

**BOZZE DI STAMPA**

**4 novembre 2021**

**N. 2 ANNESSO**

# **SENATO DELLA REPUBBLICA**

**XVIII LEGISLATURA**

**Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (2437)**

## **ORDINI DEL GIORNO**

### **Art. 2**

#### **G2.1 (testo 2)**

**COLTORTI, DI GIROLAMO, FEDE, LUPO, SANTILLO, TONINELLI, MANTOVANI, CIOFFI, TRENTACOSTE**

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante "Disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali" (A.S. 2437),

premesso che:

l'articolo 2 del provvedimento in esame reca disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza nel settore delle infrastrutture autostradali e idriche. Nel corso dell'esame in prima lettura, svolto dalla Camera dei de-

putati, detto articolo ha subito numerose modifiche, anche in materia di concessioni autostradali;

considerato che:

la relazione della Corte dei conti sulle concessioni autostradali - deliberazione 18 dicembre 2019, n. 18/2019/G - evidenzia, negli ultimi decenni, il ricorso a strumenti negli effetti del tutto simili alla proroga formale, quali l'eccessivo valore di subentro al termine delle concessioni, la proroga di fatto a seguito di mancato tempestivo riaffidamento delle stesse, la revisione contrattuale attraverso la gestione unificata di tratte interconnesse, contigue o complementari che consentono di modificare i rapporti esistenti senza nuovo affidamento alla scadenza;

in linea generale, l'indagine della Corte dei conti sottolinea come la quasi totalità delle tratte siano state affidate o prorogate senza gare in assenza di confronto concorrenziale e mostra gli effetti distorsivi derivanti dalla modalità di regolamentazione delle tariffe;

il regime tariffario è infatti regolato con modalità differenti. Mentre alcune concessioni utilizzano la formula del price cap, con la quale viene stabilito un limite all'aumento, lasciando al concedente la possibilità di riconoscere un valore di adeguamento inferiore a tale limite, altre utilizzano una formula che garantisce un adeguamento sempre pari al valore limite. Altre ancora utilizzano formule nelle quali non compaiono i parametri sul recupero di produttività o sulla qualità;

la finalità volta ad assicurare, tramite investimenti aggiuntivi, l'erogazione di un servizio sulla base di tariffe e condizioni di accesso più favorevoli per gli utenti è quindi difficilmente perseguibile in presenza di molteplici sistemi di aggiornamento tariffario;

rilevato che:

la sentenza della Corte di giustizia C-526/17 ha ribadito che "il principio di parità di trattamento e l'obbligo di trasparenza che ne deriva ostano a che, dopo l'aggiudicazione di un contratto di concessione di lavori pubblici, l'amministrazione aggiudicatrice concedente e il concessionario apportino alle disposizioni del loro contratto modifiche tali che dette disposizioni presentino caratteristiche sostanzialmente diverse rispetto a quelle iniziali. [...]Pertanto, in linea di principio, una modifica sostanziale di un contratto di concessione di lavori pubblici deve dar luogo a una nuova procedura di aggiudicazione relativa al contratto modificato";

l'Autorità di regolazione dei trasporti (ART), con delibera n. 71/2019 del 19 giugno 2019, ha concluso il procedimento avviato con delibera n. 16/2019, approvando il sistema tariffario di pedaggio basato sul metodo del price cap, con determinazione dell'indicatore di produttività X a cadenza

quinquennale relativo alla Convenzione Unica ANAS S.p.A. - Autostrade per l'Italia S.p.A.,

impegna il Governo:

ad adottare ogni opportuna iniziativa volta a rendere celermente applicabile il nuovo sistema tariffario unico di pedaggio di cui alla delibera n. 71/2019 del 19 giugno 2019 dell'Autorità di regolazione dei trasporti;

ad adoperarsi presso le società concessionarie al fine di favorire la rapida razionalizzazione della rete di distribuzione carburanti e dei servizi di ristorazione e prevedendo altresì l'installazione diffusa di colonnine di ricarica automezzi elettrici;

