 2)

La Commissione

Approvato

Sostituire il comma 7 con i seguenti:

«7. All'articolo 12 del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito con modifiche e integrazioni dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, sono apportate le seguenti modifiche:

a) al comma 2, la lettera d) è sostituita dalla seguente: "d) gli interventi di piccola manutenzione nonché quelli atti ad assicurare l'adeguamento alle disposizioni di cui al decreto legislativo 9 aprile 2008, n.81 sono curati direttamente dalle Amministrazioni utilizzatrici degli immobili, anche se di proprietà di terzi. Fermo restando quanto previsto nel precedente periodo, nell'ambito del Sistema accentrato delle Manutenzioni è fatta salva la possibilità di finanziare e realizzare l'esecuzione anche di interventi relativi alla messa a norma degli impianti o correlati alle norme in materia di prevenzione incendi, al fine di favorire il coordinamento degli stessi con altri interventi di manutenzione ordinaria o straordinaria da eseguirsi ai sensi delle precedenti lettere a) e b) e del successivo comma 5. Sempre al fine di promuovere forme di razionalizzazione tra gli interventi, favorendo economie di scala e contribuendo al contenimento dei relativi costi, l'Agenzia del Demanio o i Provveditorati interregionali alle Opere Pubbliche possono curare, previo atto di intesa e senza nuovi o maggiori oneri, l'esecuzione degli interventi di cui al precedente periodo, nei casi in cui interessino immobili già oggetto di finanziamenti per lavori nell'ambito di Piani di Investimento approvati dalla medesima Agenzia. Parimenti i Provveditorati Interregionali alle Opere Pubbliche possono gestire, previo atto di intesa con l'Agenzia del Demanio, l'esecuzione degli interventi ascritti ai Piani di Intervento dell'Agenzia del Demanio nei casi in cui questi riguardino immobili già oggetto di finanziamento nell'ambito del Sistema delle Manutenzioni. Tutti gli interventi curati direttamente dalle Amministrazioni utilizzatrici sono comunicati all'Agenzia del demanio preventivamente, al fine del necessario coordinamento con le attività poste in essere ai sensi delle lettere a), b) e c) e, nel caso di immobili in locazione passiva, al fine di verificare le previsioni contrattuali in materia";

b) al comma 5, dopo il secondo periodo è aggiunto il seguente: "L'esecuzione degli interventi di manutenzione ordinaria ovvero di manutenzione straordinaria di importo dei lavori in ogni caso inferiore a 100.000 euro, di cui al comma 2, lettera a) e b), è curata, senza nuovi o maggiori oneri, direttamente dalle Amministrazioni utilizzatrici degli immobili.".

7-bis. Le disposizioni di cui all'articolo 23, commi 11-*bis* e 11-*ter* del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, come modificato e integrato dal decreto legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito in legge 14 giugno 2019, n. 55, trovano applicazione anche nel periodo intercorrente tra la data dell'abrogazione dell'articolo 92, comma 7-*bis* del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, per effetto dell'articolo 217 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 e la data di entrata in vigore della legge 14 giugno 2019, n. 55.

7-ter. All'articolo 16-*sexies* del decreto legge 21 ottobre 2021, n. 146, dopo il comma 1 è aggiunto il seguente: «1-*bis.* Resta ferma la possibilità per le amministrazioni, le agenzie, la commissione e gli enti indicati al comma 1, per motivate esigenze, previo accordo con la proprietà, di entrare nel possesso anticipato anche di porzioni di immobili, corrispondendo, nei limiti delle risorse disponibili, una somma a titolo di anticipata occupazione, commisurata ai metri quadri delle porzioni occupate e alla durata della predetta anticipata occupazione e comunque non superiore ai tre/dodicesimi del canone annuo congruito; il possesso anticipato non ha effetti sulla durata del

contratto di locazione come prevista dalle vigenti disposizioni e dagli specifici accordi contrattuali tra le parti.».

9.14 (testo 2)

La Commissione

V. testo 3

Dopo il comma 8 inserire il seguente:

«8-bis. Al fine di consentire lo svolgimento in sicurezza dei PCTO (Percorsi per le Competenze Trasversali e l'Orientamento) degli studenti degli istituti nautici e professionali della pesca commerciale delle produzioni ittiche, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, entro 30 giorni dall'entrata in vigore della presente legge, con proprio provvedimento, procede a definirne le modalità di svolgimento a bordo di imbarcazioni nautiche a decorrere dall'anno scolastico 2022-2023, che dovrà tenere conto di un percorso formativo, facendo riferimento alle norme IMO STCW '95 e successive modifiche, prevedendo per gli studenti la frequenza del corso P.S.S.R. (Sicurezza Personale e Responsabilità Sociali - *Personal Safety and Social Responsibilities*) con oneri a carico degli stessi».

9.14 (testo 3)

La Commissione

Approvato

Dopo il comma 8 inserire il seguente:

«8-bis. Al fine di consentire lo svolgimento in sicurezza dei PCTO (Percorsi per le Competenze Trasversali e l'Orientamento) degli studenti degli istituti nautici e professionali della pesca commerciale delle produzioni ittiche, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministero dell'istruzione, entro 30 giorni dall'entrata in vigore della presente legge, con proprio provvedimento, procede a definirne le modalità di svolgimento a bordo di imbarcazioni nautiche a decorrere dall'anno scolastico 2022-2023, che dovrà tenere conto di un percorso formativo, facendo riferimento alle norme IMO STCW '95 e successive modifiche, prevedendo per gli studenti la frequenza del corso P.S.S.R. (Sicurezza Personale e Responsabilità Sociali - *Personal Safety and Social Responsibilities*) con oneri a carico degli stessi».

9.16 (testo 2)

La Commissione

Approvato

Dopo il comma 8 inserire il seguente:

«8-bis. Per le finalità di cui all'articolo 121, comma 3, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificato dal comma 8 del presente articolo, si considerano validi ad ogni effetto di legge le qualifiche, le abilitazioni e gli attestati di formazione periodica, previsti dal medesimo comma 3 del citato articolo 121, conseguiti dal personale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili anteriormente alla data del 16 giugno 2022.»

9.27 (testo 3)

La Commissione

Approvato

Dopo il comma 9 inserire il seguente:

«9-bis. All'articolo 59, comma 1, lettera aa), del decreto legislativo 3 novembre 2017, n. 229, dopo la parola: "adozione" sono inserite le seguenti "dei principi".»

9.29

La Commissione

Approvato

Sostituire il comma 10 con il seguente:

«10. All'allegato A della legge 28 gennaio 1994, n. 84, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al punto 8, le parole: "nonché Porto di Licata" sono sostituite dalle seguenti: ", Porto di Licata nonché Porto di Sciacca";

b) al punto 10, le parole: "e Monopoli" sono sostituite dalle seguenti: ", Monopoli e Termoli"»

9.30 (testo 2)

La Commissione

Approvato

Dopo il comma 10 inserire il seguente:

«10- bis. All'allegato A della legge 28 gennaio 1994, n. 84, è apportata la seguente modificazione:

- al punto 12, le parole: "e Ortona" sono sostituite dalle seguenti: ", Ortona e Vasto".»

9.34

La Commissione

Approvato

Dopo il comma 10 inserire il seguente:

«10-bis. Al fine di assicurare una maggiore programmazione sistemica delle infrastrutture portuali distribuite lungo l'intera costa della regione Sicilia, all'allegato A della legge 28 gennaio 1994, n. 84, al punto 9) le parole "Porti di Augusta e Catania" sono sostituite dalle seguenti: "Porti di Augusta, Catania e Pozzallo."»

9.38

[De Falco](#)

Improponibile

Dopo il comma 10 inserire il seguente:

«10-bis. Al fine di assicurare l'esercizio delle funzioni amministrative e di vigilanza e controllo nonché l'attuazione delle disposizioni urgenti in materia di sicurezza nel settore del trasporto marittimo di cui all'articolo 4 comma 1 bis del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121 convertito con modificazioni dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, in deroga a quanto previsto dall'articolo 655 del decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66, il personale di cui all'articolo 937, comma 1, lettera a) e c), decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66, in servizio al 1.01.2007 quale vincitore di concorso di rafferma, che non risulta decaduto dal diritto di attivare la tutela giurisdizionale con riferimento al concorso bandito dal Ministero dei Trasporti con decreto pubblicato in Gazzetta Ufficiale, 4 Serie Speciale, n. 67 del 24 agosto 2007, è immesso, a domanda, da presentare entro 15 giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, con il grado di cui all'articolo 628, comma 1, lettera c), decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66, nel ruolo di cui all'articolo 812, comma 1, lettera n), decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66, ove viene iscritto nel termine di venti giorni successivi a quello di pubblicazione del medesimo concorso, fino ad un massimo di 3 unità, previo giudizio favorevole delle competenti commissioni ordinarie d'avanzamento espresso sulla base dei complessi di elementi di cui all'articolo 1058 decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66.

A tale fine è autorizzata la spesa di euro 48.570,54 per l'anno 2022 e di euro 117.263,16 annui a decorrere dall'anno 2023, cui si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo di cui all'articolo 1, comma 200 della legge 23 dicembre 2014, n. 190, nonché la spesa per l'onere derivante da ricostruzione di carriera antecedente l'anno in corso, cui si provvede mediante corrispondente riduzione delle proiezioni dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2022-2024, 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.»

9.39 (testo 2)

La Commissione

Approvato

Dopo il comma 10, aggiungere il seguente:

«10-bis. Al decreto legislativo 1° dicembre 2009, n. 178, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 3 sono aggiunti in fine i seguenti commi:

"3-bis. Al fine di sviluppare ulteriori percorsi di formazione che favoriscano l'integrazione interdisciplinare fra il mondo accademico, la formazione e la ricerca nel settore della Pubblica amministrazione, nonché di integrare il sistema della formazione universitaria, post universitaria, della ricerca e quello dell'accesso sempre più qualificato nella Pubblica amministrazione, la Scuola Nazionale dell'Amministrazione può prevedere nella propria offerta formativa l'erogazione anche di Corsi di alta formazione e di perfezionamento *post lauream* nei limiti delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

3-ter. La Scuola Nazionale dell'Amministrazione, previo accreditamento ai sensi del decreto ministeriale 14 dicembre 2021, n. 226, anche in deroga al requisito di cui all'articolo 4, comma 1, lettera a), relativamente al numero minimo di docenti per la formazione del collegio del dottorato, comunque non inferiore a sei, individuati anche tra professori universitari sulla base di una convenzione con l'Ateneo di appartenenza secondo le modalità, in quanto compatibili, di cui all'art. 6, comma 11, della legge 30 dicembre 2010, n. 240, può altresì emanare bandi per corsi di dottorato in Scienze della Pubblica amministrazione, e in favore di un massimo di otto candidati, fino al raggiungimento, a regime, di un numero di frequentatori non superiore a trentadue unità nei limiti delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente."

b) all'articolo 11, comma 2-bis, primo periodo dopo le parole "possono essere" è inserita la seguente "prioritariamente".

Conseguentemente

alla rubrica dell'articolo aggiungere in fine le seguenti parole "e della Scuola nazionale dell'amministrazione"

9.42 (testo 2)

La Commissione

Approvato

Dopo il comma 10 aggiungere, in fine, il seguente:

«10-bis. Le strutture finanziate con risorse assegnate dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili ai Comuni per interventi straordinari sul patrimonio residenziale pubblico, ai sensi dell'articolo 3, primo comma, lettera q), della legge 5 agosto 1978, n. 457, non ancora del tutto completate possono essere riutilizzate dai medesimi Comuni beneficiari, anche eventualmente cambiando la destinazione d'uso, a condizione che sia garantita una finalità di interesse pubblico generale. Le amministrazioni interessate provvedono all'attuazione delle disposizioni di cui al presente comma con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente, e comunque senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica».

9.47

La Commissione

Approvato

Dopo il comma 10, aggiungere, in fine, il seguente:

«10-bis. All'articolo 5, comma 2-ter, del decreto-legge 28 maggio 2004, n. 136, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 luglio 2004, n. 186, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al terzo periodo, dopo le parole: "sono depositati" sono inserite le seguenti: "ai soli fini informativi";

b) al quarto periodo, dopo le parole: "Con la stessa modalità" sono inserite le seguenti: "e per le

medesime finalità".

9.48 (testo 2)

La Commissione

Approvato

Dopo il comma 10 aggiungere, in fine, il seguente:

«10-bis. Al fine di realizzare gli interventi di cui all'articolo 1, comma 26, della legge 27 dicembre 2019, n. 160, di competenza del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, al medesimo articolo 1, comma 26, della citata legge n. 160 del 2019, le parole da "come previsto" a "legge 28 giugno 2019, n. 58," sono soppresse, e le parole "è assegnata al soggetto attuatore degli interventi" sono sostituite dalle seguenti: "è trasferita alla medesima provincia"».

G9.1

[Malan](#), [Ruspanini](#), [Totaro](#)

Respinto

Il Senato, nel corso dell'esame dell'articolo 9 dell'A.S. 2646,

premessi che:

su iniziativa del dirigente della Direzione generale di Vigilanza sulle concessionarie autostradali, ai concessionari autostradali è stato assicurato, per le conseguenze della pandemia da Covid-19, attraverso un apposito incremento dei pedaggi, il ristoro integrale della differenza tra gli incassi netti registrati a partire dal marzo 2020 rispetto ai corrispondenti mesi del 2019, l'anno più ricco di sempre in questo settore;

per Autostrade per l'Italia (ASPI) l'importo è già quantificato in 542 milioni di euro per i soli mesi marzo-giugno 2020; i bilanci della società per il 2020 e il 2021 evidenziano minori ricavi per 816 e 232 milioni; il ristoro per quel biennio raggiungerà dunque il miliardo di euro, che graverà sui pedaggi, aumentando i costi di tutte le attività economiche che usufruiscono della rete di ASPI, con conseguente aumento dei prezzi dei servizi e dei prodotti da loro offerti, nonché delle merci trasportate, in aggiunta agli incrementi dei costi dovuti ai rincari dei carburanti; lo stesso criterio andrà applicato alle altre concessioni autostradali con relativo esborso da parte dei loro utenti;

tale ristoro integrale rappresenta una macroscopica disparità di trattamento rispetto agli altri settori, atteso che ASPI ha subito una riduzione degli incassi rispetto al 2019 pari al 26,2 per cento nel 2020 e al 7,4 per cento nel 2021, ben sotto la soglia minima del 33 per cento prevista dal decreto "Ristori" e misure connesse, dove si è posto altresì un tetto del 20 per cento del minore fatturato, e un limite di 150.000 euro all'importo da ristorare; con le regole stabilite in generale dalla legge, ad ASPI non spetterebbe alcun ristoro;

senza un supporto di legge, anzi, in contrasto con le norme applicate ad ogni altra azienda, il MIMS garantisce ad ASPI una sorta di immunità rispetto all'andamento dell'economia reale, che nel 2020 ha visto scendere del 9 per cento il PIL; lo stesso regime, secondo le indicazioni del dirigente, andrà applicato a tutti i concessionari autostradali, benché, a differenza di molte attività che i provvedimenti del Governo hanno chiuso per mesi, abbiano continuato ad operare, fruendo anche di eccezioni per le loro aree di servizio rispetto alla chiusura di bar e ristoranti;

il meccanismo indicato, peraltro, costituirebbe anche una immunizzazione (a spese degli utenti, diretti e indiretti, delle autostrade) dagli effetti del rincaro dei carburanti, che inevitabilmente ridurrà il traffico; anche in questo caso la disparità con gli altri soggetti economici della nazione appare stridente e ingiustificata;

ASPI, riguardo all'opzione di cui al punto 1.1 lettera b) numero i) della delibera CIPE 15 giugno 2007, n. 39, ha sempre scelto di non chiedere il riequilibrio del piano economico-finanziario; per questo non ha mai subito compensazioni in termini di ribasso delle tariffe dei pedaggi o altro, benché in tutti gli esercizi dal 2008 al 2019 abbia incassato molto più di quanto previsto dal piano finanziario, ad esempio 215 milioni nel 2018 e 188 milioni nel 2019,

impegna il Governo:

ad uniformare i criteri di ristoro riguardanti i concessionari autostradali a quelli applicati per legge alla generalità delle imprese, anche eventualmente assumendo iniziative legislative per rimodulare questi ultimi.

G9.2

[Malan](#), [Ruspanini](#), [Totaro](#)

Improponibile

Il Senato, in sede di esame dell'articolo 9 dell'A.S. 2646,

premessi che:

il dottor Felice Morisco, come risulta dal *curriculum vitae* pubblicato sul sito del Ministero, dal 1997 al 2011 ha svolto presso l'ANAS attività di valutazione della fattibilità dei piani finanziari annessi alle convenzioni autostradali e dal 2011 al 2012 è stato dirigente amministrativo presso l'Unità Analisi economico finanziarie espletando mansioni connesse all'attività di vigilanza economica e regolazione per le società concessionarie autostradali; quando per legge tali funzioni sono passate al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in totale continuità, ha mantenuto la stessa carica presso la neo-costituita struttura di vigilanza sulle concessioni autostradali e poi dal 2015 presso la Direzione generale di Vigilanza sulle concessionarie autostradali, dove nel gennaio scorso ha visto porre anche l'ANAS sotto la sua vigilanza;

tale continuità è in evidente contrasto con la legge 6 novembre 2012, n. 190, detta "anticorruzione" e segnatamente con l'articolo 1, comma 4, lettera e), comma 5, lettera b) e comma 10, lettera b), dove si impone di assicurare la rotazione dei dirigenti nei settori particolarmente esposti alla corruzione;

su iniziativa del dottor Morisco ai concessionari autostradali è stato assicurato, per le conseguenze della pandemia da Covid-19, attraverso un apposito incremento dei pedaggi, il ristoro integrale della differenza tra gli incassi netti registrati a partire dal marzo 2020 rispetto ai corrispondenti mesi del 2019, l'anno più ricco di sempre in questo settore; per Autostrade per l'Italia (ASPI) l'importo è già quantificato in 542 milioni di euro per i soli mesi marzo-giugno 2020; i bilanci della società per il 2020 e il 2021 evidenziano minori ricavi per 816 e 232 milioni; il ristoro per quel biennio raggiungerà dunque il miliardo di euro, che graverà sui pedaggi, aumentando i costi di tutte le attività economiche che usufruiscono della rete di ASPI, con conseguente aumento dei prezzi dei servizi e dei prodotti da loro offerti, nonché delle merci trasportate, in aggiunta agli incrementi dei costi dovuti ai rincari dei carburanti; lo stesso criterio andrà applicato alle altre concessioni autostradali con relativo esborso da parte dei loro utenti; tale ristoro integrale rappresenta una macroscopica disparità di trattamento rispetto agli altri settori, atteso che ASPI ha subito una riduzione degli incassi rispetto al 2019 pari al 26,2 per cento nel 2020 e al 7,4 per cento nel 2021, ben sotto la soglia minima del 33 per cento prevista dal decreto "Ristori" e misure connesse, dove si è posto altresì un tetto del 20 per cento del minore fatturato, e un limite di 150.000 euro all'importo da ristorare; con le regole stabilite in generale dalla legge, ad ASPI non spetterebbe alcun ristoro; senza un supporto di legge, anzi, in contrasto con le norme applicate ad ogni altra azienda, il dottor Morisco ha garantito ad ASPI una sorta di immunità rispetto all'andamento dell'economia reale, che nel 2020 ha visto scendere del 9 per cento il PIL; lo stesso regime, secondo le indicazioni del dirigente, andrà applicato a tutti i concessionari autostradali, benché, a differenza di molte attività che i provvedimenti del Governo hanno chiuso per mesi, abbiano continuato ad operare, fruendo anche di eccezioni per le loro aree di servizio rispetto alla chiusura di bar e ristoranti; il meccanismo indicato, peraltro, costituirebbe anche una immunizzazione (a spese degli utenti, diretti e indiretti, delle autostrade) dagli effetti del rincaro dei carburanti, che inevitabilmente ridurrà il traffico; anche in questo caso la disparità con gli altri soggetti economici della nazione appare stridente e ingiustificata; ASPI, riguardo all'opzione di cui al punto 1.1 lettera b) numero i) della delibera CIPE 15 giugno 2007, n. 39, ha sempre scelto di non chiedere il riequilibrio del piano economico-finanziario; per questo non ha mai subito compensazioni

in termini di ribasso delle tariffe dei pedaggi o altro, benché in tutti gli esercizi dal 2008 al 2019 abbia incassato molto più di quanto previsto dal piano finanziario, ad esempio 215 milioni nel 2018 e 188 milioni nel 2019;

lo stesso dottor Morisco ha esteso la concessione dell'Autostrada Brescia-Verona-Vicenza-Padova sulla base dell'approvazione da parte del CIPE di un progetto parziale e preliminare, quando invece era richiesto, dalla convenzione il progetto definitivo completo, approvazione che era stata in precedenza definitivamente annullata dal Consiglio di Stato; in base alla convenzione del 2007, approvata per legge, la concessione doveva essere estesa al 31 dicembre 2026, "in funzione della realizzazione della Valdastico Nord" (articolo 4, comma 1), il cui completo progetto definitivo doveva essere approvato entro il 30 giugno 2013 (comma 2); ciò avveniva dopo che l'Unione europea aveva aperto un a procedura di infrazione su un precedente tentativo di proroga, in quanto non collegato ad alcuna nuova opera da realizzare; con deliberazione n. 21 del 18 marzo 2013 il CIPE approvò, in linea tecnica, il solo progetto preliminare del solo 1° lotto Piovone Rocchette-Valle dell'Astico, a esclusione di vari tratti, oggetto di prescrizione localizzativa da parte del Ministro dell'ambiente; alla scadenza del 30 giugno 2013 non esisteva alcun progetto completo, né definitivo della Valdastico Nord; l'inerzia del Ministero delle infrastrutture in merito a tale inadempienza, ha fatto supporre che prima di tale data un suo atto abbia graziosamente prorogato tale scadenza, ma, nonostante i vari tentativi di conoscerne gli estremi attraverso interrogazioni, accesso agli atti e accesso civico, non è mai stato possibile sapere se, da chi e come tale atto sia stato approvato; il 21 gennaio 2019, il Consiglio di Stato, definitivamente pronunciandosi sull'appello presentato l'anno precedente dal Comune di Besenello, con sentenza 499/19 annullava la menzionata deliberazione del CIPE, condannando la società Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova S.p.A. al pagamento delle spese; incredibilmente, il 6 aprile 2020, la Direzione generale per la vigilanza sulla concessioni autostradali del Ministero, in persona del direttore Felice Morisco, stipulava con la società autostradale un atto aggiuntivo alla Convenzione unica del 9 luglio 2007, in cui si conferma al 31 dicembre 2026 la durata della concessione, ritenendo assolta la condizione di cui all'articolo 4, comma 2 della Convenzione del 2007, che richiedeva il progetto definitivo dell'intera autostrada Valdastico Nord, "in funzione dell'approvazione del 1° Lotto funzionale" della medesima, "con delibera CIPE n. 21/2013"; in data 13 ottobre 2020, la Corte di cassazione dichiarava inammissibile il ricorso presentato dalla citata società Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova S.p.A. avverso la sentenza del Consiglio di Stato,

impegna il Governo:

a dare piena attuazione per la legge 6 novembre 2012, n. 190, detta "anticorruzione" e segnatamente con l'articolo 1, comma 4, lettera e), comma 5, lettera b) e comma 10, lettera b), dove si impone di assicurare la rotazione dei dirigenti nei settori particolarmente esposti alla corruzione, nei confronti del menzionato dirigente, che da venticinque anni è interlocutore, senza soluzione di continuità ma solo con avanzamenti di carriera, dei concessionari autostradali;

ad esaminare le decisioni dello stesso dirigente: a) sul ristoro al 100% dei minori incassi durante l'emergenza Covid, in palese contrasto con la legge che riguarda la generalità delle imprese, b) sulla proroga della concessione dell'Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova sulla base di una delibera CIPE definitivamente annullata dal Consiglio di Stato.