---

## **G2.2**

DI GIROLAMO, COLTORTI, SANTILLO, FEDE, LUPO, TONINELLI, MANTOVANI, CIOFFI, TRENTACOSTE

### **Ritirato**

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (AS 2437),

premesso che:

l'articolo 2 del provvedimento in esame reca disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza nel settore delle infrastrutture autostradali e idriche. Nel corso dell'esame in prima lettura presso la Camera dei deputati, tale articolo ha subito numerose modifiche;

in particolare, il comma 1-*bis* del medesimo articolo 2 prevede che l'affidamento della concessione relativa all'infrastruttura autostradale A22 Brennero-Modena possa avvenire, in deroga a quanto disposto dall'art. 13-*bis*, comma 1, del decreto legge 16 ottobre 2017, n. 148, anche mediante le procedure previste dall'art. 183 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 in materia di finanza di progetto, da concludersi entro la data del 31 dicembre 2022;

con i commi da 2-*sexies* a 2-*sexiesdecies* è stata inoltre prevista la costituzione di una nuova società, controllata interamente dal Ministero dell'economia e delle finanze e soggetta al controllo analogo del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, a cui saranno trasferite, con

esclusivo riguardo alle autostrade statali a pedaggio, le funzioni e le attività attribuite dalle vigenti disposizioni ad ANAS S.p.A.;

considerato che:

il 30 aprile 2014 è scaduta la concessione dell'autostrada A22, affidata alla società Autostrada del Brennero S.p.a;

il 14 gennaio 2016 è stato siglato il protocollo d'intesa tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e le amministrazioni pubbliche socie di Autostrada del Brennero S.p.A. che ha previsto il rinnovo trentennale della concessione ad una società interamente partecipata dalle amministrazioni pubbliche territoriali e locali contraenti;

l'articolo 13-*bis* del citato decreto-legge n. 148 del 2017 ha dettato una specifica disciplina volta a regolare l'affidamento delle concessioni autostradali scadute e, in particolare, dell'autostrada A22;

il predetto articolo 13-*bis* dispone, tra l'altro, che le funzioni di concedente siano svolte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e che le convenzioni di concessione per la realizzazione delle opere e la gestione delle tratte autostradali abbiano durata trentennale e siano stipulate dal Ministero con le regioni e gli enti locali che hanno sottoscritto gli appositi protocolli di intesa nel gennaio del 2016, che potranno anche avvalersi nel ruolo di concessionario di società *in house*, esistenti o appositamente costituite, nel cui capitale non figurino privati;

il 20 maggio 2019 il CIPE ha approvato la delibera n. 24 di approvazione dell'accordo di cooperazione per la concessione autostradale A22 Brennero-Modena. Il successivo 1 agosto lo stesso comitato ha approvato la delibera n. 59 recante "Aggiornamento e attuazione della delibera n. 68 del 28 novembre 2018 relativa alla tratta autostradale A22 Brennero-Modena Modalità di calcolo degli eventuali benefici netti tra la scadenza della concessione e l'effettivo subentro di un nuovo concessionario",

impegna il Governo:

a procedere in via prioritaria all'assegnazione della concessione relativa all'infrastruttura autostradale A22 Brennero-Modena alla nuova società *in-house*, istituita all'articolo 2, commi da 2-*sexies* a 2-*sexiesdecies*, del decreto in esame, interamente controllata dal Ministero dell'economia e delle finanze e soggetta al controllo analogo del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, alla quale verranno trasferite le funzioni e le attività attribuite dalle disposizioni vigenti ad ANAS.

---

### G2.3 (testo 2)

LUPO, DI GIROLAMO, VANIN, TRENTACOSTE, COLTORTI

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (A.S. 2437),

premesso che:

l'articolo 2 reca disposizioni in materia di sicurezza delle infrastrutture autostradali;

considerato che:

l'art. 9-*tricies semel*, comma 1, del decreto legge 24 ottobre 2019, n. 123, convertito, con modificazioni, dalla legge 12 dicembre 2019, n. 156, prevede la sospensione degli incrementi delle tariffe di pedaggio delle autostrade A24 e A25 al 31 ottobre 2021, nelle more della procedura contemplata dal comma 183 dell'art. 1 della legge 24 dicembre 2012, n. 228 e finalizzata alla rinegoziazione con la società concessionaria delle condizioni di concessione;

nel corso dell'esame in prima lettura presso la Camera dei deputati sono state apportate diverse modifiche all'articolo 2 del provvedimento in esame che, al comma 2-*bis*, prevede la proroga fino al 31 dicembre 2021 della sospensione degli incrementi delle tariffe di pedaggio delle autostrade A24 e A25;

il "tratto urbano" è costituito dal tracciato autostradale che va dalla Barriera di Roma Est dell'A24, situata in corrispondenza della località Lunghezza, alla fine delle competenze autostradali coincidenti con l'innesto sulla Tangenziale Est all'altezza del Cimitero del Verano. Il tratto, da un punto di vista di gestione autostradale, è operato come un sistema "aperto" sul quale, cioè, il pedaggio viene raccolto in corrispondenza della Barriera di Roma Est e dei tre caselli presenti sul tratto urbano: Lunghezza, Ponte di Nona e Settecamini. Questo determina che per chi abita o lavora nei Municipi IV, V e VI del Comune di Roma, gli spostamenti locali giornalieri sono soggetti al pagamento del pedaggio;

la precedente amministrazione di Roma Capitale e la concessionaria Strada dei Parchi hanno costituito un tavolo di coordinamento per iniziative a favore di una sempre migliore integrazione delle rispettive competenze, nella direzione del servizio al cittadino.

il tavolo di coordinamento tra Roma Capitale e Strada dei Parchi ha individuato un progetto in grado di supportare in modo selettivo i pendolari

urbani di Roma nei propri spostamenti giornalieri eliminando il relativo pedaggio e favorendo quindi l'utilizzo dell'autostrada, a vantaggio anche del decongestionamento delle vie consolari,

impegna il Governo:

a proseguire, per quanto di competenza, sulla scia del percorso intrapreso dalla precedente amministrazione comunale, volto ad agevolare la mobilità dei residenti di Roma Capitale che utilizzano regolarmente le tratte autostradali ricadenti nel territorio medesimo, adottando ogni opportuna iniziativa finalizzata a prevedere, compatibilmente con i vincoli di finanza pubblica, l'esenzione dal pagamento del pedaggio applicato nella tratta ricompresa nella fascia urbana concernente la concessione autostradale A24 - A25.

---

## **Art. 7**

### **G7.2 (testo 2)**

LUPO, CASTALDI, VANIN, TRENTACOSTE, DI GIROLAMO, DE FALCO

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (A.S. 2437),

premesso che:

l'articolo 7 del provvedimento in esame reca diverse disposizioni urgenti in materia di trasporto aereo;

considerato che:

l'ENAC ha reso noto nei giorni scorsi che la compagnia aerea Blue Panorama ha notificato la sospensione dell'attività commerciale a partire dal 28 ottobre 2021, a seguito della crisi del settore conseguente alla pandemia da COVID-19. La decisione del vettore fa seguito al procedimento avviato dall'ENAC il 22 ottobre, per la sospensione del Certificato di Operatore Aereo (COA) e della Licenza di Trasporto Aereo, correlato alla richiesta di chiarimenti sulle carenze di natura finanziaria riscontrate nella società, ma che non hanno comunque mai avuto impatti sulla sicurezza del volo;

la compagnia ha 620 dipendenti e 12 aerei; è la quinta compagnia aerea italiana per dimensioni; è attiva nei servizi low cost di trasporto aereo, su rotte nazionali ed internazionali e vola soprattutto tra Italia e Albania, in estate per le isole greche;

la sospensione delle attività riguarda anche Luke Air, brand che fa capo a Blue Panorama Airlines, con cui condivide licenza di volo e codici Iata;

tale ultimo avvenimento peggiora ulteriormente lo stato di crisi dell'intero settore, tenuto conto che tale ultimo accadimento si aggiunge a quanto già verificatosi nei casi di Alitalia, Airitaly, Ernest e Norwegian,

impegna il Governo:

ad assumere ogni opportuna iniziativa per la rapida soluzione delle problematiche in premessa, garantendo ogni opportuna tutela dei lavoratori e dei passeggeri.