G9.3

[Malan](#), [Ruspanini](#), [Totaro](#)

Improponibile

Il Senato, nel corso dell'esame dell'articolo 9 dell'A.S. 2646,

premessi che:

in base alla convenzione del 9 luglio 2007, approvata dall'art. 8-*duodecies*, comma 2, del decreto-legge 7 aprile 2008, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 giugno 2008, n. 101, la concessione la concessione dell'Autostrada Brescia-Verona-Vicenza-Padova doveva essere estesa al 31 dicembre 2026, "in funzione della realizzazione della Valdastico Nord" (articolo 4, comma 1), il cui

completo progetto definitivo doveva essere approvato entro il 30 giugno 2013 (comma 2); ciò avveniva dopo che l'Unione europea aveva aperto un a procedura di infrazione su un precedente tentativo di proroga, in quanto non collegato ad alcuna nuova opera da realizzare;

con deliberazione n. 21 del 18 marzo 2013 il CIPE approvò, in linea tecnica, il solo progetto preliminare del solo 1° lotto Piovene Rocchette-Valle dell'Astico, a esclusione di vari tratti, oggetto di prescrizione localizzativa da parte del Ministro dell'ambiente; alla scadenza del 30 giugno 2013 non esisteva alcun progetto completo, né definitivo della Valdastico Nord;

l'inerzia del Ministero delle infrastrutture di fronte a tale inadempienza ha fatto supporre che prima di tale data un suo atto abbia graziosamente prorogato tale scadenza, ma, nonostante i vari tentativi di conoscerne gli estremi attraverso interrogazioni, accesso agli atti e accesso civico, non è mai stato possibile sapere se, da chi e come tale atto sia stato approvato;

il 21 gennaio 2019, il Consiglio di Stato, definitivamente pronunciandosi sull'appello presentato l'anno precedente dal Comune di Besenello, con sentenza 499/19 annullava la menzionata deliberazione del CIPE, condannando la società Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova S.p.A. al pagamento delle spese;

incredibilmente, il 6 aprile 2020, la Direzione generale per la vigilanza sulla concessioni autostradali del Ministero, in persona del direttore Felice Morisco, stipulava con la società autostradale un atto aggiuntivo alla Convenzione unica del 9 luglio 2007, in cui si conferma al 31 dicembre 2026 la durata della concessione, ritenendo assolta la condizione di cui all'articolo 4, comma 2 della Convenzione del 2007, che richiedeva il progetto definitivo dell'intera autostrada Valdastico Nord, "in funzione dell'approvazione del 1° Lotto funzionale" della medesima, "con delibera CIPE n. 21/2013";

in data 13 ottobre 2020, la Corte di cassazione dichiarava inammissibile il ricorso presentato dalla citata società Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova S.p.A. avverso la sentenza del Consiglio di Stato,

impegna il Governo:

ad intervenire per sanare la grave e palese irregolarità compiuta estendendo una lucrosissima concessione sulla base di una deliberazione definitivamente annullata.

ARTICOLO 10 DEL DECRETO-LEGGE

Articolo 10.

(Disposizioni urgenti in materia di opere pubbliche di particolare complessità o di rilevante impatto, nonché per la funzionalità del Consiglio superiore dei lavori pubblici)

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

a) all'articolo 44, comma 3, quarto periodo, le parole « degli interventi » sono sostituite dalle seguenti: « di tutti gli interventi » ed è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « In relazione agli interventi di cui all'Allegato IV del presente decreto, per la cui realizzazione è nominato un commissario straordinario ai sensi dell'articolo 4 del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, fermo quanto previsto dal quarto periodo del presente comma, si applica, altresì, la riduzione dei termini prevista dal medesimo articolo 4, comma 2, secondo periodo, del decreto-legge n. 32 del 2019, compatibilmente con i vincoli inderogabili derivanti dall'appartenenza all'Unione europea, ivi inclusi quelli previsti dalla direttiva 2011/92/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 13 dicembre 2011. »;

b) all'articolo 44, al comma 4, secondo periodo, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: « , tenuto conto delle preminenti esigenze di appaltabilità dell'opera e della sua realizzazione entro i termini previsti dal PNRR ovvero, in relazione agli interventi finanziati con le risorse del PNC dal decreto di cui al comma 7 dell'articolo 1 del decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° luglio 2021, n. 101, »;

c) all'articolo 46, comma 1, quinto periodo, dopo le parole « all'articolo 44, comma 4 » sono inserite le seguenti: « , tenuto conto delle preminenti esigenze di appaltabilità dell'opera e della sua realizzazione entro i termini previsti dal PNRR ovvero, in relazione agli interventi finanziati con le risorse del PNC

dal decreto di cui al comma 7 dell'articolo 1 del decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° luglio 2021, n. 101. ».

2. In considerazione degli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonché dei carburanti e dei prodotti energetici, in relazione ai progetti di fattibilità tecnica ed economica di lavori pubblici di competenza statale, o comunque finanziati per almeno il 50 per cento dallo Stato, di importo pari o superiore ai 100 milioni di euro da sottoporre obbligatoriamente, in base alle vigenti disposizioni, al parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, non si applica, per gli anni 2022 e 2023, quanto previsto dall'articolo 1, comma 5, secondo periodo, del decreto-legge 30 novembre 2005, n. 245, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 gennaio 2006, n. 21, e, al fine di assicurare la funzionalità del medesimo Consiglio è autorizzata la spesa di euro 1.600.000 per l'anno 2022 e di euro 3.200.000 per l'anno 2023, a valere sulle risorse di cui al comma 5.

3. La disposizione di cui al comma 2 si applica esclusivamente ai progetti sottoposti al parere obbligatorio del Consiglio superiore dei lavori pubblici successivamente alla data di entrata in vigore del presente decreto. È escluso il rimborso delle somme già versate, alla data di entrata in vigore del presente decreto, ai sensi dell'articolo 1, comma 5, secondo periodo, del decreto-legge 30 novembre 2005, n. 245, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 gennaio 2006, n. 21, in relazione ai progetti di cui al comma 2.

4. In considerazione dell'esigenza di garantire che lo svolgimento delle procedure di dibattito pubblico di cui articolo 22 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, risulti coerente con i tempi di realizzazione degli investimenti pubblici di cui all'articolo 46 del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, è autorizzata, per il finanziamento delle attività della Commissione nazionale per il dibattito pubblico di cui al comma 2 dell'articolo 22 del decreto legislativo n. 50 del 2016, la spesa di euro 150.000 per l'anno 2022 e di euro 300.000 per l'anno 2023.

5. Agli oneri derivanti dai commi 2 e 4, quantificati in complessivi euro 1.750.000 per l'anno 2022 e di euro 3.500.000 per l'anno 2023 mediante corrispondente utilizzo delle risorse di cui al 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.

EMENDAMENTI E ORDINI DEL GIORNO

10.7

La Commissione

Approvato

Dopo il comma 3, aggiungere il seguente:

«3-ter. Alla legge 30 dicembre 2018, n. 145, comma 136, primo paragrafo, le parole "entro otto mesi" sono sostituite dalle seguenti: "entro dodici mesi".»

10.12 (testo 2)

La Commissione

Approvato

Apportare le seguenti modifiche:

a) *alla rubrica, sopprimere le seguenti parole:* «di particolare complessità»;

b) *dopo il comma 5, aggiungere, in fine, i seguenti:*

«5-bis. Al fine di favorire lo sviluppo psico-fisico dei minori, il conseguimento degli obiettivi di rigenerazione del tessuto socio-economico delle città, nonché di miglioramento dell'accessibilità, della sicurezza e di rifunzionalizzazione di spazi pubblici, anche periferici, secondo il modello urbano della città intelligente, inclusiva e sostenibile, Smart City, per la realizzazione di parchi gioco innovativi è istituito nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili un fondo, con una dotazione pari a complessivi 5 milioni di euro per l'anno 2023, per l'attuazione di un Programma sperimentale denominato «DATECI SPAZIO» destinato ai comuni con popolazione superiore ai 300.000 abitanti. Le proposte sono trasmesse, anche per via telematica, entro 120 giorni

dalla entrata in vigore della presente legge e devono indicare l'area oggetto di intervento, le finalità ludico didattiche perseguite, i profili di accessibilità, sicurezza e risparmio energetico, il cronoprogramma per la realizzazione dell'intervento, la parte destinata ai lavori e quella relativa alle forniture, le modalità e i costi di gestione, eventuali ulteriori contribuzioni alla realizzazione dell'intervento. Sono ammissibili a finanziamento, nel limite massimo di 500 mila euro, esclusivamente degli interventi che non risultino già destinatari di contributi e risorse sulla base di altra normativa regionale, nazionale o comunitari.

5-ter. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, adottato di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, sono definiti:

- a) i tempi e le relative modalità di erogazione del finanziamento;
- b) i criteri per la valutazione delle proposte;
- c) le modalità di monitoraggio del programma e le ipotesi di revoca del finanziamento.

5-quater. La valutazione delle proposte di cui al comma *5-ter* è svolta dall'Alta commissione di cui all'articolo 1, comma 439, della legge 27 dicembre 2019 n. 160, che, a tal fine, si può avvalere del supporto tecnico delle strutture del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, nonché del Consiglio superiore dei lavori pubblici e della Struttura tecnica di missione di cui all'articolo 214 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50. L'Alta commissione opera con le risorse strumentali, umane e finanziarie disponibili a legislazione vigente e l'avvalimento avviene senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

5-quinquies. L'Alta Commissione di cui al comma *5-quater*, all'esito dell'esame delle proposte presentate, predispose apposito elenco contenente le proposte ammissibili a finanziamento e il CUP di ciascun intervento che è approvato con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. Con il medesimo decreto di cui al primo periodo sono, altresì, definiti i termini per la stipulazione delle convenzioni o degli accordi di programma per l'attuazione delle proposte.

5-sexies. Agli oneri derivanti dai commi da *5-bis* a *5-quinquies*, pari a 5 milioni di euro per l'anno 2023, si provvede mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 241, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.»

10.13 (testo 2)

La Commissione

Approvato

Dopo il comma 5 aggiungere i seguenti:

«*5-bis.* In ottemperanza alla direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri 7 dicembre 2021 per l'adeguamento delle decisioni di investimento pubblico ai principi di coerenza e compatibilità con il raggiungimento degli Obiettivi di sviluppo sostenibile, il 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, promuove, d'intesa con il comune di Genova, la regione Liguria, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e Rete ferroviaria italiana s.p.a., nell'ambito del Progetto unico previsto dal comma *12-septies* del citato articolo 4, la realizzazione di un progetto integrato di riqualificazione e rigenerazione urbana delle aree del comune di Genova, interessate dal progetto ferroviario "Potenziamento Genova- Campasso" di cui al medesimo comma *12-septies*, denominato "Progetto di riqualificazione e rigenerazione urbana per Genova" finalizzato ad una maggiore sostenibilità ambientale, sociale ed economica dell'intervento infrastrutturale ferroviario ed a realizzare un miglioramento del contesto urbano.

5-ter. Per le finalità di cui al comma *5-bis* è autorizzata in favore di Rete ferroviaria italiana s.p.a. la spesa di 3 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022, 2023 al 2024, di 10 milioni di euro per ciascuno degli anni 2025 e 2026, di 20 milioni di euro per ciascuno degli anni 2027, 2028, 2029.

5-quater. Entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, il

Commissario straordinario nominato ai sensi dell'articolo 4, comma 12- octies, del decreto - legge n. 32 del 2019, il comune di Genova, la regione Liguria, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e Rete ferroviaria italiana s.p.a. provvedono a definire, mediante la sottoscrizione di apposita convenzione e senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, le attività necessarie per assicurare la tempestiva realizzazione degli interventi e delle opere di cui al "Progetto di riqualificazione e rigenerazione urbana per Genova" di cui al comma 5-*bis*, ferma l'attribuzione al comune di Genova delle funzioni di soggetto attuatore delle opere e degli interventi inseriti nel predetto progetto di riqualificazione.

5-quinquies. Agli oneri derivanti dalla presente disposizione, pari a complessivi 89 milioni di euro, si provvede:

a) quanto a 3 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2022 al 2024 mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 47, della legge 27 dicembre 2019, n. 160;

b) quanto a 10 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2025 al 2026 e quanto a 20 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2027 al 2029 mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 6, del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130.».

G10.1

[Bergesio](#), [Pergreffi](#), [Campari](#), [Corti](#), [Rufa](#), [Ripamonti](#)

Non posto in votazione (*)

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione in legge del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante "Disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili" (AS 2646);

premessi che:

in data 26 novembre 2021 è stato firmato il «Trattato per una cooperazione bilaterale rafforzata» tra Italia e Francia. Tra i vari punti, aspetto preminente della cooperazione frontaliere sarà lo sviluppo sempre più integrato di una rete di trasporti ferroviari, stradali e marittimi, con particolare riguardo, in ragione degli aspetti ambientali, alla mobilità ferroviaria transalpina. Speciale rilievo rivestiranno in quest'ambito le Conferenze intergovernative settoriali;

l'articolo 10 del Trattato sulla Cooperazione transfrontaliera prevede di strutturare la politica transfrontaliera italo-francese attraverso l'istituzione di un Comitato di cooperazione frontaliere; il territorio di frontiera delle «Alpi del mare» è stato oggetto di significative progettazioni volte ad efficientare i collegamenti, ma soprattutto a valorizzare la naturale vocazione turistica dell'area attraverso la linea ferroviaria (più di 100 chilometri su rotaie);

la linea Cuneo - Ventimiglia - Nizza, è da sempre considerato un gioiello di ingegneria ferroviaria: per attraversare le Alpi Marittime sono stati realizzati arditi ponti che attraversano da un lato all'altro le strette valli Roya e Vermentagna e numerose gallerie scavate nella montagna;

la riattivazione completa della Cuneo-Nizza, dopo le lunghe e costose riparazioni post-belliche, nel 1979, è già stata simbolo della rinata amicizia tra italiani e francesi;

il Programma di lavoro italo - francese, collegato al Trattato, al punto 10 prevede di approvare la nuova Convenzione intergovernativa che inquadri le modalità di manutenzione corrente e di sfruttamento della linea Cuneo-Breil-Ventimiglia e intraprendere azioni comuni per un rapido ripristino dell'infrastruttura di questa linea e per il suo adeguamento ai fini del ritorno a livelli di servizi commerciali adeguati,

impegna il Governo

ad adottare le opportune iniziative volte a realizzare un'opera di manutenzione ordinaria e

straordinaria che coinvolga le nostre infrastrutture marittime, stradali e ferroviarie e a potenziare e garantire adeguati servizi di trasporto transfrontalieri di merci e persone.

(*) Accolto dal Governo

G10.4

[Campari](#), [Pergreffi](#), [Corti](#), [Rufa](#), [Ripamonti](#)

Non posto in votazione (*)

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione in legge del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante "Disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili" (A.S. 2646),

premessi che:

nel bacino del Po esistono alcuni ponti che, per la necessità di continue manutenzioni, chiudono periodicamente per mesi o che, a causa della vetustà delle strutture, addirittura chiudono a scopo precauzionale durante le forti precipitazioni, interrompendo collegamenti importanti sul territorio e sottoponendo i cittadini a non pochi disagi, deviazioni, tragitti allungati e code di traffico insostenibili sui pochi ponti restanti aperti; Si tratta di situazioni critiche che possono essere risolte definitivamente solo attraverso la costruzione di nuovi ponti;

il nuovo ponte tra Colorno (PR) e Casalmaggiore (CR) è da anni atteso sul territorio, soprattutto dopo la lunga chiusura per manutenzione straordinaria dal settembre 2017 al giugno 2019 che ha imposto a pendolari e trasportatori lunghe deviazioni e gravi disagi; il ponte insiste sulla ex SS 343 Asolana che è stata trasferita alla competenza di ANAS dall'aprile 2021 e viene chiuso ogni 2 o 3 mesi per manutenzioni, segno della vetustà del manufatto che, si dice, abbia una vita limitata e pertanto debba essere sostituito entro il 2029;

l'attuale ponte è stato costruito tra il 1955 e il 1957, ed aperto alla viabilità nel 1958; con la sua lunghezza di 1206 metri, era il ponte più lungo d'Italia, e fin da subito assunse un'importanza che andava ben al di là del collegamento tra le tre province di Parma, Cremona e Mantova ma permetteva una più veloce connessione, soprattutto per i mezzi pesanti, tra il Tirreno (collegato a Parma con l'autocamionale della Cisa) e il Brennero, accorciando notevolmente i collegamenti verso Mantova, Verona e Bolzano; attualmente, l'attuale ponte è monitorato con sensori e permette il transito ai soli mezzi di portata inferiore a 44 tonnellate;

il nuovo ponte della Becca, sulla ex SS 617 trasferita alla competenza dell'ANAS dall'aprile 2021, è da anni atteso sul territorio; infatti, nella provincia di Pavia, il ponte della Becca, è diventato il simbolo della provincia; il vecchio ponte, costruito il 1912 sulla confluenza tra i fiumi Ticino e Po, presenta annualmente problematiche importanti e imprevedibili che obbligano la chiusura del transito per settimane ai fini della manutenzione straordinaria, creando ripetuti disagi alle comunicazioni e dispendio significativo di risorse per la messa in sicurezza;

nel mese di maggio 2019 sono stati conclusi i lavori di completamento e restauro conservativo ma il ponte non è percorribile dai mezzi pesanti e ciò mette in crisi la logistica delle aziende e i trasportatori che obbligatoriamente devono trovare strade alternative di comunicazione; nel 2020 la Regione Lombardia ha finanziato con 800 mila euro la redazione di un documento di fattibilità per la realizzazione del nuovo ponte ritenuto improcrastinabile;

il decreto interministeriale MIT - MEF del 3 gennaio 2020, di ripartizione del Fondo istituito con la legge di bilancio per il 2019 (Legge 145 del 2018, articolo 1, comma 891), per la messa in sicurezza dei ponti esistenti e per la realizzazione di nuovi ponti in sostituzione di quelli esistenti con problemi strutturali di sicurezza sul bacino del Po, ha previsto più che altro piccoli interventi urgenti di messa in sicurezza dei ponti esistenti ma ha anche previsto il finanziamento dei progetti di fattibilità tecnica ed economica del nuovo ponte della Becca e del nuovo ponte di Casalmaggiore, rimandando al

Contratto di programma ANAS 2016-2020 il finanziamento della progettazione definitiva e dell'esecuzione delle opere e inserendo tali opere nell'elenco nella Sezione A.1.1, ossia nell'Elenco degli interventi per i quali vengono finalizzate prioritariamente le risorse destinate ad attività di progettazione per investimenti da inserire nei successivi aggiornamenti contrattuali ovvero nel prossimo Contratto di programma ANAS;

in particolare, il DM 3 gennaio 2020, ha assegnato alla Provincia di Parma, allora ente gestore dell'infrastruttura, risorse pari a 1.500.000 di euro per la predisposizione del progetto di fattibilità tecnica ed economica del nuovo ponte di Casalmaggiore e alla Provincia di Pavia allora ente gestore dell'infrastruttura, risorse pari a ? 1.500.000 per la predisposizione del progetto di fattibilità tecnica ed economica del nuovo Ponte della Becca. Attualmente sono in corso le progettazioni;

il comma 397 della legge di bilancio per il 2022, n. autorizza la spesa complessiva di 4,55 miliardi di euro per il finanziamento del contratto di programma 2021-2025 tra il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e ANAS Spa,

impegna il Governo

ad adottare le opportune iniziative affinché nel prossimo contratto di programma 2021-2025 tra il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e ANAS Spa sia assegnata la massima priorità alla progettazione e realizzazione indifferibile e urgente del nuovo ponte tra Colorno e Casalmaggiore e del nuovo ponte della Becca.

(*) Accolto dal Governo

ARTICOLO 11 DEL DECRETO-LEGGE

Articolo 11.

(Disposizioni urgenti sull'utilizzo di dispositivi di protezione delle vie respiratorie)

1. All'articolo 10-*quater* del decreto-legge 22 aprile 2021, n. 52, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 giugno 2021, n. 87, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, lettera a):

1) all'alinea, le parole « 15 giugno 2022 » sono sostituite dalle seguenti: « 30 settembre 2022 »;

2) il numero 1 è abrogato;

b) al comma 2, secondo periodo, le parole « 15 giugno 2022 » sono sostituite dalle seguenti: « 30 settembre 2022 ».

2. Per lo svolgimento degli esami di Stato conclusivi del primo e del secondo ciclo di istruzione, nonché degli esami conclusivi dei percorsi degli istituti tecnici superiori, per l'anno scolastico 2021-2022, non si applica la misura di sicurezza di cui all'articolo 3, comma 5, lettera a), del decreto-legge n. 52 del 2021, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 87 del 2021.

EMENDAMENTO E ORDINE DEL GIORNO

11.1

[Paragone](#), [Martelli](#), [De Vecchis](#), [Giarrusso](#), [Ciampolillo](#) (*)

Respinto

Sopprimere il comma 1.

(*) Firma aggiunta in corso di seduta

G11.1

[Malan](#), [Ruspanini](#), [Totaro](#)

Non posto in votazione (*)

Il Senato, nel corso dell'esame dell'articolo 11 dell'A.S. 2646,

impegna il Governo:

a rendere noti gli studi scientifici che dimostrano l'efficacia dell'uso delle mascherine FFP2 negli ambiti previsti dall'articolo 11, nonché quelli che attestano l'assenza di danno nell'uso prolungato delle

stesse.

(*) Accolto dal Governo come raccomandazione

ARTICOLO 12 DEL DECRETO-LEGGE

Articolo 12.

(Misure in materia di funzionamento della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS e della Commissione tecnica PNRR-PNIEC)

1. Al fine di consentire il corretto funzionamento della Commissione tecnica VIA e Commissione PNRR-PNIEC, ad integrazione delle risorse di cui all'articolo 8 comma 5 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, è autorizzata la spesa di 1,5 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2022. Agli oneri derivanti dal presente comma, pari a 1,5 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2022 si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2022-2024, 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 2022, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero della transizione ecologica.

EMENDAMENTI

12.1

[Nugnes](#), [La Mura](#)

Respinto

Sopprimere l'articolo.