---

## Art. 16

### G16.1

ANASTASI, CATALFO, VACCARO

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione in legge del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante "Disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali" (A.S. 2437),

premessi che:

l'articolo 16, comma 3, del provvedimento in esame prevede alcune disposizioni a favore degli interventi di ricostruzione previsti nei comuni della città metropolitana di Catania e della provincia di Campobasso, interessati dagli eventi sismici del 2018. In particolare il comma 3 dell'articolo 16 abroga il comma 8 dell'articolo 10 del decreto-legge 18 aprile 2019 n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55 (cosiddetto "sblocca cantieri"), che prevede per gli interventi di ricostruzione nei comuni della città metropolitana di Catania e della provincia di Campobasso, interessati dagli eventi sismici del 2018, l'obbligo di annotare la concessione del contributo

nei registri immobiliari, anche se in esenzione da qualsiasi tributo o diritto e senza alcun'altra formalità;

considerato che:

il decreto-legge 18 aprile 2019 n. 32, recante *"Disposizioni urgenti per il rilancio del settore dei contratti pubblici, per l'accelerazione degli interventi infrastrutturali, di rigenerazione urbana e di ricostruzione a seguito di eventi sismici"* contiene disposizioni per disciplinare gli interventi per la riparazione e la ricostruzione degli immobili, l'assistenza alla popolazione e la ripresa economica nei comuni, tra gli altri, dell'area etnea. In particolare l'articolo 13 stabilisce che il Commissario straordinario adotti provvedimenti per disciplinare il finanziamento, nei limiti delle risorse disponibili sulla contabilità speciale, per la demolizione e ricostruzione, la riparazione e il ripristino degli edifici pubblici, delle chiese e degli edifici di culto di proprietà di enti ecclesiastici civilmente riconosciuti, per gli interventi volti ad assicurare la funzionalità dei servizi pubblici, e delle infrastrutture, nonché per gli interventi sui beni del patrimonio artistico e culturale;

ai sensi dell'articolo 13, comma 2, del medesimo decreto-legge il Commissario deve provvedere a predisporre e approvare un piano degli edifici pubblici che quantifichi il danno e ne prevede il finanziamento nel limite delle risorse disponibili nelle contabilità speciali;

considerato che:

la normativa in parola distingue modalità e procedure da seguire per la ricostruzione pubblica e privata e, per quel che attiene a quest'ultima, ai diversi livelli di danno, individuando altresì criteri di priorità nella ricostruzione;

sulla base di tale decreto-legge è stata emanata l'Ordinanza n. 30 del 14 luglio 2021 del Commissario Straordinario per la ricostruzione nei territori dei comuni della città metropolitana di Catania per la riparazione e/o ricostruzione di edifici e unità immobiliari ad uso produttivo, commerciale ed abitativo danneggiati o distrutti, che disciplina la ricostruzione privata ai sensi dell'articolo 9. Tuttavia non sembra ancora essere stato adottato lo specifico piano relativo alla ricostruzione degli edifici pubblici, né specificatamente relativo alla ricostruzione degli immobili appartenenti al patrimonio edilizio residenziale pubblico;

ai sensi dell'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, le Aziende territoriali per l'edilizia residenziale pubblica (ex IA-CP), sono qualificate come pubbliche amministrazioni; pertanto gli immobili di proprietà di tali istituti rientrano nel complesso di edifici pubblici, che pertanto non sono ricompresi nell'ordinanza n. 30 del 14 luglio 2021, poiché dovrebbero rientrare nel piano di interventi di cui all'articolo 13 del decreto-legge 18 aprile 2019 n. 32;



rilevato che:

in occasione del sisma dell'Aquila del 2009, per la ricostruzione o riparazione degli immobili dell'Azienda Territoriale Edilizia Residenziale pubblica Regionale, furono previsti finanziamenti per 150 milioni di euro, nell'ambito delle risorse stanziato dall'articolo 14, comma 1, del decreto-legge 28 aprile 2009, n. 39, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 giugno 2009, n. 77;

analogamente alle misure adottate per il sisma del 2018, per far fronte all'emergenza che seguì il sisma che colpì le Regioni di Lazio, Abruzzo, Marche e Umbria il 24 agosto 2016, fu emanato il decreto-legge 17 ottobre 2016, n. 189; in particolare l'articolo 14, comma 1, prevede che debbano essere emanati gli appositi provvedimenti per la disciplina per il finanziamento della ricostruzione, riparazione e ripristino degli edifici pubblici, in particolare degli immobili di proprietà pubblica (lettera *a-bis*);