12.4 (testo 3)

La Commissione

Approvato

Apportare le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, sostituire ovunque ricorrano le parole: "1,5 milioni di euro annui" con le seguenti: "8 milioni di euro annui".

b) dopo il comma 1, inserire i seguenti:

«1-bis Nell'ambito delle esigenze connesse ai complessivi adempimenti riferiti al PNRR ed al fine di accelerare le procedure di individuazione degli aventi diritto, di assegnazione e erogazione delle risorse del Fondo di cui all'articolo 26, comma 7 del decreto legge 17 maggio 2022, n. 50, assicurando altresì il necessario supporto alle amministrazioni centrali e locali e una costante verifica sullo stato di attuazione delle procedure di gara per gli interventi ammissibili a finanziamento ai sensi del citato articolo 26, comma 7, il Ministero dell'economia e delle finanze è autorizzato ad istituire, per le esigenze del Dipartimento della Ragioneria Generale dello Stato, due posizioni dirigenziali di livello non generale. Alla copertura delle predette due posizioni dirigenziali di livello non generale si provvede attraverso l'indizione di concorsi pubblici o anche, per il triennio 2022-2024, in deroga alle percentuali stabilite dall'articolo 19, comma 6, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n.165.

1-ter. Per le medesime finalità di cui al comma 1-bis, il Ministero dell'economia e delle finanze è autorizzato ad assumere, con contratto di lavoro subordinato a tempo indeterminato, in aggiunta alle vigenti facoltà assunzionali e nei limiti della vigente dotazione organica, un contingente di personale non dirigenziale pari a 10 unità, da inquadrare nell'Area III, posizione economica F1. Il reclutamento del suddetto contingente di personale è effettuato, senza il previo svolgimento delle previste procedure di mobilità, attraverso l'avvio di procedure concorsuali pubbliche o mediante scorrimento di vigenti graduatorie di concorsi pubblici.

1-quater. Agli oneri derivanti dall'attuazione dei commi 1-bis e 1 ter del presente articolo, pari ad euro 320.557 per l'anno 2022 e ad euro 769.336 a decorrere dall'anno 2023, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del

bilancio triennale 2022-2024, 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 2022, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dell'economia e delle finanze.»

12.6 (testo 3)

La Commissione

Approvato

Dopo il comma 1, aggiungere il seguente: «1-bis. All'articolo 8, comma 2, ultimo periodo, e comma 5, ultimo periodo, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, la parola: "provvedimento" è sostituita dalla seguente: "parere".».

12.12 (testo 4)

La Commissione

Approvato

Dopo il comma 1, aggiungere i seguenti:

«1-bis. Anche al fine di garantire il supporto alle Amministrazioni locali titolari di interventi del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza - PNRR per gli adempimenti di monitoraggio, controllo e rendicontazione dei finanziamenti destinati all'attuazione degli stessi, con particolare riferimento al controllo sul divieto di doppio finanziamento, sui conflitti d'interesse nonché all'espletamento dei controlli antimafia previsti dalla normativa vigente, il Ministero dell'interno e il Ministero dell'economia e delle finanze in relazione alle rispettive competenze sono autorizzati, per il biennio 2022-2023, a reclutare con contratto di lavoro subordinato a tempo indeterminato, in aggiunta alle venti facoltà assunzionali, nei limiti della vigente dotazione organica, un contingente di 700 unità di personale da inquadrare nell'Area III, posizione economica F1, di cui 400 unità per le esigenze del Ministero dell'interno e in particolare delle Prefetture-Uffici territoriali del Governo e 300 unità per le esigenze del Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato e in particolare per le Ragionerie territoriali dello Stato, senza il previo svolgimento delle procedure di mobilità, mediante l'indizione di apposite procedure concorsuali pubbliche o lo scorrimento delle venti graduatorie di concorsi pubblici. A tal fine è autorizzata la spesa di euro 2.624.475 per l'anno 2022 e di euro 31.493.700 a decorrere dall'anno 2023.

1-ter. Il Ministero dell'interno e il Ministero dell'economia e delle finanze - Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato stipulano apposito protocollo d'intesa per definire l'attività di collaborazione destinata alle finalità di cui al comma 1-ter, anche attraverso la costituzione di presidi territoriali unitari tra le Prefetture-Uffici territoriali del Governo e le Ragionerie territoriali dello Stato.

1-quater. Per la corresponsione al personale non dirigenziale da reclutare ai sensi del comma 1-bis dei compensi dovuti per le prestazioni di lavoro straordinario è autorizzata la spesa di 1.000.000 euro a decorrere dall'anno 2023, di cui euro 500.000 per le esigenze del Ministero dell'Interno e euro 500.000 per le esigenze del Ministero dell'economia e delle finanze - Dipartimento della ragioneria Generale dello Stato.

1-quinquies. Agli oneri di cui ai commi 1-bis e 1-quater, pari a euro 2.624.475 per l'anno 2022 e a euro 32.493.700 annui a decorrere dall'anno 2023, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2022-2024, 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 2022, allo scopo parzialmente utilizzando, per 1.449.364 di euro per l'anno 2022 e 17.892.368 euro annui a decorrere dall'anno 2023, l'accantonamento relativo al Ministero dell'interno e, per 1.175.111 euro per l'anno 2022 e 14.601.332 euro annui a decorrere 2023, l'accantonamento relativo al Ministero dell'economia e delle finanze.

1-sexies. All'articolo 6 del decreto legge 30 aprile 2022, n. 36, convertito con modificazioni dalla legge 29 giugno 2022 n. 79, sono apportate le seguenti modificazioni:

Al comma 2 dopo le parole «I comandi o distacchi» sono inserite le seguenti: «del personale non dirigenziale»

Al comma 3, primo periodo le parole «per il personale non dirigenziale» sono soppresse.»

EMENDAMENTI TENDENTI AD INSERIRE ARTICOLI AGGIUNTIVI DOPO L'ARTICOLO 12
12.0.1000

La Commissione

Approvato

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 12-bis

(Disposizioni urgenti in materia di funzionamento del comitato di monitoraggio di cui all'articolo 1-bis, comma 7, del decreto-legge 15 marzo 2012, n. 21, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 maggio 2012, n. 56)

1. All'articolo 1-bis, comma 7, del decreto-legge 15 marzo 2012, n. 21, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 maggio 2012, n. 56, dopo le parole: "Ministero della difesa," sono aggiunte le seguenti: "Ministero dell'Interno".»

12.0.2000 (testo 2)

La Commissione

V. testo 3

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 12-bis

(Misure urgenti per le infrastrutture culturali)

1. Una quota, pari a 15 milioni di euro per l'anno 2022, del fondo di cui all'articolo 183, comma 2, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, istituito nello stato di previsione del Ministero della cultura, è destinata a incrementare l'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 183, comma 3, del medesimo decreto-legge, al fine di assicurare il funzionamento dei musei e dei luoghi della cultura statali di cui all'articolo 101 del decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, afferenti al settore museale.»

12.0.2000 (testo 3)

La Commissione

Approvato

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 12-bis

(Misure urgenti per le infrastrutture culturali)

1. L'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 183, comma 3, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, è incrementata, per l'anno 2022, di 15 milioni di euro. Alla copertura degli oneri si provvede mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di cui all'articolo 183, comma 2, del medesimo decreto-legge.»

12.0.26

La Commissione

Approvato

Dopo l'articolo, inserire il seguente:

«Art. 12-bis

(Clausola di salvaguardia)

1. Le disposizioni del presente decreto sono applicabili nelle regioni a statuto speciale e nelle province autonome di Trento e di Bolzano compatibilmente con i rispettivi statuti e le relative norme di attuazione.»

ARTICOLO 13 DEL DECRETO-LEGGE

Articolo 13.

(Entrata in vigore)

1. Il presente decreto entra in vigore il giorno stesso della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana e sarà presentato alle Camere per la conversione in legge.

EMENDAMENTI ALL'ARTICOLO 1 DEL DISEGNO DI LEGGE DI CONVERSIONE

X1.100/2

[Mallegni](#), [Vono](#), [Gallone](#), [Pagano](#) (*)

Respinto

All'emendamento X1.100, al «Conseguentemente», sopprimere la lettera b).

(*) Firma aggiunta in corso di seduta

X1.100/9

[Mallegni](#), [Vono](#), [Gallone](#), [Pagano](#) (*)

Approvata la parte evidenziata in neretto. Votato per parti separate.

All'emendamento X1.100, al capoverso « Art. 7-ter», al comma 1, apportare le seguenti modificazioni :

a) sopprimere il secondo periodo;

b) al terzo periodo, sopprimere le parole: «, ancorché non sottoposti a visto di registrazione della Corte dei Conti.».

(*) Firma aggiunta in corso di seduta

X1.100/100

[Lupo](#), [Di Girolamo](#), [Castaldi](#)

Ritirato

All'emendamento X1.100, al «Conseguentemente», lettera b), capoverso «Art. 7-ter», al comma 1, terzo periodo, sopprimere le seguenti parole: «, ancorché non sottoposti a visto di registrazione della Corte dei Conti.».

X1.100/16

[Mallegni](#), [Vono](#), [Gallone](#), [Pagano](#) (*)

Respinto

All'emendamento X1.100, al capoverso «Art. 7-ter», al comma 3, lettera a), sostituire il primo e secondo periodo con i seguenti:

«si avvale, con rimborso dei relativi oneri ed a valere sulle risorse di cui al comma 8, del personale della società Strada dei Parchi S.p.A., nonché delle società Parchi Global Service S.p.A. e Infraengineering S.r.l. fatta eccezione per il personale di queste impegnato nei contratti di cui al comma 6, titolare, alla data di entrata in vigore della presente disposizione, di un contratto di lavoro subordinato alle dipendenze di dette società e assegnato, alla medesima data, allo svolgimento del servizio autostradale, con esclusione del personale inquadrato come dirigente. Anas S.p.A. è altresì, obbligata ad assumere, per assicurare lo svolgimento delle attività di cui al comma 2, il personale di cui al primo periodo e, alla cessazione dei contratti di cui al comma 6, l'ulteriore personale delle società Parchi Global Service S.p.A. e Infraengineering S.r.l. oggi impegnato nei contratti di cui al comma 6, che, a tal fine, non è tenuto ad osservare i termini di preavviso previsti in caso di dimissioni volontarie e che viene inquadrato, secondo le previsioni del contratto collettivo nazionale di lavoro applicato dalla medesima ANAS, in un livello corrispondente a quello riconosciuto da Strada dei Parchi S.p.A., da Parchi Global Service S.p.A. o da Infraengineering S.r.l. con salvaguardia, ad ogni effetto economico e normativo, dell'anzianità lavorativa maturata presso dette società.»

(*) Firma aggiunta in corso di seduta

X1.100/20

[Mallegni](#), [Boccardi](#), [Vono](#), [Gallone](#), [Damiani](#), [Barachini](#), [Pagano](#) (*)

Respinto

All'emendamento X1.100, al capoverso «Art. 7-ter», al comma 3, alla lettera a) apportare le seguenti modifiche:

a) *al secondo periodo, dopo le parole: "secondo le previsioni del contratto collettivo nazionale di lavoro applicato dalla medesima ANAS," inserire le seguenti: "fatto salvo quanto previsto al periodo successivo,";*

b) *dopo il secondo periodo inserire il seguente: "Resta fermo, in ogni caso, che al personale adibito ai lavori edili o di ingegneria civile si applicano i contratti collettivi del settore edile, nazionale e territoriali, stipulati dalle associazioni datoriali e sindacali comparativamente più rappresentative sul piano nazionale."*

(*) Firma aggiunta in corso di seduta

X1.100/30

[Mallegni](#), [Boccardi](#), [Vono](#), [Gallone](#), [Damiani](#), [Barachini](#), [Pagano](#) (*)

Respinto

All'emendamento X1.100, al capoverso «Art. 7-ter», al comma 3, sopprimere le lettere b) e c).

(*) Firma aggiunta in corso di seduta

X1.100/35

[Mallegni](#), [Vono](#), [Gallone](#), [Pagano](#) (*)

Respinto

All'emendamento X1.100, al capoverso «Art. 7-ter», apportare le seguenti modificazioni:

a) *sostituire il comma 4 con il seguente:*

«4. Per le medesime finalità di cui al comma 3:

a) la società Strada dei Parchi s.p.a., la società Parchi Global Service s.p.a., la società Infraengineering s.r.l. e la società Toto Holding s.p.a. provvedono a mettere immediatamente a disposizione di ANAS s.p.a. tutta la documentazione, anche tecnica, relativa allo stato di funzionalità delle infrastrutture autostradali e ai programmi di manutenzione in corso di esecuzione e tutti i beni materiali, ivi compresi i beni immobili, e i beni immateriali gratuitamente devolvibili, nonché a garantire al personale autorizzato da ANAS s.p.a. l'accesso a tutta la documentazione pertinente detenuta da dette società ovvero da altre società controllate dalla società Toto Holding S.p.A.;

b) la società Strada dei Parchi s.p.a., la società Parchi Global Service s.p.a., la società Infraengineering s.r.l. e la società Toto Holding s.p.a. sono impegnate a vendere ad ANAS s.p.a., che da parte sua è impegnata ad acquistare, e nelle more del perfezionamento della vendita a mettere immediatamente a disposizione di ANAS s.p.a., tutti i beni materiali, ivi compresi i beni immobili, e i beni immateriali non gratuitamente devolvibili necessari per la gestione e la manutenzione ordinaria delle autostrade A24 e A25. L'impegno della società Parchi Global Service s.p.a. e della società Infraengineering s.r.l. decorrerà dalla data in cui scadranno i contratti che esse hanno in corso come dal successivo comma 6;

c) la documentazione e i beni messi a disposizione di ANAS S.p.A., ai sensi delle lettere a) e b) che precedono, sono analiticamente indicati in appositi verbali sottoscritti dai rappresentanti delle parti;

d) per la vendita dei beni di cui alla lettera b) che precede ANAS s.p.a. riconoscerà a ciascuna

Società interessata un prezzo corrispondente ai valori di mercato, e per il periodo fini alla formalizzazione della vendita un indennizzo commisurato ai valori di mercato correnti per la messa a disposizione di beni corrispondenti. degli stessi."

b) *al comma 6, dopo il primo periodo inserire il seguente: "Per l'effetto, ANAS s.p.a. subentra nei relativi contratti";*

c) *al comma 6 sopprimere l'ultimo periodo.*

(*) Firma aggiunta in corso di seduta

X1.100/37

[Mallegni](#), [Vono](#), [Gallone](#), [Pagano](#) (*)

Respinto

All'emendamento X1.100, al capoverso «Art. 7-ter», dopo il comma 4 inserire il seguente:

«4-bis. ANAS S.p.a. subentra nei contratti di finanziamento attivati da Strada dei Parchi s.p.a. per la realizzazione degli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria sulle autostrade A24 ed A25 e dei correlati contratti di copertura del rischio tasso, e di tanto si terrà conto nella determinazione dell'indennizzo di cui all'articolo 1, comma 1.»

(*) Firma aggiunta in corso di seduta

X1.100

La Commissione

Approvato nel testo emendato

All'articolo 1 del disegno di legge di conversione, dopo il comma 1, aggiungere il seguente:

1-bis. Il decreto-legge 7 luglio 2022, n. 85, è abrogato. Restano validi gli atti e i provvedimenti adottati e sono fatti salvi gli effetti prodottisi e i rapporti giuridici sorti sulla base del medesimo decreto-legge n. 85 del 2022.

Conseguentemente:

a) *all'articolo 7, sopprimere il comma 4;*

b) *dopo l'articolo 7, inserire i seguenti:*

Art. 7-bis

(Disposizioni urgenti in materia di concessioni e infrastrutture autostradali)

1. In caso di estinzione di una concessione autostradale per inadempimento del concessionario ai sensi dell'articolo 35 del decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8, l'importo previsto dal quarto periodo del comma 1 del medesimo articolo 35 è determinato, previa appropriata verifica delle voci di bilancio in coerenza con quanto previsto dall'articolo 176, comma 4, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 e a seguito di asseverazione da parte di una primaria società di revisione, con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili adottato di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, non oltre dodici mesi dall'estinzione della concessione. È fatto salvo il diritto del concedente al risarcimento dei danni cagionati dall'inadempimento del concessionario, determinato tenendo conto anche delle risultanze delle ispezioni effettuate dall'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali, su richiesta del concedente e finalizzate a verificare lo stato dell'infrastruttura autostradale oggetto di concessione.

2. Il concedente è autorizzato a trattenere dall'ammontare determinato ai sensi del comma 1, l'importo corrispondente all'eventuale credito vantato da ANAS s.p.a., a titolo di prezzo di concessione, nei confronti del concessionario. Le somme trattenute sono versate ad ANAS s.p.a. nei termini e secondo le modalità definite con la medesima società e d'intesa con il Ministero dell'economia e delle finanze, anche tenendo conto del flusso di cassa derivante dai proventi della

gestione dell'infrastruttura autostradale eventualmente affidata ad ANAS s.p.a. ai sensi dell'articolo 35, comma 1, del decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8. Sulle somme trattenute non decorrono ulteriori interessi.

3. Per le finalità di cui al comma 1, è istituito nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili un fondo con una dotazione di 500 milioni di euro, di cui 100 milioni di euro per l'anno 2022, 150 milioni di euro per l'anno 2023 e 250 milioni di euro per l'anno 2024. Agli oneri derivanti dal presente comma si provvede ai sensi dell'articolo 7-*quater*.

4. Al fine di consentire la realizzazione degli interventi infrastrutturali di cui alla delibera del Comitato interministeriale per la programmazione economica n. 26 del 25 giugno 2020, pubblicata nella Gazzetta ufficiale n. 266 del 26 ottobre 2020, e alla delibera del Comitato interministeriale per la programmazione economica n. 25 del 25 giugno 2020, pubblicata nella Gazzetta ufficiale n. 264 del 24 ottobre 2020, nelle more della definizione del procedimento per l'affidamento di detti interventi, è disposta la proroga di ulteriori due anni, fino al 3 agosto 2024, del termine previsto per l'adozione dei decreti di esproprio di cui alla dichiarazione di pubblica utilità, apposta dal medesimo Comitato interministeriale con la delibera n. 88 del 18 novembre 2010, pubblicata nella Gazzetta ufficiale n. 195 del 26 agosto 2011, nonché la proroga di ulteriori due anni, fino al 10 dicembre 2024, del termine previsto per l'adozione dei decreti di esproprio di cui alla dichiarazione di pubblica utilità, apposta dal medesimo Comitato interministeriale con la delibera n. 51 del 2 agosto 2013, pubblicata nella Gazzetta ufficiale n. 2 del 3 gennaio 2014. Agli eventuali oneri aggiuntivi derivanti dai conseguenti provvedimenti di esproprio si provvede a valere sulle risorse di cui all'articolo 2, comma 2-*terdecies*, ultimo periodo, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156.

Art. 7-*ter*

(Disposizioni urgenti per la gestione e la sicurezza delle tratte autostradali A24 e A25)

1. La Convenzione unica del 18 novembre 2009 sottoscritta tra ANAS s.p.a. e Strada dei Parchi s.p.a. per la gestione in concessione della rete autostradale costituita dalle autostrade A24 e A25 è risolta per grave inadempimento del concessionario, Strada dei Parchi s.p.a., sulla base delle motivazioni del decreto della Direzione generale per le strade e le autostrade, l'alta sorveglianza sulle infrastrutture stradali e la vigilanza sui contratti concessori autostradali del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili n. 29 del 14 giugno 2022, approvato con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili adottato, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, in data 7 luglio 2022. Con la presente disposizione, il citato decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibile di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze è reso immediatamente e definitivamente efficace. Fermo quanto previsto dall'articolo 21, comma 2, del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, ai decreti di cui al primo e al secondo periodo del presente comma si applica, ancorché non sottoposti a visto e registrazione della Corte dei conti, la disciplina prevista dall'articolo 1, comma 1, quarto periodo, della legge 14 gennaio 1994, n. 20.

2. Fermo quanto previsto dall'articolo 35, comma 1, ultimo periodo, del decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8, in considerazione della retrocessione al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili in qualità di concedente della rete autostradale, costituita dalle autostrade A24 e A25 e nelle more del trasferimento della titolarità della concessione di detta rete autostradale, alla società in-house di cui all'articolo 2, comma 2-*sexies*, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, e, comunque, non oltre la data del 31 dicembre 2023, ANAS s.p.a. assume a decorrere dall'8 luglio 2022, data di entrata in vigore del decreto-legge 7 luglio 2022, n. 85, e al fine di assicurare la continuità della circolazione in condizione di sicurezza, la gestione delle autostrade A24 e A25, ai sensi del medesimo comma 1 del citato articolo 35, provvedendo, altresì, allo svolgimento delle seguenti attività:

a) effettuazione degli interventi di manutenzione ordinaria;

b) completamento degli interventi di cui all'articolo 52-*quinquies* del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96 e di cui all'articolo 16-*bis* del decreto-legge 20 giugno 2017, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2017, n. 123, a valere sulle risorse previste dalle citate disposizioni;

c) nei limiti delle risorse allo scopo individuate, effettuazione di ogni ulteriore intervento ritenuto necessario dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili ovvero dal Commissario straordinario di cui all'articolo 206 del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020 n. 77.