sulla base di tale decreto-legge è stata emanata l'Ordinanza speciale n. 7 del 6 maggio 2021, che reca "Interventi di ricostruzione del patrimonio edilizio ATER Teramo"; con tale ordinanza il Commissario Straordinario del Governo per la ricostruzione nei territori dei Comuni delle Regioni di Abruzzo, Lazio, Marche e Umbria interessati dall'evento sismico del 24 agosto 2016 ha approvato il complesso degli interventi di adeguamento e ricostruzione del patrimonio di edilizia residenziale pubblica dell'ATER di Teramo;

considerato, che:

con la delibera del Consiglio dei ministri del 28 dicembre 2018, è stato dichiarato, per dodici mesi (fino al 28 dicembre 2019), lo stato di emergenza in conseguenza dell'evento sismico che il giorno 26 dicembre 2018 ha colpito il territorio dei Comuni di Zafferana Etnea, Viagrande, Trecastagni, Santa Venerina, Acireale, Aci Sant'Antonio, Aci Bonaccorsi, Milo, Aci Catena della Provincia di Catania. Per l'attuazione dei primi interventi, si provvede nel limite di 10 milioni di euro a valere sul Fondo per le emergenze nazionali. Con la delibera del consiglio dei ministri 11 giugno 2019 è stato disposto un ulteriore stanziamento di 37 milioni di euro; successivamente lo stato di emergenza è stato prorogato fino al 31 dicembre 2021 (art. 57, comma 8, D.L. 104/2020);

la delicata situazione del territorio della provincia di Catania, colpita da più eventi calamitosi, necessita di ulteriori interventi e di necessari interventi al fine di agevolare la ripresa economica del tessuto produttivo;

considerato altresì che:

il maltempo, nelle giornate del 27, 28 e 29 ottobre 2021, ha investito la Sicilia orientale, colpita da piogge insistenti e un profondo ciclone mediterraneo. La situazione più critica nel capoluogo etneo, travolto da una vera e propria alluvione che ha investito l'intero territorio cittadino, comprese le vie del centro storico;

a Catania sono stati chiusi scuole, negozi e uffici mentre il governatore siciliano Nello Musumeci ha decretato lo stato di emergenza e chiesto al governo il riconoscimento dello stato di calamità nazionale,

impegna il Governo:

1) ad emanare al più presto i piani di cui all'articolo 13, comma 2, del decreto-legge 18 aprile 2019 n. 32, per la ricostruzione, la riparazione e il ripristino degli edifici pubblici, individuando gli interventi che rivestono un'importanza essenziale ai fini della ricostruzione nei territori colpiti dagli eventi sismici del 26 dicembre 2018;

2) ad avviare un programma di ricostruzione degli immobili di edilizia residenziale pubblica che abbia una visione unitaria ed un elevato livello di coordinamento generale per le interazioni tra gli edifici interessati ed il tessuto urbanizzato circostante, al fine di dare risposta alle centinaia di inquilini degli edifici di edilizia residenziale pubblica, desiderosi di rientrare nei loro alloggi e di riacquistare la normalità della loro vita, nonché di contenere il rischio di un concreto impoverimento demografico del tessuto urbano in cui sono inseriti tali gli edifici pubblici;

3) a dichiarare lo stato di calamità, al fine di consentire l'attivazione delle misure necessarie di carattere economico volte ad agevolare il ripristino dell'area alluvionata e a sostenere le popolazioni colpite dall'alluvione delle giornate del 27, 28 e 29 ottobre 2021;

4) a prorogare, oltre il 31 dicembre 2021, lo stato di emergenza dichiarato in conseguenza dell'evento sismico che il giorno 26 dicembre 2018 ha colpito il territorio dei Comuni di Zafferana Etnea, Viagrande, Trecastagni, Santa Venerina, Acireale, Aci Sant'Antonio, Aci Bonaccorsi, Milo, Aci Catena della Provincia di Catania, al fine di consentire alle popolazioni ivi residenti la possibilità di continuare a fruire dei contributi e delle agevolazioni connesse allo stato di emergenza.

---