3. Per lo svolgimento delle attività di cui al comma 2, nonché per assicurare la continuità della circolazione lungo le autostrade A24 e A25, la società ANAS s.p.a.:

a) si avvale, con rimborso dei relativi oneri ed a valere sulle risorse di cui al comma 8, del personale della società Strada dei Parchi s.p.a., nonché delle società Parchi Global Service s.p.a. e Infraengineering S.r.l., titolare alla data dell'8 luglio 2022, data di entrata in vigore del decreto-legge 7 luglio 2022, n. 85, di un contratto di lavoro subordinato alle dipendenze di dette società e assegnato, alla medesima data, allo svolgimento del servizio autostradale, con esclusione del personale inquadrato come dirigente. ANAS s.p.a. è, altresì, autorizzata ad assumere, nella misura necessaria ad assicurare lo svolgimento delle attività di cui al comma 2, il personale di cui al primo periodo, che, a tal fine, non è tenuto ad osservare i termini di preavviso previsti in caso di dimissioni volontarie e che viene inquadrato, fatto salvo quanto previsto dal terzo periodo, secondo le previsioni del contratto collettivo nazionale di lavoro applicato dalla medesima ANAS, in un livello corrispondente a quello riconosciuto da Strada dei Parchi s.p.a., da Parchi Global Service s.p.a. o da Infraengineering S.r.l., con salvaguardia, ad ogni effetto economico e normativo, dell'anzianità lavorativa maturata presso dette società. Al personale assunto da ANAS s.p.a. ai sensi del presente comma continuano ad applicarsi, purché impiegato nello svolgimento del servizio autostradale relativo alle autostrade A24 e A25 e in deroga alle previsioni di cui al secondo periodo, le condizioni economiche e normative previste dal contratto collettivo nazionale di lavoro applicato da Strada dei Parchi s.p.a., da Parchi Global Services s.p.a. o da Infraengineering S.r.l. con salvaguardia, ad ogni effetto economico e normativo, del livello di inquadramento e dell'anzianità lavorativa maturata presso dette società. Il personale assunto da ANAS s.p.a., ai sensi del secondo periodo, è trasferito, con esclusione del diritto d'opzione e fatta salva la possibilità di detto personale di rassegnare le proprie dimissioni con gli effetti di cui all'articolo 2119, primo comma, del codice civile, alla società di cui al articolo 2, comma 2-*sexies*, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, entro la data indicata con il decreto di cui al comma 2-*septies* del medesimo articolo 2 ovvero, se posteriore, a quella dell'effettivo affidamento a detta società della titolarità della concessione relativa alla rete autostradale costituita dalle autostrade A24 e A25;

b) per l'affidamento delle attività necessarie alla realizzazione degli interventi di cui al comma 2, opera in deroga ad ogni disposizione di legge diversa da quella penale, fatto salvo il rispetto delle disposizioni del codice delle leggi antimafia e delle misure di prevenzione di cui al decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159, nonché dei vincoli inderogabili derivanti dall'appartenenza all'Unione europea, ivi inclusi quelli derivanti dalle direttive 2014/24/UE e 2014/25/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2014, dei principi di cui agli articoli 30, 34 e 42 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 del 2016 e delle disposizioni in materia di subappalto;

c) può effettuare la selezione degli operatori economici affidatari della realizzazione degli interventi di cui al comma 2 di importo inferiore alle soglie di cui all'articolo 35 del codice dei contratti pubblici di cui al decreto legislativo n. 50 del 2016, anche nell'ambito degli accordi quadro previsti dall'articolo 54 del citato codice dei contratti, in relazione ai quali non è ancora intervenuta l'aggiudicazione degli appalti basati sui medesimi accordi quadro ovvero non si è provveduto alla loro esecuzione secondo le modalità previste dal citato articolo 54, commi 2, 3, 4, 5 e 6 del codice dei contratti pubblici;

d) provvede ad applicare e a riscuotere le tariffe da pedaggio, comprensive del sovrapprezzo di

cui all'articolo 1, comma 1021, della legge n. 296 del 27 dicembre 2006, vigenti alla data del 31 dicembre 2017 e i relativi proventi sono destinati alla copertura dei costi di gestione, nonché all'effettuazione degli interventi di cui alla lettera a) del comma 2 e, per la parte eccedente, a quanto previsto dall'articolo 7-bis, comma 2. È esclusa ogni ulteriore remunerazione in favore di ANAS s.p.a. per lo svolgimento delle attività affidate ai sensi del presente articolo.

4. Per le medesime finalità di cui al comma 3, la società Strada dei Parchi s.p.a., la società Parchi Global Service s.p.a., la società Infraengineering S.r.l. e la società Toto Holding s.p.a. provvedono a mettere immediatamente a disposizione di ANAS s.p.a. tutta la documentazione, anche tecnica, relativa allo stato di funzionalità delle infrastrutture autostradali e ai programmi di manutenzione in corso di esecuzione, i beni materiali, ivi compresi i beni immobili, e i beni immateriali necessari per la gestione e la manutenzione ordinaria delle autostrade A24 e A25, nonché a garantire al personale autorizzato da ANAS s.p.a. l'accesso a tutta la documentazione pertinente detenuta da dette società ovvero da altre società controllate dalla società Toto Holding s.p.a.. La documentazione e i beni messi a disposizione di ANAS s.p.a. ai sensi del presente comma, sono analiticamente indicati in appositi verbali sottoscritti dai rappresentanti delle parti.

5. In caso di inosservanza degli obblighi di cui al comma 4, fatto salvo quanto previsto dall'articolo 340 del codice penale, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, adottato su proposta del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, è un nominato un commissario ad acta che si sostituisce agli organi di amministrazione delle società di cui al medesimo comma 4 ai fini della messa a disposizione della documentazione e dei beni indicati nel citato comma 4. Nello svolgimento della propria attività, il commissario ad acta può avvalersi, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, della collaborazione dei militari della Guardia di finanza, che agiscono con i poteri e le facoltà previsti dai decreti del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 633, e 29 settembre 1973, n. 600, e dalle altre disposizioni tributarie, nonché della collaborazione di altri organi dello Stato.

6. Al fine di consentire lo svolgimento da parte di ANAS s.p.a. delle attività di cui al comma 2, nonché per assicurare la continuità della circolazione lungo le autostrade A24 e A25, le prestazioni previste dai contratti stipulati da Strada dei Parchi s.p.a. per la gestione di dette autostrade ovvero per l'effettuazione degli interventi di cui alle lettere a) e b) del medesimo comma 2, qualora non già integralmente eseguite alla data dell'8 luglio 2022, data di entrata in vigore del decreto-legge 7 luglio 2022, n. 85, sono rese nei confronti di ANAS s.p.a. Entro sessanta giorni dalla predetta data, ANAS subentra nei contratti di cui al primo periodo e dalla stessa ritenuti indispensabili.

6-bis. In relazione alle procedure di affidamento indette da parte di ANAS s.p.a. ai fini dello svolgimento delle attività di cui al comma 2, nonché a quelle indette dal Commissario straordinario di cui all'articolo 206 del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, i relativi bandi di gara, avvisi o inviti contengono specifiche clausole sociali finalizzate, ai sensi dell'articolo 50 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 e nei limiti ivi previsti, a promuovere la stabilità occupazionale del personale della Società Toto Costruzioni S.p.a. impiegato alla data dell'8 luglio 2022, data di entrata in vigore del decreto-legge 7 luglio 2022, n. 85, nelle attività di manutenzione ordinaria, straordinaria o di ripristino infrastrutturale delle tratte autostradali A24 e A25, garantendo altresì l'applicazione dei contratti collettivi nazionali in essere e con salvaguardia, ad ogni effetto economico e normativo, dell'anzianità lavorativa maturata presso la detta società.

6-ter. Al fine di promuovere un ampio percorso di partecipazione democratica nella programmazione delle attività di cui al comma 2 e di favorire una definizione organica e condivisa delle tariffe da pedaggio, è istituito un Tavolo istituzionale presso il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. Il Tavolo è presieduto dal Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibile o da un suo delegato ed è composto da un rappresentante di ANAS s.p.a, un rappresentante della Regione Abruzzo, un rappresentante della Regione Lazio, una rappresentanza dei sindaci dei comuni interessati dalle tratte autostradali A24 e A25 e del Consiglio nazionale dei consumatori e

degli utenti (CNCU). Ai componenti del tavolo non spettano compensi, indennità, gettone di presenza o altro emolumento comunque denominato. Dall'istituzione e dal funzionamento del tavolo di lavoro non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

7. L'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali provvede, ai sensi dell'articolo 12, comma 4, del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130, ad effettuare ispezioni finalizzate a verificare, entro il 31 dicembre 2022, le condizioni di sicurezza dell'intera infrastruttura autostradale, costituita dall'autostrade A24 e A25, informando mensilmente ANAS s.p.a., il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e i membri del tavolo di cui al comma 6-ter sui risultati dell'attività ispettiva svolta.

8. Alla copertura degli oneri derivanti dalla lettera a) del comma 2, dalle lettere a), b) e c) del comma 3, nonché dai commi 4 e 6, si provvede a valere sui pedaggi riscossi da ANAS s.p.a. ai sensi della lettera d) del citato comma 3. Per l'anno 2022, è riconosciuta in favore di ANAS s.p.a. un'anticipazione di euro 60 milioni, che viene dalla medesima società restituita, senza applicazione di interessi, entro sessanta giorni dal trasferimento della titolarità della concessione relativa all'infrastruttura autostradale, costituita dall'autostrade A24 e A25, alla società in-house di cui all'articolo 2, comma 2-sexies, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, mediante apposito versamento all'entrata dello Stato, effettuato a valere sui ricavi da pedaggio complessivamente riscossi alla data del citato trasferimento, al netto di quelli impiegati per i costi di gestione e di manutenzione ordinaria di cui al comma 2. Detto importo è riassegnato al fondo di cui all'articolo 7-bis, comma 3.

9. Fermo il diritto al risarcimento del danno causato dal grave inadempimento della società Strada dei Parchi s.p.a. agli obblighi previsti dalla Convenzione unica di cui al comma 1, l'importo previsto dall'articolo 35, comma 1, quarto periodo, del decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8 è determinato secondo le modalità previste dall'articolo 7-bis, comma 1. Agli oneri derivanti dal presente comma, si provvede a valere sulle risorse del fondo di cui all'articolo 7-bis, comma 3.

10. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile provvede a trattenere sull'importo di cui al comma 9, ai sensi e per gli effetti dell'articolo 7-bis, comma 2, una somma corrispondente all'entità delle rate di corrispettivo di cui all'articolo 3, comma 3.0, lettera c), della Convenzione unica del 18 novembre 2009 dovute e non ancora versate da Strada dei Parchi s.p.a. ad ANAS s.p.a. alla data dell'8 luglio 2022, data di entrata in vigore del decreto-legge 7 luglio 2022, n. 85. Il versamento ad ANAS s.p.a. delle somme trattenute ai sensi del primo periodo del presente comma avviene secondo le modalità previste dall'articolo 7-bis, comma 2.

11. Agli oneri derivanti dal secondo periodo del comma 8, pari a 60 milioni di euro per l'anno 2022, si provvede ai sensi dell'articolo 7-quater.

Art. 7-quater

(Disposizioni finanziarie)

1. Agli oneri derivanti dall'attuazione degli articoli 7-bis e 7-ter, pari complessivamente a 160 milioni di euro per l'anno 2022, a 150 milioni di euro per l'anno 2023 ed a 250 milioni di euro per l'anno 2024, si provvede:

a) quanto a 100 milioni di euro per l'anno 2022, 150 milioni di euro per l'anno 2023 e 250 milioni di euro per l'anno 2024, mediante corrispondente utilizzo delle somme di cui all'articolo 1, comma 813, della legge 208 dicembre 2015, n. 208, come rifinanziato dalla legge 30 dicembre 2021, n. 234;

b) quanto a 15 milioni per l'anno 2022, mediante corrispondente utilizzo 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;

c) quanto a 15 milioni per l'anno 2022, mediante corrispondente riduzione del fondo di cui all'articolo 13-duodecies del decreto-legge 28 ottobre 2020, n. 137, convertito, con modificazioni,

dalla legge 18 dicembre 2020, n. 176;

d) quanto a 30 milioni per l'anno 2022, mediante corrispondente riduzione del fondo per interventi strutturali di politica economica, di cui all'articolo 10, comma 5, del decreto-legge 29 novembre 2004, n. 282, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 dicembre 2004, n. 307.

c) dopo l'articolo 12 inserire il seguente:

Art. 12-bis

(Accelerazione dei giudizi amministrativi in materia di PNRR)

1. Al fine di consentire il rispetto dei termini previsti dal Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR), qualora risulti anche sulla base di quanto rappresentato dalle amministrazioni o dalle altre parti del giudizio che il ricorso ha ad oggetto qualsiasi procedura amministrativa che riguardi interventi finanziati in tutto o in parte con le risorse previste dal PNRR, in caso di accoglimento della istanza cautelare, il tribunale amministrativo regionale, con la medesima ordinanza, fissa la data di discussione del merito alla prima udienza successiva alla scadenza del termine di trenta giorni dalla data di deposito dell'ordinanza, disponendo altresì il deposito dei documenti necessari e l'acquisizione delle eventuali altre prove occorrenti. In caso di rigetto dell'istanza cautelare da parte del tribunale amministrativo regionale, ove il Consiglio di Stato riformi l'ordinanza di primo grado, la pronuncia di appello è trasmessa al tribunale amministrativo regionale per la fissazione dell'udienza di merito. In tale ipotesi, si applica il primo periodo del presente comma e il termine di trenta giorni decorre dalla data di ricevimento dell'ordinanza da parte della segreteria del tribunale amministrativo regionale, che ne dà avviso alle parti. Nel caso in cui l'udienza di merito non si svolga entro i termini previsti dal presente comma, la misura cautelare perde efficacia, anche qualora sia diretta a determinare un nuovo esercizio del potere da parte della pubblica amministrazione.

2. Nella decisione cautelare e nel provvedimento di fissazione dell'udienza di merito, il giudice motiva espressamente sulla compatibilità della misura e della data dell'udienza con il rispetto dei termini previsti dal PNRR.

3. Le pubbliche amministrazioni sono tenute a rappresentare che il ricorso ha ad oggetto una procedura amministrativa che riguarda interventi finanziati in tutto o in parte con le risorse previste dal PNRR.

4. Sono parti necessarie dei giudizi disciplinati dal presente articolo le amministrazioni centrali titolari degli interventi previsti nel PNRR, ai sensi dell'articolo 1, comma 1, lettera l), del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 109, per le quali si osservano le disposizioni delle leggi speciali che prescrivono la notificazione presso gli uffici dell'Avvocatura dello Stato. Si applica l'articolo 49 del codice del processo amministrativo, di cui al decreto legislativo 2 luglio 2010, n. 104.

5. Ai procedimenti disciplinati dal presente articolo si applicano, in ogni caso, gli articoli 119, secondo comma, e 120, nono comma, del codice del processo amministrativo, di cui al decreto legislativo 2 luglio 2010, n. 104.

6. Le disposizioni del presente articolo si applicano anche nei giudizi di appello, revocazione e opposizione di terzo.

7. All'articolo 48, comma 4, del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 109:

a) dopo le parole «di cui al comma 1» sono aggiunte le seguenti: «e nei giudizi che riguardano le procedure di progettazione, autorizzazione, approvazione e realizzazione delle opere finanziate in tutto o in parte con le risorse previste dal PNRR e relative attività di espropriazione, occupazione e di asservimento, nonché in qualsiasi procedura amministrativa che riguardi interventi finanziati in tutto o in parte con le risorse previste dal PNRR»;

b) dopo le parole «al decreto legislativo 2 luglio 2010, n. 104.» sono aggiunte le seguenti: «In sede di pronuncia del provvedimento cautelare si tiene conto della coerenza della misura adottata con la realizzazione degli obiettivi e il rispetto dei tempi di attuazione del PNRR.»

8. Nelle ipotesi in cui, prima della data di entrata in vigore del decreto-legge 7 luglio 2022, n. 85, la misura cautelare sia già stata concessa, qualora il ricorso abbia ad oggetto qualsiasi procedura amministrativa che riguardi opere o interventi finanziati in tutto o in parte con le risorse previste dal PNRR, l'udienza per la discussione del merito è anticipata d'ufficio entro il termine del comma 1. In tale ipotesi si applicano le ulteriori disposizioni contenute nel presente articolo.

PROPOSTA DI COORDINAMENTO

Coord. 1

La Commissione

V. testo 2

Al fine di rettificare sotto il profilo formale alcune disposizioni non correttamente formulate, apportare al testo del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, le seguenti modificazioni.

All'articolo 1:

al comma 1, le parole: «n. 152 e della» sono sostituite dalle seguenti: «n. 152, e della»;

al comma 3:

alla lettera a), dopo le parole: «commi 2, 3, 4, 5 e 6» è inserito il seguente segno di interpunzione: «,»;

alla lettera b), capoverso 427-bis, secondo periodo, le parole: «programma di cui al comma 422» sono sostituite dalle seguenti: «programma dettagliato di cui al comma 422 del presente articolo»; e le parole: «del decreto legislativo 18 aprile» sono sostituite dalle seguenti: «del codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 18 aprile»;

al comma 4, al primo periodo, dopo le parole: «commi 422, 423, 426 e 427» è inserito il seguente segno di interpunzione: «,» e, al secondo periodo, dopo le parole: «commi 2, 3, 4, 5 e 6» è inserito il seguente segno di interpunzione: «,»;

al comma 5, le parole: «ad ANAS S.p.a.» sono sostituite dalle seguenti: «all'ANAS S.p.a.».

All'articolo 2:

al comma 3, le parole: «sono destinate» sono sostituite dalle seguenti: «è destinata».

All'articolo 3:

al comma 1:

all'linea, primo periodo, le parole: «500 mila euro» sono sostituite dalle seguenti: «500.000 euro»;

alla lettera a), dopo le parole: «elenco di interventi» sono inserite le seguenti: «di cui al comma 2»;

al comma 2, secondo periodo, dopo le parole: «data di entrata in vigore del presente decreto» è inserito il seguente segno di interpunzione: «,»;

al comma 4:

all'linea, le parole: «500 mila euro» sono sostituite dalle seguenti: «500.000 euro»;

alla lettera b), le parole: «risorse di cui al Fondo» sono sostituite dalle seguenti: «risorse del Fondo»;

al comma 5:

alla lettera a), numero 2), dopo le parole: «elenco di interventi» sono aggiunte le seguenti: «di cui alla lettera e)»;

alla lettera b), numero 2), dopo le parole: «elenco di interventi» sono aggiunte le seguenti: «di cui alla lettera e)».

All'articolo 4:

al comma 2, le parole: «euro 675 mila» sono sostituite dalle seguenti: «euro 675.000»;

al comma 3, lettera b), le parole: «risorse di cui al fondo» sono sostituite dalle seguenti: «risorse del Fondo»;

al comma 4:

alla lettera b), numero 4), le parole: «dopo le parole» sono sostituite dalle seguenti: «dopo la parola.»;

alla lettera b), numero 5), capoverso 1), dopo le parole: «e della ristorazione» il segno di interpunzione: «,» è soppresso.

All'articolo 5:

al comma 1:

al capoverso 7-bis, primo periodo, le parole: «Mare Ligure occidentale» sono sostituite dalle seguenti: «Mar Ligure occidentale» e dopo le parole: «per un periodo massimo di ventiquattro mesi» è inserito il seguente segno di interpunzione: «,»;

al capoverso 7-quater, le parole: «i cui oneri sono posti a carico» sono sostituite dalle seguenti: «con oneri a carico» e le parole: «70 mila euro» e «200 mila euro» sono sostituite rispettivamente dalle seguenti: «70.000 euro» e «200.000 euro»;

al capoverso 7-quinquies, lettera a), le parole: «risorse di cui al Fondo» sono sostituite dalle seguenti: «risorse del Fondo».

All'articolo 6:

al comma 1:

alla lettera b), dopo le parole: «articolo 22 del» sono inserite le seguenti: «codice dei contratti pubblici, di cui al»;

alla lettera c), le parole: «di cui all'articolo 2 del decreto» sono sostituite dalle seguenti: «previsto dall'articolo 2 del regolamento di cui al decreto».

All'articolo 7:

al comma 1:

all'alinfa, le parole: «al decreto legislativo» sono sostituite dalle seguenti: «al codice della strada, di cui al decreto legislativo»;

alla lettera a), numero 2), dopo le parole: «ricarica dei veicoli» il segno di interpunzione: «,» è soppresso;

alla lettera a), numero 3), sostituire le parole: «dei servizi di distribuzione dei carbolubrificanti» con le seguenti: «e successive modificazioni,» e sostituire le parole: «, delle norme» con le seguenti: «e delle norme»;

alla lettera c), numero 3), capoverso 2-ter, dopo le parole: «Alla sanzione» sono inserite le seguenti: «amministrativa del pagamento di una somma»;

alla lettera e), capoverso f), numero 2), le parole: «del 25 luglio 1996» sono sostituite dalle seguenti: «, del 25 luglio 1996,»;

al comma 2, secondo periodo, le parole: «del 25 luglio 1996» sono sostituite dalle seguenti: «, del 25 luglio 1996,».

All'articolo 8:

al comma 2:

all'alinfa, la parola: «, provvede,» è sostituita dalla seguente: «provvede»;

alla lettera a), dopo le parole: «articolo 84, comma 1, del» sono inserite le seguenti: «codice della strada, di cui al»;

al comma 4, le parole: «e della mobilità sostenibile» sono sostituite dalle seguenti: «e della mobilità sostenibili»;

al comma 7, alinea, le parole: «di cui all'articolo 16-bis» sono sostituite dalle seguenti:

«*di cui all'articolo 16-bis*»;

al comma 8, le parole: «e relativa all'anno 2022, e da calcolarsi» sono sostituite dalle seguenti: «relativa all'anno 2022, da calcolare»;

al comma 9:

al primo periodo, dopo le parole: «sono eserciti» il segno di interpunzione: «,*» è soppresso;*

al secondo periodo, dopo la parola: «determinata» il segno di interpunzione: «,*» è soppresso e le parole: «nonché dell'entità» sono sostituite dalle seguenti: «dell'entità»;*

al quarto periodo, le parole: «,* e sono destinate» sono sostituite dalle seguenti: «e sono destinate»;*

al comma 11, al primo periodo, le parole: «prescrivendo le necessarie misure di mitigazione, nonché» sono sostituite dalle seguenti: «prescrivendo le necessarie misure di mitigazione e» e, al secondo periodo, le parole: «prorogabile, una sola volta,,*» sono sostituite dalle seguenti: «prorogabile una sola volta».*

All'articolo 9:

al comma 1:

all'alinnea, dopo le parole: «all'articolo 1» il segno di interpunzione: «,*» è soppresso;*

alla lettera a), le parole: «per il 2025», ovunque ricorrono, sono sostituite dalle seguenti: «per l'anno 2025» e le parole: «per l'anno 2026 e 300 milioni» sono sostituite dalle seguenti: «per l'anno 2026, 300 milioni»;

alla lettera b), le parole: «ciascuno degli anni dal 2026 al 2027», ovunque ricorrono, sono sostituite dalle seguenti: «ciascuno degli anni 2026 e 2027» e le parole: «dal 2032 al 2034,,*» ovunque ricorrono, sono sostituite dalle seguenti: «dal 2032 al 2034 e»;*

alla lettera c), le parole: «di 300 milioni di euro per l'anno 2026, 500 milioni» sono sostituite dalle seguenti: «300 milioni di euro per l'anno 2026, 500 milioni»;

al comma 6, le parole: «risorse rinvenienti dall'abrogazione» sono sostituite dalle seguenti: «risorse rivenienti dall'abrogazione della disposizione»;

al comma 8, alinea, dopo le parole: «All'articolo 121 del» sono inserite le seguenti: «codice della strada, di cui al»;

al comma 9, alinea, le parole: «procedure per digitalizzazione» sono sostituite dalle seguenti: «procedure per la digitalizzazione» e le parole: «al decreto legislativo» sono sostituite dalle seguenti: «al codice della nautica da diporto, di cui al decreto legislativo».

All'articolo 10:

al comma 1:

alla lettera a), le parole: «quarto periodo» sono sostituite dalle seguenti: «al quarto periodo» e le parole: «del 13 dicembre 2011» sono sostituite dalle seguenti: «,* del 13 dicembre 2011»;*

alla lettera b), dopo le parole: «risorse del PNC» è inserito il seguente segno di interpunzione: «,*» e dopo le parole: «n. 101» il segno di interpunzione: «*,*» è soppresso;*

alla lettera c), le parole: «sono inserite» sono sostituite dalle seguenti: «sono aggiunte», dopo le parole: «risorse del PNC» è inserito il seguente segno di interpunzione: «,*» e dopo le parole: «n. 101» il segno di interpunzione: «*,*» è soppresso;*

al comma 2, le parole: «dei materiali da costruzione, nonché dei carburanti» sono sostituite dalle seguenti: «dei materiali da costruzione, dei carburanti» e le parole: «e, al fine» sono sostituite dalle seguenti: «e al fine»;

al comma 4, le parole: «di cui articolo 22 del decreto» sono sostituite dalle seguenti: «di cui all'articolo 22 del codice dei contratti pubblici, di cui al decreto» e dopo le parole: «dell'articolo 22 del» sono inserite le seguenti: «citato codice di cui al»;

al comma 5, le parole: «e di euro 3.500.000» sono sostituite dalle seguenti: «ed euro

3.500.000» e le parole: «mediante corrispondente utilizzo delle risorse di cui al Fondo» sono sostituite dalle seguenti: «, si provvede mediante corrispondente utilizzo delle risorse del Fondo».

All'articolo 12:

al comma 1:

al primo periodo, le parole: «della Commissione tecnica VIA e Commissione PNRR-PNIEC» sono sostituite dalle seguenti: «della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS e della Commissione tecnica PNRR-PNIEC»;

al secondo periodo, dopo le parole: «a decorrere dall'anno 2022» è inserito il seguente segno di interpunzione: «,».

Coord. 1 (testo 2)

La Commissione

Approvata

Al fine di rettificare sotto il profilo formale alcune disposizioni non correttamente formulate, apportare al testo del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, le seguenti modificazioni.

All'articolo 1:

al comma 1, le parole: «n. 152 e della» sono sostituite dalle seguenti: «n. 152, e della»;

al comma 3:

alla lettera a), dopo le parole: «commi 2, 3, 4, 5 e 6» è inserito il seguente segno di interpunzione: «,»;

alla lettera b), capoverso 427-bis, secondo periodo, le parole: «programma di cui al comma 422» sono sostituite dalle seguenti: «programma dettagliato di cui al comma 422 del presente articolo»; e le parole: «del decreto legislativo 18 aprile» sono sostituite dalle seguenti: «del codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 18 aprile»;

al comma 4, al primo periodo, dopo le parole: «commi 422, 423, 426 e 427» è inserito il seguente segno di interpunzione: «,» e, al secondo periodo, dopo le parole: «commi 2, 3, 4, 5 e 6» è inserito il seguente segno di interpunzione: «,»;

al comma 5, le parole: «ad ANAS S.p.a.» sono sostituite dalle seguenti: «all'ANAS S.p.a.».

All'articolo 2:

al comma 3, le parole: «sono destinate» sono sostituite dalle seguenti: «è destinata».

All'articolo 3:

al comma 1:

all'alinea, primo periodo, le parole: «500 mila euro» sono sostituite dalle seguenti: «500.000 euro»;

alla lettera a), dopo le parole: «elenco di interventi» sono inserite le seguenti: «di cui al comma 2»;

al comma 2, secondo periodo, dopo le parole: «data di entrata in vigore del presente decreto» è inserito il seguente segno di interpunzione: «,»;

al comma 4:

all'alinea, le parole: «500 mila euro» sono sostituite dalle seguenti: «500.000 euro»;

alla lettera b), le parole: «risorse di cui al Fondo» sono sostituite dalle seguenti: «risorse del Fondo»;

al comma 5:

alla lettera a), numero 2), dopo le parole: «elenco di interventi» sono aggiunte le seguenti: «di cui alla lettera e)»;

alla lettera b), numero 2), dopo le parole: «elenco di interventi» sono aggiunte le seguenti: «di

cui alla lettera e)».

All'articolo 4:

al comma 2, le parole: «euro 675 mila» sono sostituite dalle seguenti: «euro 675.000»;

al comma 3, lettera b), le parole: «risorse di cui al fondo» sono sostituite dalle seguenti: «risorse del Fondo»;

al comma 4:

alla lettera b), numero 4), le parole: «dopo le parole» sono sostituite dalle seguenti: «dopo la parola:»;

alla lettera b), numero 5), capoverso 1), dopo le parole: «e della ristorazione» il segno di interpunzione: «,» è soppresso.

All'articolo 5:

al comma 1:

al capoverso 7-bis, primo periodo, le parole: «Mare Ligure occidentale» sono sostituite dalle seguenti: «Mar Ligure occidentale» e dopo le parole: «per un periodo massimo di ventiquattro mesi» è inserito il seguente segno di interpunzione: «,»;

al capoverso 7-quater, le parole: «i cui oneri sono posti a carico» sono sostituite dalle seguenti: «con oneri a carico» e le parole: «70 mila euro» e «200 mila euro» sono sostituite rispettivamente dalle seguenti: «70.000 euro» e «200.000 euro»;

al capoverso 7-quinquies, lettera a), le parole: «risorse di cui al Fondo» sono sostituite dalle seguenti: «risorse del Fondo».

All'articolo 6:

al comma 1:

alla lettera b), dopo le parole: «articolo 22 del» sono inserite le seguenti: «codice dei contratti pubblici, di cui al»;

alla lettera c), le parole: «di cui all'articolo 2 del decreto» sono sostituite dalle seguenti: «previsto dall'articolo 2 del regolamento di cui al decreto».

All'articolo 7:

al comma 1:

all'alinfa, le parole: «al decreto legislativo» sono sostituite dalle seguenti: «al codice della strada, di cui al decreto legislativo»;

alla lettera a), numero 2), dopo le parole: «ricarica dei veicoli» il segno di interpunzione: «,» è soppresso;

alla lettera a), numero 3), sostituire le parole: «dei servizi di distribuzione dei carbolubrificanti» con le seguenti: «e successive modificazioni,» e sostituire le parole: «, delle norme» con le seguenti: «e delle norme»;

alla lettera c), numero 3), capoverso 2-ter, dopo le parole: «Alla sanzione» sono inserite le seguenti: «amministrativa del pagamento di una somma»;

alla lettera e), capoverso f), numero 2), le parole: «del 25 luglio 1996» sono sostituite dalle seguenti: «, del 25 luglio 1996,»;

al comma 2, secondo periodo, le parole: «del 25 luglio 1996» sono sostituite dalle seguenti: «, del 25 luglio 1996,».

All'articolo 8:

al comma 2:

all'alinfa, la parola: «, provvede,» è sostituita dalla seguente: «provvede»;

alla lettera a), dopo le parole: «articolo 84, comma 1, del» sono inserite le seguenti: «codice della strada, di cui al»;

al comma 4, le parole: «e della mobilità sostenibile» sono sostituite dalle seguenti: «e della mobilità sostenibili»;

al comma 7, alinea, le parole: «di cui all'articolo 16-bis» sono sostituite dalle seguenti: «, di cui all'articolo 16-bis»;

al comma 8, le parole: «e relativa all'anno 2022, e da calcolarsi» sono sostituite dalle seguenti: «relativa all'anno 2022, da calcolare»;

al comma 9:

al primo periodo, dopo le parole: «sono eserciti» il segno di interpunzione: «,» è soppresso;

al secondo periodo, dopo la parola: «determinata» il segno di interpunzione: «,» è soppresso e le parole: «nonché dell'entità» sono sostituite dalle seguenti: «dell'entità»;

al quarto periodo, le parole: «, e sono destinate» sono sostituite dalle seguenti: «e sono destinate»;

al comma 11, al primo periodo, le parole: «prescrivendo le necessarie misure di mitigazione, nonché» sono sostituite dalle seguenti: «prescrivendo le necessarie misure di mitigazione e» e, al secondo periodo, le parole: «prorogabile, una sola volta,» sono sostituite dalle seguenti: «prorogabile una sola volta».

All'articolo 9:

al comma 1:

all'alinea, dopo le parole: «all'articolo 1» il segno di interpunzione: «,» è soppresso;

alla lettera a), le parole: «per il 2025», ovunque ricorrono, sono sostituite dalle seguenti: «per l'anno 2025» e le parole: «per l'anno 2026 e 300 milioni» sono sostituite dalle seguenti: «per l'anno 2026, 300 milioni»;

alla lettera b), le parole: «ciascuno degli anni dal 2026 al 2027», ovunque ricorrono, sono sostituite dalle seguenti: «ciascuno degli anni 2026 e 2027» e le parole: «dal 2032 al 2034,», ovunque ricorrono, sono sostituite dalle seguenti: «dal 2032 al 2034 e»;

alla lettera c), le parole: «di 300 milioni di euro per l'anno 2026, 500 milioni» sono sostituite dalle seguenti: «300 milioni di euro per l'anno 2026, 500 milioni»;

al comma 6, le parole: «risorse rinvenienti dall'abrogazione» sono sostituite dalle seguenti: «risorse rivenienti dall'abrogazione della disposizione»;

al comma 8, alinea, dopo le parole: «All'articolo 121 del» sono inserite le seguenti: «codice della strada, di cui al»;

al comma 9, alinea, le parole: «procedure per digitalizzazione» sono sostituite dalle seguenti: «procedure per la digitalizzazione» e le parole: «al decreto legislativo» sono sostituite dalle seguenti: «al codice della nautica da diporto, di cui al decreto legislativo».

All'articolo 10:

al comma 1:

alla lettera a), le parole: «quarto periodo» sono sostituite dalle seguenti: «al quarto periodo» e le parole: «del 13 dicembre 2011» sono sostituite dalle seguenti: «, del 13 dicembre 2011»;

alla lettera b), dopo le parole: «risorse del PNC» è inserito il seguente segno di interpunzione: «,» e dopo le parole: «n. 101» il segno di interpunzione: «,» è soppresso;

alla lettera c), le parole: «sono inserite» sono sostituite dalle seguenti: «sono aggiunte», dopo le parole: «risorse del PNC» è inserito il seguente segno di interpunzione: «,» e dopo le parole: «n. 101» il segno di interpunzione: «,» è soppresso;

al comma 2, le parole: «dei materiali da costruzione, nonché dei carburanti» sono sostituite dalle seguenti: «dei materiali da costruzione, dei carburanti» e le parole: «e, al fine» sono sostituite dalle seguenti: «e al fine»;

al comma 4, le parole: «di cui articolo 22 del decreto» sono sostituite dalle seguenti: «di cui

all'articolo 22 del codice dei contratti pubblici, di cui al decreto» e dopo le parole: «dell'articolo 22 del» sono inserite le seguenti: «citato codice di cui al»;

al comma 5, le parole: «e di euro 3.500.000» sono sostituite dalle seguenti: «ed euro 3.500.000» e le parole: «mediante corrispondente utilizzo delle risorse di cui al Fondo» sono sostituite dalle seguenti: «, si provvede mediante corrispondente utilizzo delle risorse del Fondo».

All'articolo 12:

al comma 1:

al primo periodo, le parole: «della Commissione tecnica VIA e Commissione PNRR-PNIEC» sono sostituite dalle seguenti: «della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS e della Commissione tecnica PNRR-PNIEC»;

al secondo periodo, dopo le parole: «a decorrere dall'anno 2022» è inserito il seguente segno di interpunzione: «,»

All'Allegato I:

dopo le parole: «articolo 9, comma 2», inserire le seguenti: «importi in milioni di euro».

N.B. Per i restanti emendamenti, tutti ritirati, si rinvia al Fascicolo n. 2, Annesso, del 28 luglio 2022 .

Allegato B

Pareri espressi dalla 1a e dalla 5a Commissione permanente sul testo del disegno di legge n. 2646 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.

La Commissione, affari costituzionali, affari della Presidenza del Consiglio e dell'interno, ordinamento generale dello Stato e della pubblica amministrazione, esaminati gli emendamenti riferiti al disegno di legge in titolo, esprime, con riferimento al riparto delle competenze normative fra lo Stato e le Regioni, parere non ostativo.

La Commissione programmazione economica, bilancio, esaminato il disegno di legge in titolo e acquisiti gli elementi informativi forniti dal Governo, preso atto che:

in relazione all'articolo 1, viene confermato che dall'attuazione della disposizione non derivano effetti finanziari sui saldi di finanza pubblica differenti rispetto a quelli già scontati a legislazione vigente, e altresì che agli oneri derivanti dall'autorizzazione, in favore della società Giubileo 2025, di Roma Capitale e della Città metropolitana di Roma Capitale, ad affidare gli interventi per la messa in sicurezza e la manutenzione delle strade comunali di Roma, mediante apposite convenzioni, ad ANAS S.p.A., si provvede a valere sulle risorse alla Città metropolitana di Roma Capitale con il decreto di cui all'articolo 1, comma 406, della legge n. 234 del 2021, nonché sulle risorse dei rispettivi bilanci di Roma Capitale e della Città metropolitana di Roma Capitale, senza pregiudicare in alcun modo gli equilibri di bilancio;

- in relazione all'articolo 2, si rappresenta che la disposizione, alla luce delle economie rinvenute negli ultimi anni, introduce un'autorizzazione di spesa che consente l'utilizzo di risorse per le ulteriori finalità individuate dalla stessa e tese a rafforzare l'attività di vigilanza sulle dighe e sul loro esercizio;

- in relazione all'articolo 3, con riguardo alla copertura individuata dal comma 4 per gli oneri derivanti dal comma 1, si assicura la disponibilità delle risorse e l'assenza di pregiudizi nei confronti delle finalità previste a legislazione vigente a valere sulle medesime risorse;

- in relazione all'articolo 4, con riguardo alla copertura individuata dal comma 3 per gli oneri derivanti dai commi 1 e 2, si assicura la disponibilità delle predette risorse e l'assenza di pregiudizi nei confronti delle finalità previste a legislazione vigente a valere sulle medesime risorse. Con riferimento al comma

4, si precisa che la modifica operata alla lettera l) del comma 2 dell'articolo 95, riguardante gli introiti derivanti dai canoni riscossi dal Comune di Venezia per gli scarichi civili e quelli relativi alle aziende artigiane produttive, agli enti assistenziali e alle aziende turistiche ricettive della ristorazione, non produce effetti finanziari e, in particolare, non determina una riduzione di entrate per l'Autorità per la Laguna di Venezia, in quanto i citati introiti risultano all'attualità già inseriti quali poste di bilancio del Comune di Venezia, ai sensi dell'articolo 10, comma 4-*bis*, del decreto-legge n. 18 del 1990, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 71 del 1990. In relazione ai possibili effetti finanziari derivanti dalla rimodulazione prevista dal comma 5, si rappresenta che la disposizione non determina un impatto sui saldi di finanza pubblica differente rispetto a quello già scontato a legislazione vigente, in quanto si limita a consentire la possibilità per il Comitato istituzionale per la salvaguardia di Venezia e della sua Laguna di provvedere, oltre che alla ripartizione delle risorse disponibili a legislazione vigente e assegnate per il piano degli interventi nell'ambito della Laguna di Venezia, anche ad una rimodulazione di tali risorse;

- in relazione all'articolo 5, si assicura, con riguardo alla copertura finanziaria per l'anno 2022 mediante utilizzo del Fondo per il riaccertamento dei residui passivi perenti di parte corrente dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, la disponibilità delle predette risorse e l'assenza di pregiudizi nei confronti delle finalità previste a legislazione vigente a valere sulle medesime risorse;

- in relazione all'articolo 6, viene confermato che le semplificazioni e le riduzioni di termini recate dalla disposizione non determinano effetti finanziari sugli interventi previsti a legislazione vigente differenti rispetto a quelli già scontati nei tendenziali. Si evidenzia inoltre che la disposizione non attribuisce nuove competenze alla Commissione speciale PNRR-PNIEC, ma si limita ad applicare ai procedimenti di competenza della Commissione VIA esclusivamente i termini procedurali previsti dall'articolo 8, comma 2-*bis*, del decreto legislativo n. 152 del 2006;

- in relazione all'articolo 7, viene rappresentato in via preliminare che la divergenza fra l'ammontare degli incrementi tariffari previsti in relazione tecnica, pari al 19 per cento, e gli incrementi riportati nella relazione illustrativa, pari al 24 per cento, deriva da un mero errore formale. Ciò premesso, in relazione agli effetti finanziari derivanti dalla sospensione dell'incremento delle tariffe di pedaggio delle Autostrade A 24 e A 25, di cui al comma 4 della disposizione, viene osservato che, anche considerando l'entità complessiva degli incrementi tariffari sospesi e un volume di ricavi da pedaggio nel 2022 equivalente a quello pre-pandemico, sussisterebbe un'adeguata copertura degli effetti finanziari ed economici conseguenti, come risulta dalle tabelle ivi allegate. Si evidenzia infine che il concessionario ha, volontariamente e unilateralmente, deciso di non applicare l'ipotetico incremento maturato nel primo semestre 2022 e, pertanto, ha rinunciato a conseguire maggiori ricavi nel periodo;

- in relazione all'articolo 8, con riguardo alla ripartizione del finanziamento tra le diverse finalità, allo scopo di individuare la quota parte assorbita dall'implementazione e sviluppo della banca dati e quella destinata alle competenze attribuite all'Osservatorio nazionale sulle politiche del trasporto pubblico locale, viene prodotta una tabella ove si riportano le stime previsionali relative all'utilizzo per il 2002 dell'importo di 5,2 milioni di euro. Con riferimento al comma 3, in merito alla facoltà attribuita all'Osservatorio di stipulare convenzioni con altre amministrazioni ed enti, nel sottolineare che la predetta stipulazione dovrà necessariamente avvenire nei limiti delle risorse disponibili a legislazione vigente, non si hanno osservazioni in ordine all'eventuale inserimento di una clausola di invarianza finanziaria. In relazione alle disposizioni di cui ai commi da 9 e 11, si rappresenta che esse attribuiscono non una mera facoltà, bensì un obbligo in capo agli enti concedenti o affidanti di effettuare le attività manutentive nei termini stabiliti: sarà pertanto cura di tali enti, nell'ambito della propria autonomia gestionale e organizzativa, provvedere all'esercizio del potere sostitutivo, in maniera tale da consentire una perfetta composizione, anche temporale, degli oneri sostenuti. Parimenti tali enti, nelle more dell'effettuazione degli interventi manutentivi programmati, nonché durante il loro svolgimento, provvederanno, nell'ambito dei propri bilanci e sulla base delle proprie risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente, a individuare le risorse necessarie all'istituzione della Commissione tecnica indipendente ai fini dell'istruttoria necessaria

all'esercizio dei sistemi di trasporto in ambito metropolitano, prescrivendo le necessarie misure di mitigazione, nonché le modalità di controllo e delle periodiche verifiche di sicurezza. In relazione al comma 12, vengono confermati gli effetti sui tre saldi di finanza pubblica, tenuto conto della natura degli interventi che presentano analoghe caratteristiche tecniche e tempistiche realizzative, nonché delle informazioni più aggiornate già considerate nei quadri tendenziali di finanza pubblica sottostanti il Documento di economia e finanza 2022;

- in relazione all'articolo 9, confermandosi quanto già indicato nella relazione tecnica, si ribadisce la neutralità della disposizione su tutti saldi di finanza pubblica, atteso che si fratta di rimodulazioni di specifici interventi, finanziati con il riparto del Fondo investimenti delle amministrazioni centrali, i cui effetti sono stati già scontati sui saldi di finanza pubblica, aventi analoga caratteristica tecnica e tempistica realizzativa;

- in relazione all'articolo 10, con riguardo ai profili di quantificazione di cui ai commi 2 e 4, si rappresenta che è stato previsto che vengano sottoposti a dibattito pubblico 15 progetti nell'anno 2022 e 30 progetti nell'anno 2023, ad un costo medio affrontato dalla Commissione nazionale per il dibattito pubblico di 10.000 euro per ciascun progetto. In relazione alla copertura individuata dal comma 5 per gli oneri derivanti dai commi 2 e 4, si assicura la disponibilità delle risorse di cui al 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, e l'assenza di pregiudizi nei confronti delle finalità previste a legislazione vigente a valere sulle medesime risorse, esprime, per quanto di competenza, parere non ostativo, condizionato, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, all'inserimento, all'articolo 8, comma 3, dopo le parole: «può stipulare» delle seguenti: «, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.».

Il parere è altresì reso con le seguenti osservazioni:

- con riferimento alle disposizioni di cui agli articoli 2, commi 2 e 3, 3, comma 4, lettera *b*), 4, comma 3, lettera *b*), 5, comma 1, capoverso *7-quinquies*, lettera *a*) e 10, comma 5, si segnala che la copertura finanziaria non appare pienamente in linea con le regole di contabilità e finanza pubblica;

- in relazione all'articolo 7, comma 4, si rappresenta il rischio che, dalla ulteriore proroga della sospensione degli incrementi tariffari dei pedaggi autostradali, possano derivare contenziosi, con possibili oneri a carico della finanza pubblica; con riferimento all'articolo 8, commi da 9 a 11, che pone a carico degli enti concedenti o affidanti l'obbligo di effettuare le attività manutentive in caso di mancata o ritardata effettuazione degli interventi manutentivi e di costituire una Commissione tecnica indipendente per la valutazione dell'effettivo stato di manutenzione del sistema di trasporto interessato dall'intervento, la mancanza nella relazione tecnica di una stima di massima di tali costi, degli enti coinvolti e delle risorse dei relativi bilanci che potranno essere destinate a tali finalità, non appare in linea con l'articolo 19 della legge n. 196 del 2009.

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 1.0.1, 1.0.2, 1.0.3, 1.0.4, 1.0.5, 2.6, 2.7, 2.8, 2.9, 2.10, 2.0.1, 2.0.2, 2.0.6, 2.0.7, 2.0.8, 3.3, 3.4, 3.5, 3.6, 3.7, 3.9, 3.10, 3.0.1, 3.0.2, 3.0.3, 3.0.5, 3.0.6, 3.0.7, 3.0.8, 4.2, 4.8, 4.9, 4.10, 4.11, 4.12, 4.13, 4.0.1, 4.0.2, 4.0.3, 4.0.4, 4.0.5, 4.0.6, 4.0.7, 4.0.8, 4.0.9, 4.0.10, 4.0.11, 4.0.12, 5.1, 5.2, 5.3, 5.0.1, 5.0.2, 5.0.3, 5.0.4, 5.0.5, 5.0.6, 5.0.7, 6.8, 6.9, 6.10, 6.11, 6.12, 6.13, 6.13 (testo 2), 6.15, 6.16, 6.17, 6.18, 6.19, 6.20, 6.22, 6.23, 6.0.1, 6.0.2, 6.0.4, 7.1, 7.8, 7.9, 7.11, 7.18, 7.19, 7.26, 7.27, 7.28, 7.29, 7.36, 7.82, 7.87, 7.88, 7.93, 7.94, 7.95, 7.96, 7.97, 7.99, 7.100, 7.105, 7.108, 7.110, 7.111, 7.112, 7.113, 7.117, 7.118, 7.119, 7.128, 7.129, 7.130, 7.131, 7.132, 7.133, 7.134, 7.101, 7.103, 7.123, 7.136, 7.137, 7.138, 7.2000, 7.0.1, 7.0.2, 7.0.5, 7.0.6, 7.0.7, 7.0.8, 7.0.9, 7.0.10, 7.0.11, 7.0.12, 7.0.14, 7.0.15, 7.0.16, 7.0.17, 7.0.18, 7.0.20, 7.0.21, 7.0.23, 7.0.24, 7.0.26, 7.0.27, 7.0.30, 7.0.32, 7.0.33, 7.0.34, 7.0.35, 8.3, 8.6, 8.7, 8.8, 8.10, 8.12, 8.13, 8.15, 8.18, 8.25, 8.26, 8.27, 8.28, 8.29, 8.31, 8.32, 8.33, 8.34, 8.35, 8.36, 8.37, 8.43, 8.49, 8.51, 8.52, 8.53, 8.54, 8.59, 8.60, 8.61, 8.62, 8.63, 8.64, 8.0.1, 8.0.2, 8.0.3, 8.0.4, 8.0.5, 8.0.6, 8.0.7, 8.0.8, 8.0.9, 8.0.10, 8.0.11, 8.0.12, 8.0.13, 8.0.14, 8.0.15, 8.0.16, 8.0.17, 8.0.18, 8.0.19, 8.0.20, 8.0.21, 8.0.23, 8.0.24, 8.0.25, 8.0.26, 8.0.27, 8.0.28, 8.0.29, 8.0.30, 8.0.31, 8.0.32, 8.0.33, 8.0.34, 8.0.35, 8.0.36, 9.1, 9.3, 9.4,

9.4 (testo 2), 9.5, 9.6, 9.8, 9.9, 9.11, 9.13, 9.22, 9.23, 9.35, 9.36, 9.37, 9.38, 9.40, 9.43, 9.44, 9.45, 9.1000, 9.0.1, 9.0.2, 9.0.3, 9.0.4, 9.0.5, 9.0.8, 9.0.10, 9.0.11, 9.0.12, 10.4, 10.5, 10.6, 10.9, 10.10, 10.11, 10.12, 10.14, 10.15, 10.16, 10.17, 10.0.1, 10.0.2, 10.0.3, 10.0.4, 10.0.5, 10.0.7, 10.0.8, 10.0.9, 10.0.10, 10.0.11, 10.0.12, 10.0.13, 11.0.1, 11.0.2, 12.2, 12.3, 12.4, 12.5, 12.6 (testo 2), 12.9, 12.10, 12.11, 12.12, 12.12 (testo 2), 12.13, 12.14, 12.15, 12.0.1, 12.0.2, 12.0.3, 12.0.4, 12.0.5, 12.0.9, 12.0.10, 12.0.12, 12.0.13, 12.0.14, 12.0.15, 12.0.16, 12.0.17, 12.0.18, 12.0.19, 12.0.20, 12.0.22, 12.0.23 e 12.0.24.

Sull'emendamento 3.0.4 il parere è non ostativo condizionato, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, alla riformulazione della proposta emendativa nella seguente versione:

"Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 3-bis.

(Fondo per l'incentivo alla nautica da diporto sostenibile)

1. Al fine di favorire la transizione ecologica del settore della nautica da diporto, è istituito, nello stato di previsione del Ministero della transizione ecologica, un Fondo, con una dotazione di 1,5 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022 e 2023, per l'erogazione di contributi finalizzati alla sostituzione di motori endotermici alimentati da carburanti fossili con motori ad alimentazione elettrica.

2. I contributi sono riconosciuti, nei limiti delle risorse del fondo di cui al comma 1, che costituisce limite di spesa massima, sotto forma di rimborso pari al 40 per cento delle spese sostenute e documentate, e fino a un massimo di 3.000 euro, per l'acquisto di un motore ad alimentazione elettrica, ed eventuale pacco batterie, con contestuale rottamazione di un motore endotermico alimentato da carburanti fossili.

3. I contributi sono riconosciuti nei limiti previsti dal regolamento (UE) n. 1407/2013 relativo all'applicazione degli articoli 107 e 108 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea agli aiuti «*de minimis*».

4. Con decreto del Ministro dello sviluppo economico, di concerto con il Ministro della transizione ecologica, il Ministro delle infrastrutture e delle mobilità sostenibili e 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, sono stabiliti i criteri, le modalità e le procedure per l'erogazione dei contributi di cui al comma 1, anche ai fini del rispetto del limite di spesa autorizzato ai sensi del comma 1.

5. Agli oneri derivanti dal presente articolo, pari a 155 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022 e 2023, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2022-2024, 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 2022, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero della transizione ecologica.».

Sull'emendamento 6.24, il parere non ostativo è condizionato, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, alla sostituzione delle parole: "1131 dicembre 2023" con le seguenti: "31 marzo 2023".

Sull'emendamento 6.0.3, il parere non ostativo è condizionato, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, alla sostituzione, alla lettera *a*), delle parole: "fermi restando i principi posti dalle" con le seguenti: "ferme restando le norme che costituiscono attuazione delle disposizioni delle".

Sull'emendamento 7.80, il parere non ostativo è condizionato, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, alla soppressione delle lettere *h-ter*) e *h-quater*).

Sull'emendamento 7.91, il parere non ostativo è condizionato, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione alla sostituzione, al comma 7 del capoverso "Art. 186-ter" delle parole: "destinata ad alimentare il" con le seguenti: "versata all'entrata del bilancio dello Stato per essere successivamente riassegnata al".

Sull'emendamento 7.121, il parere non ostativo è condizionato, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, alla soppressione del comma 4-bis.

Sull'emendamento 7.135, il parere non ostativo è condizionato, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, alla sostituzione del capoverso 4-bis con il seguente: «4-bis. Al fine di accelerare l'effettuazione degli interventi di manutenzione necessari a garantire la viabilità funzionale al

superamento del valico del Verghereto ai confini tra la Regione Toscana e la Regione Emilia Romagna e di assicurare una alternativa alla E 45 in caso di emergenza e, in particolare, in via prioritaria, della risoluzione della situazione emergenziale di tratti della ex strada statale 3 *bis* "Tiberina" sottesi al Viadotto Puleto ricadente nelle Regioni Emilia Romagna e Toscana, è assegnato ai soggetti gestori, che assumono le funzioni di soggetti attuatori degli interventi, l'importo di 5 milioni per l'anno 2022, per lavori di manutenzione straordinaria, rifunzionalizzazione e messa in sicurezza della strada. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, si provvede, previa presentazione di un Piano degli interventi, identificati dal CUP, da parte dei soggetti attuatori, alla ripartizione ed assegnazione delle risorse tra gli stessi. Con il medesimo decreto sono individuate le modalità di revoca in caso di mancata alimentazione dei sistemi di monitoraggio o di mancato rispetto dei termini previsti dal cronoprogramma procedurale. Agli oneri derivanti dal presente comma, pari a 5 milioni per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 6, del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130.».

Sull'emendamento 8.58, il parere non ostativo è condizionato, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, all'inserimento, alla lettera *b*), dopo la parola: "riduzione" delle seguenti: "delle proiezioni".

Sull'emendamento 9.7, il parere non ostativo è condizionato, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, all'aggiunta, in fine, del seguente comma: "*7-ter*. All'articolo 16-*sexies* del decreto-legge 21 ottobre 2021, n. 146, dopo il comma 1 è aggiunto il seguente: «*1bis*. Resta ferma la possibilità per le amministrazioni, le agenzie, la commissione e gli enti indicati al comma 1, per motivate esigenze, previo accordo con la proprietà, di entrare nel possesso anticipato anche di porzioni di immobili, corrispondendo, nei limiti delle risorse disponibili, una somma a titolo di anticipata occupazione, commisurata ai metri quadri delle porzioni occupate e alla durata della predetta anticipata occupazione e comunque non superiore ai tre/dodicesimi del canone annuo congruito; il possesso anticipato non ha effetti sulla durata del contratto di locazione come prevista dalle vigenti disposizioni e dagli specifici accordi contrattuali tra le parti.»".

Sugli emendamenti 9.12, 9.15, 9.16, 9.17, 9.18, 9.19, 9.20 e 9.21, il parere non ostativo è condizionato, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, alla loro riformulazione nella seguente versione: "Dopo il comma 8, inserire il seguente:

«*8-bis*. Per le finalità di cui all'articolo 121, comma 3, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificato dal comma 8 del presente articolo, si considerano validi ad ogni effetto di legge le qualifiche, le abilitazioni e gli attestati di formazione periodica, previsti dal medesimo comma 3 del citato articolo 121, conseguiti dal personale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili anteriormente alla data del 16 giugno 2022.»".

Sull'emendamento 9.14, il parere non ostativo è condizionato, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, all'aggiunta, in fine, delle seguenti parole: "con oneri a carico degli stessi".

Sull'emendamento 9.39, il parere non ostativo è condizionato, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, all'aggiunta, alla fine sia del comma 3-*bis* che del comma 3-*ter*, delle seguenti parole "nei limiti delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente".

Sull'emendamento 10.8, il parere non ostativo è condizionato, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, alla soppressione del capoverso 4-*bis*.

Sull'emendamento 10.13, il parere non ostativo è condizionato, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, alle seguenti modifiche da apportare al capoverso 5-*quinquies*:

- alla lettera *b*), dopo le parole: "al 2026", siano inserite le seguenti: "e quanto a 20 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2027 al 2029";

- sia soppressa la lettera *c*).

Il parere è di semplice contrarietà sulle proposte 2.0.4, 10.0.6, 12.0.7 e 12.0.8.

Il parere è non ostativo su tutti i restanti emendamenti.

La Commissione programmazione economica, bilancio, esaminati gli ulteriori emendamenti e

subemendamenti tramessi 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 X1.100/2, X1.100/9, X1.100/16, X1.100/20, X1.100/30, X1.100/35, X1.100/37 e X1.100/100.

Sull'emendamento 7.98 (testo 2), il parere non ostativo è condizionato, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, alla soppressione, alla lettera *i-ter*), delle seguenti parole: "le risultanze dell'accertamento compiuto e della somma da pagare sono inserite nell'archivio di cui al comma 2-*quater* dell'articolo 201 e".

Sull'emendamento 9.14 (testo 2), il parere non ostativo è condizionato, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, all'inserimento, dopo le parole: "il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili," delle seguenti: "di concerto con il Ministero dell'istruzione, ".

Sull'emendamento 12.0.2000 (testo 2), il parere non ostativo è condizionato, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, alla sostituzione dell'articolo 12-*bis* con il seguente: "Art. 12-*bis* (*Misure urgenti per le infrastrutture culturali*) 1. L'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 183, comma 3, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, è incrementata, per l'anno 2022, di 15 milioni di euro. Alla copertura degli oneri si provvede mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di cui all'articolo 183, comma 2, del medesimo decreto-legge."

Su tutti i restanti emendamenti, il parere è non ostativo.

Dichiarazione di voto della senatrice Pergreffi sul disegno di legge n. 2646

Signora Presidente, colleghi senatori, oggi approviamo un provvedimento che contiene alcune misure importanti e per cui noi ci siamo molto spesi; faccio riferimento in particolare alla modifica al codice della strada finalizzata a prevedere che gli esami per la patente di guida siano effettuati da dipendenti del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, e non più esclusivamente dai dipendenti dell'ex dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici. Questo consentirà, almeno in parte, di poter affrontare il problema dei ritardi nell'erogazione dei servizi da parte delle motorizzazioni civili. Molto importante anche la facoltà, per le macchine per uso di persone con disabilità, di poter circolare su percorsi ciclabili e su itinerari ciclopedonali, si tratta di una proposta che portiamo avanti dall'inizio di questa legislatura. Bene anche le semplificazioni procedurali in materia di opere pubbliche di particolare complessità e bene anche la misura, contenuta nel decreto, volta a ridurre i tempi di approvazione dei progetti relativi alla costruzione, manutenzione e messa in sicurezza di dighe. Purtroppo però su questo tema era necessario un intervento molto più incisivo.

Il tema dei cambiamenti climatici e della siccità che ha gravemente colpito il nostro Paese è stato affrontato con solerzia in questo decreto. Più volte abbiamo chiesto alla Presidenza del Consiglio dei Ministri di emanare un decreto "siccità" *ad hoc* per fare in modo che venga affrontata la carenza di bacini idrici artificiali per sopperire alla mancanza o alla carenza di acqua che sta diventando ormai strutturale nel nostro Paese nei periodi estivi. Ora occorre utilizzare i fondi a disposizione, compresi quelli del PNRR, al fine di realizzare una capacità di invaso che manca al nostro Paese e che darebbe una risposta importante alla crisi idrica che deve affrontare sia il sistema idropotabile che la nostra agricoltura. Entrambi gravemente penalizzati da decenni di inerzia su questo argomento.

Siamo comunque riusciti, in condizioni non facili, a migliorare il testo: per quanto riguarda le misure relative alla laguna di Venezia, grazie a un emendamento della Lega, si prevede che al fine di eseguire gli interventi di manutenzione necessari all'attivazione funzionale delle barriere del sistema MOSE, il provveditorato predispone gli atti progettuali necessari e acquisisce tutte le autorizzazioni, concessioni, licenze, pareri, nulla osta e assensi comunque denominati mediante conferenza di servizi da indire. Inoltre si prevede che il nuovo Piano morfologico della laguna di Venezia è aggiornato ogni sei anni e individua:

- a) gli interventi necessari finalizzati al controllo dell'evoluzione negativa dell'ambiente lagunare;
- b) le misure necessarie al fine di ridurre progressivamente l'inquinamento delle acque lagunari, nonché le attività atte a proteggere i corpi idrici lagunari superficiali e a migliorarne la qualità ambientale;
- c) le attività di monitoraggio ambientale dei corpi idrici lagunari in relazione agli interventi di tipo

idromorfologico, ecologico e di qualità ambientale.

In tema di funivie di Savona, con un nostro emendamento approvato si ampliano i poteri del commissario straordinario, prevedendo che possa effettuare interventi per il recupero della piena funzionalità tecnica della funivia, garantire continuità dei servizi e il mantenimento degli attuali livelli occupazionali.

Abbiamo introdotto, con nostri emendamenti approvati, procedure semplificate sulle patenti di guida di moto e per le attività di immatricolazione, di carta di circolazione e certificato di idoneità tecnica alla circolazione delle macchine agricole.

Abbiamo fatto approvare un emendamento che mira a rafforzare la competitività delle imprese operanti nel settore della distribuzione automobilistica, al fine di pervenire ad un migliore bilanciamento dei rapporti contrattuali tra costruttori automobilistici o importatori e singoli distributori autorizzati nella commercializzazione di veicoli nuovi, favorendo un confronto competitivo tra i medesimi soggetti nella stipula di accordi commerciali e prevenendo possibili abusi nel corso del rapporto contrattuale. Grazie a un emendamento presentato dalla Lega e approvato in Commissione, inoltre, si chiarisce che la disposizione che prevede che gli esami per la patente di guida siano effettuati da dipendenti del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili si intende applicata dal 16 giugno 2022, salvando in questo modo 500 dipendenti MIMS abilitati alla funzione di esaminatori.

Siamo riusciti a inserire nel testo del provvedimento una norma che prevede che le risorse per la riqualificazione della viabilità funzionale allo svolgimento delle Olimpiadi invernali Milano-Cortina 2026 sono trasferite alla provincia di Lecco, invece che assegnate al soggetto attuatore.

Sempre grazie a un nostro emendamento, in merito al completamento della Roma-Latina e della Cisterna-Valmontone, vengono stanziati risorse per il commissario liquidatore delle società miste regionali Autostrade del Lazio S.p.A., Autostrade del Molise S.p.A., Concessioni autostradali lombarde S.p.A. e Concessioni autostradali piemontesi S.p.A..

Abbiamo posto fine, con una nostra proposta approvata, al cronico problema di sottofinanziamento delle commissioni VIA del Mite, che impediva di raggiungere quella massima efficienza di cui c'è bisogno anche per realizzare il PNRR, e che caricava il tutto di paradosso, dirottando per buona parte su voci di spesa estranee alla VIA le tariffe che le imprese pagano appositamente per avere la VIA.

Siamo dunque riusciti a far approvare una serie di misure che hanno notevolmente migliorato il testo nell'interesse dei cittadini. Anche se resta ancora molto da fare in tema di semplificazione delle procedure per la realizzazione delle opere pubbliche e in tema di potenziamento del sistema dei trasporti e della logistica, su questo provvedimento dichiaro il voto favorevole della Lega .

VOTAZIONI QUALIFICATE EFFETTUATE NEL CORSO DELLA SEDUTA

Congedi e missioni

Sono in congedo i senatori: Accoto, Alderisi, Bagnai, Barachini, Barboni, Battistoni, Bellanova, Berardi, Bini, Bongiorno, Borgonzoni, Bossi Umberto, Campari, Cattaneo, Centinaio, Cerno, Cioffi, Collina, Conzatti, Corbetta, Corti, Croatti, Dal Mas, De Poli, Di Marzio, Donno, Errani, Fantetti, Fazzolari, Fedeli, Ferro, Floridia, Floris, Galliani, Ghedini, Giro, Mangialavori, Marinello, Merlo, Messina Assunta Carmela, Mirabelli, Moles, Monti, Napolitano, Nisini, Nocerino, Pepe, Pichetto Fratin, Pisani Pietro, Porta, Pucciarelli, Quarto, Rizzotti, Romagnoli, Ronzulli, Rossomando, Santangelo, Saponara, Sciascia, Segre, Sileri, Toninelli, Turco, Vallardi e Zanda.

Sono assenti per incarico avuto dal Senato i senatori: Candura e Causin, per attività della 4ª Commissione permanente; Arrigoni, Castiello, Fazzone, Magorno e Urso, per attività del Comitato parlamentare per la sicurezza della Repubblica; Giacobbe e Marilotti, per partecipare a un incontro internazionale.

È considerato in missione, ai sensi dell'art. 108, comma 2, primo periodo, del Regolamento, il senatore Zuliani.

Commissione parlamentare per le questioni regionali, trasmissione di documenti

Il Presidente della Commissione parlamentare per le questioni regionali, con lettera in data 15 luglio

2022, ha inviato il documento conclusivo dell'indagine conoscitiva sull'attuazione dell'articolo 116, terzo comma, della Costituzione, approvato nella seduta del 12 luglio 2022 dalla Commissione stessa (*Doc. XVII-bis*, n. 8).

Ufficio parlamentare di Bilancio, trasmissione di documentazione

Il Presidente dell'Ufficio parlamentare di Bilancio ha inviato, con lettera in data 22 luglio 2022, ai sensi dell'articolo 18, comma 4, della legge 24 dicembre 2012, n. 243, il Programma annuale delle attività relativo all'anno 2022.

Il predetto documento è trasmesso, ai sensi dell'articolo 34, comma 1, secondo periodo, del Regolamento, alla 5a Commissione permanente (Atto n. 1233).

Disegni di legge, trasmissione dalla Camera dei deputati

Presidente del Consiglio dei ministri

Ministro dell'economia e delle finanze

Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 21 giugno 2022, n. 73, recante misure urgenti in materia di semplificazioni fiscali e di rilascio del nulla osta al lavoro, Tesoreria dello Stato e ulteriori disposizioni finanziarie e sociali (2681)

(presentato in data 28/07/2022)

C.3653 approvato dalla Camera dei deputati.

Disegni di legge, assegnazione

In sede referente

6ª Commissione permanente Finanze e tesoro

Gov. Draghi-I: Pres. Consiglio Draghi, Ministro economia e finanze Franco

Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 21 giugno 2022, n. 73, recante misure urgenti in materia di semplificazioni fiscali e di rilascio del nulla osta al lavoro, Tesoreria dello Stato e ulteriori disposizioni finanziarie e sociali (2681)

previ pareri delle Commissioni 1ª (Affari Costituzionali), 2ª (Giustizia), 3ª (Affari esteri, emigrazione), 4ª (Difesa), 5ª (Bilancio), 7ª (Istruzione pubblica, beni culturali), 8ª (Lavori pubblici, comunicazioni), 9ª (Agricoltura e produzione agroalimentare), 10ª (Industria, commercio, turismo), 11ª (Lavoro pubblico e privato, previdenza sociale), 12ª (Igiene e sanità), 13ª (Territorio, ambiente, beni ambientali), 14ª (Politiche dell'Unione europea), Commissione parlamentare questioni regionali

C.3653 approvato dalla Camera dei deputati

(assegnato in data 28/07/2022).

Governmento, trasmissione di atti e documenti

Il Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale, con lettera in data 19 luglio 2022, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 30, comma 5, della legge 20 marzo 1975, n. 70, la relazione sull'attività svolta, sul bilancio di previsione e sulla consistenza dell'organico dell'ICE-Agenzia per la promozione all'estero e l'internazionalizzazione delle imprese italiane per l'anno 2021.

Alla relazione sono allegati il Budget preventivo 2021, con relativa pianta organica, e il bilancio di esercizio 2021.

La predetta documentazione è trasmessa, ai sensi dell'articolo 34, comma 1, secondo periodo, del Regolamento, alla 3a e alla 10a Commissione permanente (Atto n. 1234).

Il Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri per le politiche e gli affari europei, con lettera in data 20 luglio 2022, 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 secondo trimestre 2022.

Il predetto documento è trasmesso, ai sensi dell'articolo 34, comma 1, secondo periodo, del Regolamento, a tutte le Commissioni permanenti (*Doc. LXXIII-bis*, n. 18).

Governmento, 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 Regolamento del Consiglio sull'applicazione degli articoli 93, 107 e 108 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea e a determinare categorie di aiuti di Stato nel settore del trasporto ferroviario, per vie navigabili interne multimodale (COM(2022) 327 definitivo), alla 8a Commissione permanente e, per il parere, alla 5a, alla 10a e alla 14a Commissione permanente;

Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle Regioni - Relazione sullo Stato di diritto 2022. La situazione dello Stato di diritto dell'Unione europea (COM(2022) 500 definitivo), alla 1a Commissione permanente e, per il parere, alla 2a e alla 14a Commissione permanente;

Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle Regioni - Una nuova agenda europea per l'innovazione (COM(2022) 332 definitivo), 10a Commissione permanente e, per il parere, alla 14a Commissione permanente.

Interrogazioni con richiesta di risposta scritta

[BONINO Emma](#), [RICHETTI](#), [MASINI Barbara](#) - *Al Ministro dell'interno.* - Premesso che:

secondo quanto riportato dal libro bianco "Per la partecipazione dei cittadini, come ridurre l'astensionismo e favorire il voto" della commissione istituita dal Ministro per i rapporti con il Parlamento D'Incà, in Italia ci sono 5 milioni di cittadini "fuorisede", dei quali circa 600.000 sono studenti universitari;

Italia, Malta e Cipro sono gli unici Paesi europei che non prevedono la facoltà per gli elettori temporaneamente domiciliati fuori della regione di residenza di esercitare il proprio diritto di voto nel luogo in cui vivono;

le modalità per consentire il voto ai fuorisede possono essere molteplici: si va dal voto per corrispondenza al voto anticipato presidiato fino al voto elettronico presidiato;

erano all'esame della I Commissione permanente della Camera dei deputati le proposte di legge AC 1714 Madia, AC 3003 Costa, AC 3007 Brescia, AC 3023 D'Ettore e AC 3026 Ungaro, che in modo diverso provavano a porre rimedio a tale problema; le proposte erano state inserite all'ordine del giorno dell'aula per il 25 luglio, ma lo scioglimento anticipato delle Camere ne impedisce il proseguimento dell'*iter* parlamentare;

in sede di esame presso la I Commissione, il sottosegretario Ivan Scalfarotto aveva proposto alcune soluzioni, ritenendo che la strada più razionale e concretamente realizzabile fosse prevedere, nell'ambito delle consultazioni referendarie e politiche, la possibilità, per i soggetti fuori sede, di votare per i candidati dei collegi in cui si trovano, in armonia con quanto già previsto dalla normativa vigente in determinate circostanze, ad esempio per i militari, i marittimi e i degenti in ospedali e case di cura;

una simile previsione, in base alla quale il voto del cittadino non sarebbe necessariamente riferito a candidati del territorio di residenza, sarebbe in armonia con lo stesso articolo 67 della Costituzione, in base al quale ogni membro del Parlamento rappresenta la nazione ed esercita le sue funzioni senza vincolo di mandato, e consentirebbe comunque all'elettore di esprimere nel voto le proprie convinzioni politiche;

sulla stessa scia si poneva l'articolo 7 del disegno di legge AS 859 (già approvato dalla Camera, ma il cui *iter*, analogamente alle proposte di legge già citate, purtroppo non potrà concludersi in questa XVIII Legislatura), che ammetteva al voto i cittadini fuori sede nel comune in cui si trovano, previa richiesta da effettuare 30 giorni prima della consultazione per *referendum* ed elezioni europee;

il Governo si era reso anche disponibile a valutare anche altre proposte, "avendo interesse a risolvere una problematica molto sentita, che attiene all'esercizio del diritto di voto dei cittadini fuori sede",

si chiede di sapere come il Ministro in indirizzo intenda intervenire per garantire che alle elezioni del prossimo 25 settembre 2022 gli elettori temporaneamente domiciliati fuori della regione di residenza possano esercitare il proprio diritto di voto nel luogo in cui vivono.

(4-07322)

[VERDUCCI](#), [FERRAZZI](#), [BITI Caterina](#), [D'ARIENZO](#), [ASTORRE](#), [FEDELI Valeria](#), [PITTELLA](#),

[ROJC Tatjana](#) - *Al Ministro della transizione ecologica.* - Premesso che:

il mare Adriatico, secondo l'Istituto superiore per la protezione e la ricerca ambientale (ISPRA), oltre a presentare preoccupanti fenomeni di inquinamento, versa in un marcato stato di sovrasfruttamento dei principali *stock* ittici, che potrebbe portare gradualmente al collasso dell'ecosistema;

la fascia costiera del piceno è inserita nella legge 6 dicembre 1991, n. 349 (legge quadro sulle aree protette), tra le aree marine di reperimento da destinare ad aree marine protette;

nonostante ciò, tale bacino presenta un grosso *deficit* in rapporto agli obiettivi di tutela della biodiversità fissati dall'Unione europea e programmati dalla stessa normativa italiana;

tenuto conto che il Ministero della transizione ecologica, in linea con l'obiettivo della strategia europea per la biodiversità 2030, ha inserito tra le delle priorità politiche del Dicastero medesimo per l'anno 2022 e per il triennio 2022-2024 l'estensione fino al 30 per cento delle aree marine protette e ha annunciato l'adesione ai "blue leader", l'alleanza mondiale dei Paesi più impegnati per la salvezza dei mari del pianeta di fronte alla crisi climatica, alla pesca eccessiva, all'inquinamento e ad altre minacce;

considerato che:

come espresso dalle amministrazioni locali della provincia di Ascoli Piceno interessate, il parco marino del Piceno si inserisce in un'idea moderna di "parco", ovvero nella concezione di una gestione integrata per lo sviluppo sostenibile della fascia costiera, tendente in primo luogo a recuperare l'ambiente costiero e contestualmente a farlo convivere con le attività umane;

gli stessi enti locali dell'area hanno intrapreso nel tempo una serie di iniziative in tal senso e sottoscritto nel 1998 un accordo di programma per l'istituzione del "parco marino del Piceno"; iniziative che si sono però interrotte nel 2010, dopo l'espressione il 29 aprile 2010, da parte della Conferenza unificata, di un parere favorevole dello schema di decreto istitutivo dell'area marina protetta "costa del Piceno";

nel giugno 2021, i 7 sindaci dei comuni della provincia di Ascoli Piceno inclusi nel citato schema di decreto istitutivo dell'area marina protetta hanno sottoscritto congiuntamente un documento nel quale si sostiene, tra l'altro, che "nella complessa congiuntura legata alla pandemia il progetto del 'Parco Marino del Piceno' possa rappresentare oltre che un progetto innovativo per la doverosa transizione ecologica dell'economia, una importante opportunità per la qualificazione del territorio, migliorando il suo contesto ambientale e la sua riconoscibilità nazionale ed internazionale con ricadute benefiche sul comparto turistico e sugli altri settori dell'economia locale" e si esprime formalmente "la volontà delle rispettive Amministrazioni di procedere senza ulteriori indugi" di riprendere l'*iter* finalizzato a "pervenire nel minor tempo possibile all'istituzione dell'AMP Costa del Piceno";

a seguito dell'iniziativa istituzionale, il Ministero, dopo un primo confronto con i sindaci delle amministrazioni coinvolte, avvenuto il 19 luglio 2021, ha convocato formalmente un tavolo istituzionale, tenutosi il 27 settembre 2021, nel corso del quale si è stabilito di incaricare l'ISPRA dell'aggiornamento degli studi biologici e socio-economici elaborati a supporto dell'originario percorso istitutivo nel 2008;

a distanza di oltre nove mesi da tale determinazione, non si hanno notizie riguardo l'avvio delle attività scientifiche e delle consultazioni da svolgere, mentre nelle comunità locali interessate si sta sviluppando, a cura degli enti interessati e di una rappresentativa associazione di volontariato appositamente costituita, un'intensa azione di informazione, di sensibilizzazione e di confronto tra i vari soggetti socio-economici del territorio finalizzata alla condivisione delle possibili soluzioni alle fisiologiche criticità legate all'istituzione della riserva,

si chiede di sapere quali iniziative di propria competenza il Ministro in indirizzo intenda adottare ai fini dell'istituzione dell'area marina protetta e quali tempi preveda che siano necessari al fine di completarne l'*iter*, laddove dagli studi di cui si è stabilito l'aggiornamento venissero confermate le condizioni già verificate nel 2010.

(4-07323)

[MATRISCIANO Susy](#), [TRENTACOSTE](#), [MORONESE Vilma](#), [ANGRISANI Luisa](#), [GAUDIANO Felicia](#), [LICHERI](#), [NOCERINO Simona Nunzia](#), [PIRRO Elisa](#), [PAVANELLI Emma](#), [GUIDOLIN Barbara](#), [LANNUTTI](#), [PACIFICO Marinella](#), [DELL'OLIO](#), [MOLLAME](#), [DI MICCO](#),

[MONTEVECCHI Michela](#), [GALLICCHIO Agnese](#), [DONNO Daniela](#), [GIANNUZZI Silvana](#), [ROMANO](#) - *Ai Ministri delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del lavoro e delle politiche sociali e della salute.* - Premesso che:

su invito del Presidente del Consiglio dei ministri e dei Ministri dell'economia e delle finanze, del lavoro e delle politiche sociali, dello sviluppo economico e della salute, in attuazione della misura, contenuta all'articolo 1, comma 1, n. 9, del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 11 marzo 2020, in data 14 marzo è stato sottoscritto tra le parti sociali, e poi aggiornato il 24 aprile 2020, il "Protocollo condiviso di regolamentazione delle misure per il contrasto e il contenimento della diffusione del virus Covid-19 negli ambienti di lavoro". Tale protocollo, tenuto conto di quanto emanato dal Ministero della salute, contiene linee guida condivise tra le Parti per agevolare le imprese nell'adozione di protocolli di sicurezza anti contagio;

tra le numerose altre indicazioni, al punto 13 del citato Protocollo è stabilita la costituzione in ciascuna azienda di un "Comitato per l'applicazione e la verifica delle regole del protocollo di regolamentazione con la partecipazione delle rappresentanze sindacali aziendali e del RLS" (rappresentante dei lavoratori per la sicurezza), strumento istituito appositamente per consentire la partecipazione, la verifica e il monitoraggio delle misure da adottare nelle aziende per la salvaguardia della salute dei lavoratori dal rischio di contagio;

considerato che:

in Trenitalia SpA, azienda del gruppo FSI esercente il servizio di trasporto ferroviario, è stato costituito il suddetto Comitato ed è stato affidato al coordinamento di un alto dirigente. Il Comitato è costituito da figure aziendali, rappresentanze sindacali e da una limitatissima e non equa presenza di RLS;

risulta tuttavia che, nonostante l'emergenza in corso e la urgente necessità di esercitare le prerogative di verifica dell'applicazione delle misure per il contrasto e il contenimento della diffusione del *virus* COVID-19, esso sarebbe stato convocato e si sarebbe riunito una sola volta, il 15 aprile 2020, senza peraltro che risulti verbalizzato o riferito alcunché in merito alla propria attività ed alle determinazioni adottate;

la medesima società, responsabile di una delicatissima funzione di servizio pubblico nel duplice e complesso aspetto riguardante la tutela dal contagio, sia dei viaggiatori che quello dei numerosi dipendenti, ha adottato nel frattempo e reso operativi numerosi provvedimenti senza che questi siano stati né discussi né tantomeno verificati dal Comitato;

considerato inoltre che a quanto risulta all'interrogante:

le direttive e le decisioni per il contenimento del contagio sui treni di Trenitalia, sono state emanate anche da soggetti esterni alla società e, all'interno di essa, le decisioni sono assunte anche da figure apparentemente non titolari delle posizioni di garanzia riguardo alla salute e alla sicurezza dei lavoratori, quali sono i datori di lavoro formalmente nominati, che allo stato risultano, al contrario, meri esecutori di decisioni adottate da terzi;

se quanto esposto fosse accertato, il "Comitato per l'applicazione e la verifica delle regole del protocollo di regolamentazione" costituito all'interno di Trenitalia SpA, risulterebbe del tutto privo di qualsivoglia utilità sostanziale rappresentando, invece, l'ennesimo adempimento burocratico volto a sanare solo formalmente un fondamentale e necessario intervento volto a garantire la salute e la sicurezza di tutti i lavoratori costantemente a rischio contagio,

si chiede di sapere se i Ministri in indirizzo, che si sono impegnati per quanto di loro competenza a favorire la piena attuazione del Protocollo condiviso del 14 marzo 2020, siano a conoscenza dei fatti esposti e quali iniziative, nei limiti delle loro attribuzioni, intendano adottare nei confronti di Trenitalia SpA per evitare che il Comitato risulti una mera formalità burocratica.

(4-07324)

(Già 3-01585)

[MATRISCIANO Susy](#), [ACCOTO Rossella](#), [PIRRO Elisa](#), [LANNUTTI](#), [ROMAGNOLI](#), [PESCO](#), [GUIDOLIN Barbara](#), [ROMANO](#), [CAMPAGNA Antonella](#), [AUDDINO](#) - *Ai Ministri dell'economia e delle finanze e dell'istruzione.* - Premesso che:

l'articolo 231-*bis* del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, al fine di consentire l'avvio e lo svolgimento dell'anno scolastico 2020/2021 nel rispetto delle misure di contenimento dell'emergenza epidemiologica da COVID-19, prevede l'adozione di misure volte ad autorizzare i dirigenti degli uffici scolastici regionali ad attivare eventuali incarichi temporanei;

in particolare, la lettera *b*) del citato articolo, prevede: "ulteriori incarichi temporanei di personale docente e amministrativo, tecnico e ausiliario (ATA) a tempo determinato dalla data di inizio delle lezioni o dalla presa di servizio fino al termine delle lezioni, non disponibili per le assegnazioni e le utilizzazioni di durata temporanea. In caso di sospensione delle attività didattiche in presenza a seguito dell'emergenza epidemiologica, il personale di cui al periodo precedente assicura le prestazioni con le modalità del lavoro agile";

con nota n. 27647 del 18 novembre 2020 il Ministero dell'istruzione ha autorizzato con la massima urgenza i ratei stipendiali *ex art.* 231-*bis* del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34 entro e non oltre le ore 18 del 23 novembre 2020;

dalla citata autorizzazione, si evince chiaramente che "le scuole potranno pertanto autorizzare i ratei stipendiali in base alle code di lavorazione che il sistema Gestione Contratti ha accumulato. Ne segue che la visualizzazione delle rate da autorizzare da parte delle singole istituzioni scolastiche avverrà in modo progressivo sulla base dell'elaborazione informatica dei ratei predetti. Al riguardo si comunica che il sistema SIDI - Gestione Contratti rimarrà aperto anche nelle giornate di sabato 21 e domenica 22 novembre al fine di consentire alle Istituzioni Scolastiche di autorizzare le rate attraverso le consuete funzionalità messe a disposizione dal sistema stesso";

considerato che:

sul sito ufficiale del Ministero dell'economia e delle finanze si legge a chiare lettere che sono stati 58.000 i ratei di contratto elaborati pervenuti al sistema "NoiPA" e per i quali si è provveduto con esito positivo alla verifica dell'assegnazione delle risorse sul sistema della Ragioneria generale dello Stato con conseguente pagamento stimato per il 23 dicembre;

ad oggi, a tale personale assunto come "organico Covid" non è ancora stato accreditato lo stipendio pur lavorando da settembre con contratto regolare a tempo pieno. Tale situazione ha inevitabilmente generato numerosi disagi ai singoli lavoratori ed alle loro famiglie, che non possono far fronte neppure alle ordinarie spese di gestione familiare,

si chiede di sapere se i Ministri in indirizzo siano a conoscenza dei fatti esposti o di ulteriori informazioni al riguardo e se, nei limiti delle rispettive competenze, intendano assumere iniziative volte a tutelare i lavoratori *de quibus*, provvedendo al pagamento di quanto loro dovuto.

(4-07325)

(Già 3-02196)

[MATRISCIANO Susy](#) - *Al Ministro dell'interno.* - Premesso che:

fin da gennaio 2019 vengono segnalati, nel centro della città di Alessandria, i primi furti perpetrati con la tecnica della "spaccata" a danno di numerosi commercianti e ristoratori alessandrini;

tali episodi hanno subito una battuta d'arresto nel corso del 2020, presumibilmente a causa del primo *lockdown*, per poi riprendere nel mese di marzo 2021;

il comitato ordine e sicurezza pubblica di Alessandria si è riunito diverse volte nel corso del 2020 e del 2021 per cercare di trovare azioni utili alla risoluzione di tale fenomeno;

considerato che:

a seguito del duplice arresto nel mese di luglio 2021 di un cittadino italiano di 38 anni e, a distanza di pochi giorni, anche di un secondo giovane di 29 anni, ai quali sono state contestate oltre 20 rapine con "spaccata", gli episodi di danneggiamento e furto sembravano essere terminati;

nel corso degli ultimi 10 giorni, e precisamente nelle notti del 5 e 12 dicembre 2021, altri malviventi hanno colpito diversi esercizi commerciali in pieno centro città, così come riportato dagli organi di stampa, frantumando vetrine e porte d'ingresso dei locali, danneggiando il registratore di cassa e gli arredi, finendo con il sottrarre merce e prodotti in vendita,

si chiede di sapere:

quale sia il reale livello di sicurezza nella città di Alessandria;

se tali episodi siano da attribuire a semplici disperati alla ricerca di qualche spicciolo o se invece non siano da attribuire alla criminalità organizzata che, attraverso atti vandalici, sta cercando di intimidire i commercianti ed i ristoratori alessandrini allo scopo di farsi pagare il "pizzo";

se il Ministro in indirizzo ritenga che la decisione, annunciata a mezzo stampa dal sindaco di Alessandria, di ricorrere ad una pattuglia di vigilanza privata sia consona e risolutiva o se invece intenda intervenire con mezzi più adeguati potenziando i servizi di controllo del territorio.

(4-07326)

(Già 3-02990)

[MATRISCIANO Susy](#), [DI GIROLAMO Gabriella](#), [PIRRO Elisa](#), [ROMANO](#), [VANIN Orietta](#), [LANZI](#), [PAVANELLI Emma](#), [BOTTICI Laura](#) - *Ai Ministri dell'interno e delle infrastrutture e della mobilità sostenibili*. - Premesso che:

nella tarda serata del 19 giugno 2022, i carabinieri di Mortara (Pavia) sono stati chiamati ad intervenire in stazione dove un operaio trentenne ubriaco, aveva aggredito, prima verbalmente e poi a schiaffi, per futili motivi, un macchinista e un capotreno di Trenord. Insulti, spintoni e schiaffi che hanno persino costretto i due ferrovieri a rinchiudersi nella cabina di testa del convoglio. I carabinieri hanno trovato l'uomo che con calci e pugni tentava di entrare nella cabina. L'uomo, residente a Mortara, ha tentato di aggredire anche i carabinieri sferrando loro calci, tanto che i militari sono stati costretti ad utilizzare lo *spray* urticante in dotazione. Il 30enne è stato arrestato per resistenza e violenza a pubblico ufficiale e denunciato per interruzione di pubblico servizio, perché il treno è stato soppresso;

due giorni dopo nella tarda serata del 21 giugno, sempre nel pavese, un capotreno è stato accerchiato e aggredito da 4 persone, armate di catena, non appena si sono aperte le porte della carrozza. L'aggressione, apparentemente futile, scaturita da un alterco, ha avuto conseguenze serie per la vittima del pestaggio che ha riportato una frattura scomposta e diverse settimane di prognosi;

ultimo in ordine di tempo ma non di gravità è quanto accaduto il 24 giugno su un treno "Italo" proveniente da Venezia. La capotreno arrivata alla postazione occupata da un gruppo di giovani passeggeri ha chiesto i biglietti, e ha insistito per vederli, ma i giovani dopo aver temporeggiato hanno reagito in maniera violenta e hanno colpito la donna e un altro collaboratore alla testa. Poi il gruppo è scappato di corsa giù dalla carrozza facendo perdere le proprie tracce tra i binari perché nel frattempo il convoglio era arrivato nella stazione di Verona Porta Nuova;

al riguardo la stampa riporta il drammatico racconto di un testimone: "C'è stato un parapiglia, alle fine c'erano ferrovieri con il sangue che colava sulla divisa, una scena cruenta e sconvolgente" ("larena.it", 26 giugno 2022);

considerato che:

gli episodi descritti sono solo quelli avvenuti nell'ultima settimana e riportati dagli organi d'informazione. Purtroppo quanto accaduto alla capotreno e ai suoi colleghi si ripete sempre più spesso, anche se per fortuna non sempre c'è un epilogo violento. In altri casi le persone senza biglietto accettano di scendere dal vagone;

la sicurezza sui treni, sia del personale ferroviario che dei viaggiatori in regola, sta diventando sempre più un problema; oltre alle molestie sessuali subite da alcune ragazzine all'inizio di giugno sui convogli di Trenord, il pericolo corre anche su altri treni come "Italo" o le "Frecce", che prevedono la prenotazione per usufruire del servizio, ma chi vuole delinquere di certo non si preoccupa di essere senza biglietto;

considerato inoltre che il *trend* delle aggressioni al personale ferroviario è in costante crescita, bisogna affrontare e risolvere con urgenza le criticità legate alla sicurezza del personale, problema la cui soluzione non può più essere procrastinata in quanto l'*escalation* degli atti criminali ai danni di lavoratori e utenza ha superato ogni limite,

si chiede di sapere quali strategie intendano attuare i Ministri in indirizzo per garantire la sicurezza dei lavoratori e dei passeggeri a bordo di tutti i convogli ferroviari.

(4-07327)

(Già 3-03447)

[FENU](#), [PELLEGRINI Marco](#) - *Ai Ministri della transizione ecologica e dello sviluppo economico*. -

Premesso che:

Tibula Energia è il nome del progetto per un parco eolico marino galleggiante da costruire nella frazione di mare antistante alla costa nordorientale della Sardegna, nello specifico prospiciente ai litorali di Olbia, Loiri, Porto San Paolo, San Teodoro, Budoni (in provincia di Sassari), e Posada e Siniscola (in provincia di Nuoro);

la zona di realizzazione comprende 3.182.499,34 di metri quadrati di mare (di cui 185.172,37 entro il limite delle acque territoriali e 2.997.326,97 oltre) per 65 aerogeneratori eolici, della potenza di 15 megawatt ciascuno (975 complessivi), composti da turbina, torre e fondazione galleggiante e relativi sistemi di ancoraggio, cavidotti, cabine elettriche di trasformazione, opere di servizio;

la società richiedente la concessione demaniale marittima è Tibula Energia S.r.l., con sede a Milano, le cui quote sono detenute dalla banca JP Morgan e da Bluefloat Energy, con le restanti quote detenute da Falck Renewables S.p.A.;

nel comunicato stampa di questi ultimi datato 20 maggio 2022 emerge che dalla realizzazione dell'impianto le comunità dei comuni citati troveranno vantaggio nel medio lungo termine ottenendo fino a 3.200 unità lavorative per le fasi di fabbricazione, assemblaggio e costruzione e oltre 180 per la manutenzione degli impianti dopo l'entrata in esercizio del parco;

inoltre, stando a quanto dichiarato dal direttore tecnico di Tibula Energia, sarebbe dovuto essere già attivo un percorso di dialogo e coinvolgimento del territorio tramite strumenti di progettazione condivisa e proprietà dell'impianto;

considerato che:

gli impianti proposti non sono di tipo tradizionale, ossia fissati sul fondale, ma della tipologia flottante, sulla quale non è ad oggi disponibile molta letteratura, essendoci pochi progetti pilota a potenzialità molto ridotte rispetto a quello strutturato da Tibula Energia;

allo stato attuale non si ha dunque cognizione precisa degli impatti dovuti dalla presenza di questi impianti sull'ecosistema marino, sull'avifauna migratoria, tenendo conto che le pale producono rumore, vibrazioni e ombreggiamento, oltre alla circostanza che la realizzazione comporterà la posa dei corpi per l'ancoraggio e dei cavidotti sul fondale;

una panoramica dei potenziali impatti su diversi *habitat* e specie protetti della UE è contenuta nella comunicazione della Commissione "Documento di orientamento sugli impianti eolici e sulla normativa dell'UE in materia ambientale" del 18 novembre 2020;

benché gli effetti della realizzazione di tali impianti su scala globale abbiano certamente un impatto positivo, su scala locale potrebbero comportare conseguenze sui principali *asset* economici, uno su tutti quello turistico;

si aggiunge che il Ministero della transizione ecologica ha pubblicato il 4 dicembre 2021 una richiesta di manifestazione d'interesse rivolta a tutti i soggetti imprenditoriali in grado di proporre progetti per la realizzazione di impianti per lo sfruttamento dell'energia eolica collocati in mare mediante l'utilizzo di piattaforme flottanti, individuando sinergie con le associazioni di tutela ambientale, favorendo la minimizzazione degli impatti, la celerità di realizzazione e il dimensionamento ottimale di ciascun progetto sotto il profilo della produzione energetica;

si chiede di sapere:

se saranno previste delle compensazioni per le economie dei territori toccati dalla realizzazione del progetto, secondo anche quanto disposto dal decreto ministeriale 10 settembre 2010 o, in alternativa, se verrà istituito un meccanismo *ad hoc* da concordare prima dell'inizio dei lavori;

se sia previsto un piano strategico complessivo per la costruzione di impianti eolici *offshore* per la Sardegna e se esista una limitazione ad ulteriori autorizzazioni o concessioni;

se si possa escludere un eventuale impatto del progetto sulla candidatura per l'Einstein Telescope del sito di Sos Enattos presso Lula (Nuoro).

(4-07328)

(Già 3-03425)

[BRIZIARELLI](#) - Al Ministro della salute. - Premesso che:

l'accordo Stato-Regioni del 16 dicembre 2010, recante "Linee di indirizzo per la promozione e il

miglioramento della qualità, della sicurezza e dell'appropriatezza degli interventi assistenziali nel percorso nascita e per la riduzione del taglio cesareo", ha definito gli elementi tecnico-organizzativi per il miglioramento della qualità, appropriatezza e sicurezza del percorso nascita, con l'obiettivo di razionalizzare i punti nascita con un numero di parti inferiore a 1.000 unità;

con decreto ministeriale 11 novembre 2015, al comitato percorso nascita nazionale CPNn, costituito con decreto ministeriale 12 aprile 2011 al fine supportare tutte le Regioni e Province autonome nell'attuare le migliori strategie di riorganizzazione dei punti nascita e verificare che siano coerenti con quanto definito nell'accordo Stato-Regioni, è stato attribuito l'ulteriore compito di esprimere un parere "consultivo" su richieste di deroga relativamente a punti nascita con volumi di attività inferiori ai 500 parti all'anno avanzate da Regioni e Province autonome, valutando *standard* operativi, tecnologici e di sicurezza del punto nascita in deroga;

moltissimi i presidi territoriali hanno subito o rischiano di subire la chiusura a seguito di tale provvedimento, tra cui il punto nascita di Pantalla, frazione de comune di Todi (Perugia), che costituisce un punto di riferimento sicuro e prezioso per gli oltre 60.000 cittadini umbri che si rivolgono ad esso, e che ha visto aumentare la propria utenza, riuscendo a garantire sempre efficienza e competenza;

considerato che:

nel 2021 ci sono state in Italia "meno di 400.000 nascite", segnando una diminuzione rispetto all'anno precedente, nel 2020, in cui vi sono stati 405.000 nati. Per un Paese con 60 milioni di abitanti avere meno di 400.0000 nati vuol dire veramente non avviare il processo di ricambio generazionale;

il crollo della natalità impone di rivedere a livello nazionale i parametri previsti per la presenza dei punti nascita, senza ovviamente mettere in pericolo la sicurezza delle partorienti e dei nati perché è anche con il mantenimento dei punti nascita sul territorio che si combatte il fenomeno detto "inverno demografico" che ha colpito l'Italia, acuito dall'emergenza sanitaria da COVID-19;

la chiusura del punto nascita di Pantalla, al pari della chiusura di tanti altri punti nascita in Italia, creerebbe serie condizioni di disagio, nonché di pericolo, soprattutto in situazioni di emergenza, mettendo a serio rischio l'incolumità delle partorienti e dei nati;

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo non ritenga doveroso e urgente definire con apposito intervento normativo nuovi criteri per la riorganizzazione dei punti nascita al fine di assicurare la salute delle partorienti e dei neonati e garantire loro la sicurezza delle prestazioni assistenziali, in particolare prevedendo che nel calcolo del volume si tenga conto non solo del singolo punto nascita ma dell'intera struttura sanitaria a cui il punto nascita fa riferimento e, in prospettiva, prevedere una revisione complessiva del meccanismo di calcolo, introducendo un nuovo criterio che non abbia più ad oggetto la struttura ma che si basi, in modo diretto, sul singolo, prevedendo, dunque, che il congruo volume di attività sia valutato tenendo conto dell'attività del sanitario, mediante l'introduzione di un documento attestante la sua esperienza clinica attraverso l'indicazione del numero di parti annui a cui si è prestata assistenza.

(4-07329)

[LANNUTTI](#) - *Ai Ministri della salute e della giustizia.* - Premesso che:

a Roma le case per anziani sono più di cento, e si spende in media 1.900 euro per una doppia, 2.500 per una singola, prezzi decisamente più elevati della media nazionale. E non esiste un registro di quelle attive, né tantomeno un censimento della loro popolazione. Troppo spesso, poi, le autorizzazioni sono fittizie, le società inattive e soprattutto i controlli nulli. Non a caso è *boom* di segnalazioni al Garante nazionale dei diritti delle persone private della libertà personale;

solo a marzo scorso l'opinione pubblica è stata scossa dalla notizia della scoperta alle porte di Roma di un ospizio *lager*, una casa da incubo per gli ospiti, pubblicizzata sul *web* con "renderemo piacevole il soggiorno dei vostri cari", dove invece botte, insulti e intimidazioni di ogni tipo erano la prassi, secondo quanto scoperto dai carabinieri del NAS di Roma. Una casa di riposo dove latte allungato con acqua, anziani sedati e costretti a restare nelle loro stanze dal pomeriggio alla mattina era la triste normalità;

considerato che a quanto risulta all'interrogante:

a Roma, in via Indonesia 33, esiste la casa per anziani privata denominata "Residenza Stella", realizzata in una villetta di cinque stanze, che risulta appartenere alla signora Francesca Armellini, figlia del noto costruttore romano. La struttura è gestita da una S.r.l.s., denominata "Residenza Villa Stella Società a Responsabilità Limitata Semplificata", ed è stata costituita tre anni fa, nel maggio 2019, e la cui amministratrice unica risulta essere la signora Fiorella Barba, di ottant'anni di età. La società, attualmente, risulta "inattiva", come riscontrabile da visura camerale;

l'interrogante è venuto a conoscenza della vicenda che riguarda una giornalista romana, B.P., e il suo compagno di 77 anni, C.T., affetto da demenza diagnosticata a settembre 2021, ospitato nella casa di riposo "Residenza Stella". L'uomo sarebbe stato portato nella casa di riposo dalla figlia, con un *escamotage*, all'insaputa della giornalista B.P., sua compagna di vita dal 2009. Dopo aver vissuto per molti anni insieme nelle varie abitazioni della signora B.P., C.T. all'inizio del mese di gennaio 2022, ha manifestato l'intenzione di tornare a vivere nel suo appartamento, cosa che ha fatto il 15 gennaio 2022. In quell'abitazione egli ha deciso di rimanere anche per non essere di peso alla compagna, alla quale era stata diagnosticata la BPCO, oltre ad una sospetta neoplasia al polmone. Desiderando egli vivere da solo, sia le di lui due figlie che la signora B.P. hanno iniziato a cercare una badante, ma senza esito perché C.T. rifiutava ogni persona che gli veniva presentata;

i giorni 8 e 10 maggio 2022, C.T. ha inviato tre messaggi vocali alla compagna che allarmata dai toni e dal contenuto sconnesso, lo ha prima inutilmente chiamato al telefono (che risultava spento), poi, si è recata a casa sua, ma non l'ha trovato. Dal 10 maggio 2022 C.T. è scomparso dalla sua abitazione ed ha cessato di rispondere alle telefonate e ai messaggi inviatigli insistentemente dalla compagna, la quale ha inutilmente cercato di ottenere sue notizie e rassicurazioni sullo stato di salute del compagno dalle di lui figlie, le quali si sono, però, rifiutate di fornirglielo. Ogni successivo tentativo presso tutte le autorità competenti (compresi i servizi sociali) è naufragato, giacché non essendo la loro unione ufficialmente riconosciuta, alla signora B.P. è stato sempre negato l'accesso a qualsivoglia informazione. Per tale ragione, la giornalista ha dato seguito all'*iter* per la dichiarazione di convivenza, che è stata certificata in data 23 giugno 2022. A nulla sono servite, inoltre, le due denunce presentate ai Carabinieri della Stazione Gianicolense e al Commissariato di P.S. Roma Prati. In data 14 giugno 2022, l'avvocato difensore delle due figlie di C.T., ha comunicato che era in corso una procedura per la nomina di amministratore di sostegno di C.T.. Il 5 luglio 2022 la signora B.P. ha appreso che, con un decreto del 25 maggio 2022, è stata nominata quale amministratrice di sostegno di C.T. una delle sue due figlie e che il compagno si trova presso la casa per anziani Residenza Stella;

considerato inoltre che, a quanto risulta all'interrogante, la signora B.P. ha provato inutilmente a mettersi più volte in contatto con la Residenza Stella per poter parlare con il proprio compagno e per poterne conoscere lo stato di salute. Ogni volta le veniva negata ogni informazione e la possibilità di poter dialogare con C.T., in quanto le veniva detto che la figlia di quest'ultimo non autorizzava alcun contatto esterno. Non solo. Il pomeriggio del 5 luglio 2022, B.P. si è recata presso la Residenza Stella per incontrare il compagno dopo due lunghissimi mesi trascorsi senza sentirlo e senza avere sue notizie; si è fatta accompagnare da un collega giornalista, interessato ad assistere all'incontro perché impegnato in un'inchiesta sulle case di riposo private, il quale munito di telecamera nascosta ha filmato tutto. I due, dopo essere entrati nel giardino della residenza e aver chiesto di C.T. sono stati raggiunti da un signore di circa quarant'anni, dal forte accento romano, nerboruto, il quale, qualificatosi come responsabile della struttura, ha intimato alla B.P. di andarsene. Manifestata la contrarietà ad allontanarsi se prima non fosse venuta a conoscenza delle condizioni di salute del compagno, l'uomo ha assunto un tono di voce e un modo di fare ancor più aggressivo; un'altra signora ha invece cercato di sollevare B.P. dalla sedia su cui si era seduta e ha iniziato a colpirlo ripetutamente sulle braccia. La signora B.P. ha preso allora il telefono portatile e ha annunciato l'intenzione di chiamare le forze dell'ordine. A quel punto, il "responsabile" si è avvicinato, le ha strappato il telefono dalle mani ed ha cominciato a dirigersi verso il cancello di ingresso e, con questo stratagemma, è riuscito ad ottenere che la signora uscisse dalla struttura, dopo di che ha lanciato lontano il telefonino, oltre il perimetro della struttura. Il giorno 12 luglio il giornalista che aveva accompagnato la signora B.P. ha nuovamente contattato telefonicamente la Residenza e la persona che gli rispostò ha manifestato uno

stato d'animo molto alterato e si è espressa in modo estremamente volgare e rabbioso, si chiede di sapere:

se il Ministro della salute ritenga necessario attivare idonee procedure di vigilanza e controllo sulla gestione delle case di riposo in generale, e promuovere un'indagine ispettiva sulla Residenza Stella in particolare, considerando che quest'ultima non risulta avere un direttore sanitario e la società responsabile risulta inattiva, oltre al fatto che il comportamento dei dipendenti è quantomeno inadeguato, considerando che gli ospiti sono non completamente autosufficienti e corrono il concreto fondato rischio di subire atteggiamenti ostili e possibili ritorsioni;

se il Ministro della giustizia voglia valutare, nell'ambito delle proprie competenze, se si è di fronte a un caso in cui l'amministrazione di sostegno potrebbe aver abusato dei propri poteri per poter allontanare la compagna del padre, compiendo così atti gravissimi e potenzialmente lesivi per la salute e l'incolumità proprio di C.T. che, diversamente, avrebbe potuto ricevere assistenza nelle quotidiane occupazioni, compagnia ed amore dalla compagna di una vita.

(4-07330)

[MATRISCIANO Susy](#), [PIRRO Elisa](#), [AIROLA](#), [ROMANO](#) - *Ai Ministri dello sviluppo economico e del lavoro e delle politiche sociali.* - Premesso che:

l'azienda Pernigotti S.p.A. e i rappresentanti delle organizzazioni sindacali del comparto di riferimento, in data 1° luglio 2021, hanno sottoscritto, presso il Ministero del lavoro e delle politiche sociali, un verbale di accordo per il ricorso ad un trattamento di cassa integrazione guadagni straordinaria per la riorganizzazione aziendale, a decorrere dalla medesima data e per la durata di 12 mesi in favore del personale occupato presso gli uffici commerciali e amministrativi di Milano e presso lo storico stabilimento di Novi Ligure (Alessandria);

a fronte di un programma aziendale che prevedeva investimenti pari a circa 4,2 milioni di euro l'azienda ha dichiarato, nel corso della riunione del tavolo di crisi presso il Ministero del lavoro del 1° luglio 2022 e finalizzato alla proroga della cassa integrazione per riorganizzazione di cui all'art. 22-bis del decreto legislativo n. 148 del 2015, di aver impegnato risorse economiche per circa 1,1 milioni di euro;

nel corso della successiva riunione svoltasi in videoconferenza in data 11 luglio 2022 i rappresentanti del Ministero del lavoro hanno reso noto che erano in corso accertamenti ispettivi da parte del Ministero atti a verificare il corretto utilizzo dell'ammortizzatore sociale fruito e i reali investimenti effettuati da parte dell'azienda;

considerato infine che la cassa integrazione non deve essere il fine ma il mezzo per la salvaguardia occupazionale e la continuità produttiva aziendale e che il piano industriale non è ancora stato presentato né condiviso con le organizzazioni sindacali,

si chiede di sapere:

quali iniziative di competenza i Ministri in indirizzo intendano intraprendere per salvaguardare il marchio Pernigotti e il prosieguo delle attività nello stabilimento di Novi Ligure;

come intendano tutelare i lavoratori dello stabilimento, in ottica di salvaguardia delle competenze e del valore che esse rappresentano per lo sviluppo del territorio.

(4-07331)

[GRANATO Bianca Laura](#), [ABATE Rosa Silvana](#), [ANGRISANI Luisa](#), [CORRADO Margherita](#), [LA MURA Virginia](#) - *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro dell'interno.* - Premesso che:

l'articolo 6-bis del decreto-legge n. 41 del 2022 reca disposizioni in materia di elezioni politiche; in particolare la norma stabilisce l'esonero dalla raccolta delle sottoscrizioni per la presentazione di liste di candidati per le prime elezioni della Camera dei deputati e del Senato della Repubblica successive alla data di entrata in vigore della legge di conversione del decreto, a "partiti o gruppi politici costituiti in gruppo parlamentare in almeno una delle due Camere al 31 dicembre 2021 o che abbiano presentato candidature con proprio contrassegno alle ultime elezioni della Camera dei deputati o alle ultime elezioni dei membri del Parlamento europeo spettanti all'Italia in almeno due terzi delle circoscrizioni e abbiano ottenuto almeno un seggio assegnato in ragione proporzionale o abbiano concorso alla determinazione della cifra elettorale nazionale di coalizione avendo conseguito, sul piano nazionale,

un numero di voti validi superiore all'1 per cento del totale";
grazie all'entrata in vigore di tale norma (dal 3 luglio 2022), per le prossime elezioni previste per il rinnovo delle assemblee parlamentari (la data stabilita è quella del 25 settembre 2022) moltissimi partiti e gruppi politici (come Fratelli d'Italia, Lega, Forza Italia, Partito Democratico Movimento 5 Stelle, Liberi e Uguali, Italia Viva, Coraggio Italia, Azione-+Europa; Noi con l'Italia) non dovranno provvedere alla raccolta e al deposito delle sottoscrizioni;

valutato che:

l'articolo 18-*bis* del decreto del Presidente della Repubblica n. 361 del 1957, il testo unico delle leggi recanti norme per l'elezione della Camera dei deputati, stabilisce che in caso di elezioni anticipate il numero delle sottoscrizioni richieste per la presentazione di liste di candidati venga dimezzato rispetto al regime ordinario. Pertanto, ai sensi della predetta norma, debbono essere raccolte almeno 750 firme per ogni collegio plurinomiale della Camera dei deputati;

in totale, dunque per presentarsi alle prossime elezioni politiche del 25 settembre 2022 un partito o una coalizione di liste che intendano sottoporre il proprio programma al voto democratico e non rientrino nelle deroghe dell'articolo 18-*bis* dovranno raccogliere almeno 36.750 firme per la Camera e 19.500 per il Senato;

considerato che:

all'esito di quanto esposto appare evidente che poche formazioni politiche, peraltro finora escluse dal circuito della rappresentanza parlamentare maggioritaria, dovranno adoperarsi, vieppiù in termini temporali strettissimi e nel pieno della stagione estiva, per la raccolta delle sottoscrizioni, la quale deve avvenire fisicamente all'interno di ogni collegio con l'autenticazione (al momento della firma) da parte di uno dei soggetti abilitati presente *in loco* (parlamentari, sindaci, amministratori locali o funzionari comunali, notai o avvocati);

ciò, inevitabilmente, non può che incidere negativamente sulla partecipazione democratica al confronto elettorale, agevolando la presentazione delle liste da parte dei partiti già presenti in Parlamento e disincentivando gli altri,

si chiede di sapere:

se non si intenda intervenire al fine di garantire la più ampia partecipazione democratica alle elezioni politiche previste per il 25 settembre 2022, consentendo a tutte le formazioni politiche che intendano prendere parte alla competizione elettorale di essere esonerate dalla raccolta del numero minimo di sottoscrizioni all'interno dei collegi;

se non si reputi quantomeno opportuno permettere, anche attraverso l'adozione di una circolare amministrativa, la modalità di raccolta con sottoscrizione dell'interessato attraverso la firma digitale, per consentire anche a chi non sia presente fisicamente *in loco* durante la raccolta delle firme di poter contribuire al raggiungimento del numero richiesto, anche in ragione del fatto che molti elettori residenti in un collegio potrebbero trovarsi al di fuori del medesimo durante le vacanze estive.

(4-07332)

[LANNUTTI](#) - *Al Ministro dell'economia e delle finanze.* - Premesso che, per quanto risulta all'interrogante:

in data 10 luglio 2012 ICCREA Banca società cooperativa, quale banca capofila, e Banca di credito cooperativo di Roma società cooperativa, quale banca partecipante, avevano concesso alla G.C. Hotel S.r.l., con sede a Roma, un finanziamento sotto forma di mutuo fondiario in *pool* ai sensi degli artt. 38-43 e seguenti del decreto legislativo 1° settembre 1993, n. 385, con vincolo di solidarietà di complessivi 4.750.000 euro da erogare in più somministrazioni e ripartito tra le banche finanziatrici per l'89,47 per cento da parte di ICCREA e il 10,53 per cento da parte della BCC;

il mutuo è stato interamente restituito, salvo la rata finale di 2.750 euro, e ciò a motivo di un credito (tuttora) inavaso nei confronti dell'ambasciata libica che aveva inviato alcuni feriti in Italia, per essere ospitati dall'*hotel*;

la BCC, tuttavia, a seguito del mancato pagamento di quella rata finale, senza alcun preavviso avrebbe tolto lo scoperto già concesso per 50.000 euro, peraltro mai superato ed utilizzato nella misura massima di 45.000 euro, senza mai rimodulare il mutuo;

inoltre, sempre senza alcun consenso dell'interessata, la BCC avrebbe abbinato al mutuo già concesso alla società un prodotto finanziario denominato "certezza no floor", classificato "ad alto rischio". La sottoscrizione dell'atto di consenso all'accettazione di tale prodotto finanziario sarebbe risultata peraltro apocrifia, come da apposita denuncia ai Carabinieri da parte dell'interessata;

il preteso credito successivamente sarebbe stato ceduto dalla banca a due persone, D. F. e R. C., quest'ultimo in passato oggetto di attenzione da parte della magistratura. C. sarebbe legato ad E. N., per il quale risulterebbe aver lavorato presso gli uffici di via Tuscolana a Roma. Nel 2008, alla famiglia C. erano stati sequestrati i beni dal Tribunale di Roma, che li aveva affidati all'amministratore D. F.. In quel frangente il tribunale ha scritto: "I beni aziendali appaiono dotati di una perdurante pericolosità e di un intrinseco potere destabilizzante per l'economia lecita. L'ammontare dei beni sequestrati è di un miliardo e trecento milioni di euro". Dopo 10 anni e l'assoluzione, a luglio 2018 tutto sarebbe stato restituito. Un anno prima, contro il parere della Procura di Roma, sarebbero state restituite le quote di un laboratorio radiologico romano. Lo scontro tra accusa e tribunale si sarebbe consumato attorno alle risorse finanziarie usate da C. per acquistare l'azienda nel 1999. La Procura, pur sottolineando l'assoluzione, ha evidenziato i rapporti della famiglia C. con soggetti interessati alla promozione e alla gestione del narcotraffico, ma ha rilevato che "il ricorso al credito bancario da parte del soggetto pluriprotestato come il C. non attesta la provenienza dei beni sequestrati e getta una luce inquietante sulle dinamiche delle relazioni con il sistema bancario";

i due acquirenti del preteso credito, aumentato fittiziamente attraverso una serie ben studiata di reati, hanno presentato istanza di fallimento della società, nonostante l'*hotel* di proprietà di quest'ultima sia di lusso ed abbia il valore di 12 milioni di euro circa;

considerato che, a giudizio dell'interrogante, le operazioni illecite, anche usurarie, messe in essere da ICCREA Banca e Banca di credito cooperativo ai danni di G.C. Hotel S.r.l., nonché da D. F. e R. C., sarebbero riconducibili ad un evidente *format* di reati complessi che ha, come fine, l'appropriazione di beni di elevato valore attraverso una ben studiata serie di reati, ai quali le procedure concorsuali servirebbero come mezzo finale e apparentemente lecito di spoliazione, si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza dei fatti esposti;

quali misure di competenza intenda attivare, nei confronti di banchieri e loro complici per evitare in futuro che malversazioni ai danni delle imprese e delle rispettive attività possano ripetersi.

(4-07333)

[PESCO](#), [NATURALE Gisella](#), [ROMANO](#), [CORBETTA](#), [VANIN Orietta](#), [L'ABBATE Patty](#), [GIROTTI](#), [LANNUTTI](#), [DI PIAZZA](#) - *Ai Ministri del lavoro e delle politiche sociali e dell'interno.* - Premesso che:

un'inchiesta del quotidiano "Il Giorno", cronaca di Milano, di agosto 2021 e reiterata anche nei giorni scorsi, ha evidenziato che l'Ortomercato di Milano, il più grande mercato ortofrutticolo all'ingrosso d'Italia, è diventato teatro di una grave problematica sociale che si ripete ogni notte;

gruppi di uomini, appostati all'esterno, scavalcano la recinzione del mercato, incuranti di telecamere e vigilanti, mettendo anche a repentaglio la propria incolumità fisica, al fine di introdursi illegalmente all'interno dell'immensa area in via Lombroso, alla periferia di Milano, per effettuare prestazioni lavorative in nero di carico e scarico di casse di frutta e verdura, destinate a negozi e mercati rionali;

i lavoratori, che ammonterebbero a diverse decine, sono reclutati da caporali e intermediari, che offrono lavoro in nero, pagato circa 2 euro l'ora, di cui usufruiscono grossisti o negozianti al dettaglio; in un articolo di Gian Basilio Nieddu, pubblicato il 25 luglio scorso sul sito *internet* "myfruit.it", l'Associazione grossisti ortomercato di Milano ha preso le distanze da quanto sta accadendo: "Ripetiamo per l'ennesima volta che noi grossisti non solo non assoldiamo lavoratori in nero, come più volte accertato dai vari controlli a sorpresa dell'ispettorato al lavoro presso i nostri punti vendita (...) ma siamo fortemente danneggiati";

considerato che:

il fenomeno si protrae già da molto tempo e, a giudicare da quanto riportato dalla stampa, presenta caratteristiche assimilabili alla criminalità organizzata;

i controlli finora effettuati dagli ispettori del lavoro e dalle forze di polizia, non sembrano inspiegabilmente aver prodotto risultati tangibili, si chiede di sapere se i Ministri in indirizzo siano a conoscenza dei fatti esposti e quali provvedimenti di competenza intendano adottare per interrompere questa pericolosa e indecorosa modalità di sfruttamento del lavoro.

(4-07334)

